

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

CIRCULAÇÃO E TERRITORIALIDADE ECONÔMICA: o  
(re)ordenamento territorial no eixo médio mato-grossense da BR-  
163 (Cuiabá-Santarém)

DENIZART DA SILVA FORTUNA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
DOUTORADO

ORIENTADOR(a)  
PROF.(a) DR(a). JÚLIA ADÃO BERNARDES

RIO DE JANEIRO  
2006

CIRCULAÇÃO E TERRITORIALIDADE ECONÔMICA: o (re)ordenamento territorial no eixo médio mato-grossense da BR - 163 (Cuiabá-Santarém).

DENIZART DA SILVA FORTUNA

Tese submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Doutor em Ciências (D. SC.)

Aprovada por:

Prof. Dr(a) \_\_\_\_\_ -  
Orientador.  
Júlia Adão Bernardes  
Depto. Geografia/UFRJ.

Prof. Dr \_\_\_\_\_  
Cláudio Antônio Gonçalves Egler  
Depto. Geografia/UFRJ.

Prof. Dr. \_\_\_\_\_  
Frédéric Monié  
Depto. Geografia/UFRJ.

Prof. Dr. \_\_\_\_\_  
Ruy Moreira.  
Depto. de Geografia/UFF.

Prof.(a) Dra. \_\_\_\_\_  
Denise Elias  
Depto de Geografia/UFCE

### Ficha Catalográfica

FORTUNA, Denizart.

“Circulação e Territorialidade Econômica: o (re)ordenamento territorial no eixo médiomato-grossense da BR – 163 (Cuiabá – Santarém)”. Denizart Fortuna; Orientador(a): Júlia Adão Bernardes – Instituto de Geociências/Depto. de Geografia: Programa de Pós – Graduação em Geografia.

251 Folhas; 29,5cm

Tese de Doutorado - Universidade Federal do Rio de Janeiro/Instituto de Geociências/Depto. de Geografia.

Inclui referências bibliográficas.

1. Circulação - Teses; 2. Ordenamento Territorial; 3. Competitividade; 4. Logística; 5. Técnica. I. Bernardes, Júlia A.; II. Departamento de Geografia; III. Título.

**Dedico essa tese aos meus amados pais: Luiz Carlos e Luci. E à ternura e à  
graça de minha irmã Denize.**

## AGRADECIMENTOS

À orientadora, professora Dra. Júlia Bernardes, mais que professora brilhante. Obrigado Júlia, pelo respeito e carinho constantes.

Ao grande amigo Osni. Um amigo cujo apoio e constante presença durante a elaboração e conclusão desse trabalho foram fundamentais.

Aos amigos do curso de doutorado pela troca de experiências e discursos acalorados.

Aos amigos Márcia, Augusto, Roberta, Jonas, Tatiana, Fabiana, Paulo, André, Rodrigo (Sorriso), André Almeida, Simone, Luis Fernando, Ângelo, Lygia por me fazer seus amigos.

Ao grande amigo Alexandre pela paciência e atenção para a qualidade desse trabalho.

Estendo meus agradecimentos a todos que contribuíram para a conclusão dessa tese.

## RESUMO

O objetivo desse estudo foi investigar o (re)ordenamento geográfico promovido pela existência de territorialidades econômicas vinculadas à produção de soja no eixo médio da rodovia federal 163 (Cuiabá - Santarém). Territorialidades baseadas em produção agrícola e industrial tecnificadas e num processo de ocupação recente restritivo, a logística passa a ter um papel crescente a fim de reduzir custos de transporte já que a distância aos mercados consumidores é muito expressiva.

Desenvolvemos a investigação a partir da discussão referente à territorialidade em sua dimensão econômica e seu significado no contexto da modernização ocidental. Baseados no processo de (re)organização espacial do norte mato-grossense promovido pelo Estado brasileiro a partir da década de 70, analisamos a competitividade contemporânea sob a ótica das práticas espaciais das firmas e dos grandes produtores ligados ao complexo soja que, por sua vez, relaciona-se às diferentes formas de atuação do poder público frente às dificuldades financeiras para consolidação da ocupação. Finalmente, pudemos constatar que a logística das grandes firmas do setor - *tradings* - estrutura a ordem territorial de toda área produtora mato-grossense próxima ao eixo rodoviário BR-163 por duas razões: implantação de infra-estrutura econômica em custos compartilhados com o poder público e o “controle do acesso” a um escoamento rápido, seguro e a preços reduzidos.

Enfim, consideramos que as práticas econômicas e políticas recentes no norte do estado do Mato Grosso passam pela construção de territorialidades econômicas assentadas no “saber escoar” cujas especificidades no contexto amazônico, como maior exemplo a intermodalidade dos eixos de escoamento já implantados ou planejados e os desmembramentos municipais, tornam mais complexa a compreensão da ocupação dessa área na Amazônia Legal.

## ABSTRACT

The focus of this study was to look into the geographical (re)arrangement caused by the existence of the economic territorialities linked to the soybean production in the middle portion of federal highway 163 (Cuiabá-Santarém). Such territorialities are based on technified agricultural and industrial production and a process of recent restrictive occupation. Logistics takes on an increasing role as a means to cut transportation costs, as the distance to consumer markets is quite significant.

This study was developed based on the discussion on territorialities and their economic dimension as well as on their meaning in the context of western modernization. Based on a process of spatial (re)arrangement in the north of Mato Grosso state promoted by the Brazilian Government as of the 70's, we analysed the present competitiveness of the region considering spacial practices implemented by companies and major soybean producers. Soybean in turn is related to the ways the government act in face of the financial difficulties to consolidate the occupation of the region. Finally, we could see that the logistics used by the big companies of this sector – trading companies – structures the territory arrangement fo the whole Mato Grosso production area close to highway BR-163 for two main reasons: the implementation of an economic infrastructure based on costs shared with the government. The second point is “access control” to a fast and safe production outflow at low costs.

In short, we consider that the recent economic and political practices in northern Mato Grosso involve the development of economic territorialities based on outflow know-how. The specific characteristics of the Amazon region, as the biggest example of outflow intermodality to have ever been implemented or even planned and its consequences on municipalities make it even more difficult to understand the occupation of the Legal Amazon area.

## Sumário

<b>Introdução</b>	<b>1</b>
Aspectos teórico-metodológicos	6
Por uma produção do espaço	12
<b>Capítulo 1. Sobre (re)ordenamento territorial nos espaços produtivos da soja em Mato Grosso: competitividade, logística e território econômico.</b>	
<b>20.</b>	
1.1. A constituição da problemática: a agropecuária empresarial e a eficiência dos “espaços circulação e da distribuição”.	
22.	
1.2. Planejamento do território e o processo de modernização: significado.	29
1.3. Competitividade e Logística.	38.
1.4. As novas experiências espaço-tempo: técnica, racionalidade e as territorialidades econômicas.	43.
<b>Capítulo 2. As formas do Estado Nacional e as redes de transportes no Brasil: a ocupação dos interior brasileiro no contexto da compressão tempo-espaço.</b>	<b>71.</b>
2.1. O planejamento estatal no Brasil na segunda metade do século XX.	82.
2.2. Os planos de desenvolvimento regional e nacional.	85.
2.5. O desmonte do Estado desenvolvimentista	88.
<b>Capítulo 3. O (re)ordenamento territorial no norte mato-grossense: formas de ocupação, abertura de estradas e a gênese das territorialidades econômicas na contemporaneidade.</b>	<b>96.</b>
3.1. A evolução da rede rodoviária no Brasil e em Mato Grosso.	103.

3.2. A configuração rodoviária brasileira na segunda metade do século XX.

116.

3.3. O (re)ordenamento territorial na Amazônia Legal e a nova composição da elite regional: a gênese das territorialidades econômicas contemporâneas no norte mato-grossense.

122.

3.4. Políticas públicas e a consolidação do atual sistema de circulação.

140.

**Capítulo 4. Da fronteira agrícola às corporações em rede: a inserção do norte mato-grossense ao processo de modernização.**

148.

4.1. Fronteira agrícola no espaço regional amazônico e norte mato-grossense.

153.

4.2. Modelos de ocupação territorial do planejamento governamental aos projetos de colonização privada.

161.

4.3. Alicerces das territorialidades econômicas.

176.

4.4. Apoio logístico: armazenagem.

178.

4.5. Condições das vias de circulação.

182.

4.6. Cadeia grãos e carne

191.

**Capítulo 5. (Re)ordenamento territorial e o papel dos espaços da circulação e da distribuição na consolidação das territorialidades econômicas no eixo médio da BR-163.**

**196.**

5.1. Rodovia Federal Cuiabá – Santarém (BR – 163) como eixo estruturante das (des)ordens e contra-ordens no território em direção ao “desenvolvimento”.

208.

**Considerações finais.**

**220.**

**Referências bibliográficas**

**227.**

## Lista de Tabelas

**Tabela 1.** Participação das macrorregiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste no Produto Interno Bruto, em porcentagem (1985 – 1998).

93.

**Tabela 2.** Evolução da rede rodoviária brasileira segundo as macrorregiões – 1952 – 1997 em km.

118.

**Tabela 3.** Área dos estabelecimentos rurais segundo a extensão – 1920.

136.

**Tabela 4.** Número de estabelecimentos por tamanho de área em Mato Grosso – 1920.

137.

**Tabela 5a.** Área e número de estabelecimentos em Mato Grosso – 1985.

138.

**Tabela 5b.** Área e número de estabelecimentos em Mato Grosso – 1996.

139.

**Tabela 6.** Evolução da Dívida Pública Líquida 1996 – 2004 (em bilhões de reais e em porcentagem do Produto Interno Bruto).

147.

**Tabela 7.** Capacidade dos Armazéns Cadastrados por Entidade, Brasil - 2004.

179.

**Tabela 8.** Deslocamento de carga segundo o tipo de transporte Brasil (%) – 2002.

186.

**Tabela 9.** Comparação dos custos de transporte e receita em dólares entre os maiores países produtores e exportadores de soja – 2003.

200.

**Tabela 10.** Custo rodoviário, fluvial e portuário praticado pelo Corredor Noroeste.

204.

**Tabela 11.** Custo rodoviário e portuário praticados pela via de escoamento “tradicional”.

204

**Tabela 12.** Custos rodoviário, hidroviário, ferroviário e marítimo do Corredor Centro-Norte.

204.

**Tabela 13.** Dados agrícolas de Sorriso: safras principais – 2003/2004.

214.

**Tabela 14.** Os principais municípios produtores de soja – Mato Grosso – 2003/2004.

214

## Lista de Figuras

- Figura 1. Localização da área de estudo. 5.
- Figura 1 A. Brasil: principais estados produtores de soja – 2003.  
104.
- Figura 1B. Produção de soja (toneladas) por municípios da área de influência da BR 163 – Mato Grosso – 2003.  
105.
- Figura 2. Produção de soja em Mato Grosso em 1985.  
155.
- Figura 3. Produção de soja em Mato Grosso em 1995.  
156
- Figura 4. Os dez maiores produtores de soja em Mato Grosso em 2003.  
165.
- Figura 5. Capacidade de armazenagem, por tipo de armazéns dos municípios da área de influência da BR – 163 em 2003.  
183.
- Figura 6. Hidrovia Madeira – Amazonas.  
202.

**Anexos:**

**Figura A.** Relevo – Brasil (em destaque o Planalto dos Parecis).

248.

**Figura B.** Evolução das redes ferroviária e rodoviária – Brasil.

249.

**Figura C.** Municípios com maiores índices de desmatamento. Mato Grosso 2003-2004.

250

**Figura D.** Renda mensal (em reais) – Brasil (em destaque a área de estudo e o estado de Mato Grosso).

251.

**Gráfico I.** Custo de produção da soja em Mato Grosso – 2004.

251.



## Introdução

A configuração de um território pode ser compreendida como uma expressão dos tipos de relação existentes entre a economia e os agentes e atores sociais num determinado local ou região em dado momento. A arrumação geográfica do território torna-se consistente à medida que essas mesmas relações, impregnadas de conteúdo político-ideológico, passam a determinar e a sofrer determinações, em caráter ininterrupto por parte dos distintos agentes e atores sociais.

Em interação com modos de produção dominantes, essa configuração pode extrapolar os seus limites regionais ou até mesmo as fronteiras políticas do Estado. Num mundo informatizado, como o de hoje, onde as relações impõem reformulações como nunca vistas antes às configurações, o espaço geográfico passa a ser constituído por um ordenamento territorial caracterizado por uma racionalidade do “saber fazer”, de certa forma “saber aproximar” do que é de interesse. Isso não é novo. Novidade são os meios criados para isso os quais configuram um espaço geográfico em rede onde tudo parece estar tão próximo: é o espaço-rede.

Numa primeira aproximação, podemos compreender o espaço-rede como uma organização material das práticas sociais no tempo compartilhado pela produção e circulação de sons, imagens e objetos, que ganham vida por meio de fluxos (Castells, 1999). É claro que esses fluxos são constituídos por inúmeros tipos de conteúdo (informações) e apresentam variações no que corresponde à tecnologia empregada, não só no âmbito da produção propriamente dita, como no próprio processo da circulação. A velocidade torna-se o elemento fundamental no atual período técnico científico-informacional, tendo acelerações variadas de acordo com o seu uso pelos agentes envolvidos; a “densidade” técnica incorporada nos diferentes tipos de redes e o seu envolvimento com a produtividade poderão proporcionar fortes garantias de obtenção de poder político como afirma Milton Santos (1985).

Por isso, o processo da circulação se “agiganta” e o da produção “recua” em sua hegemonia histórica. As garantias propiciadas pelas relações de poder existentes entre os agentes e atores sociais não são, todavia, uma característica só da fase atual da acumulação capitalista. A título de exemplo podemos citar Leila Cristina Dias (1995) em sua preocupação em desvendar as reconfigurações espaciais

proporcionadas pelo espaço-rede, ao demonstrar que no Brasil do século XIX a participação dos grandes cafeicultores nas sociedades de estradas de ferro ilustraria o poder social conquistado pela burguesia paulista ao decidir o traçado ferroviário pelo estado de São Paulo. A produção que seria escoada a um preço vantajoso, já era, por conseguinte, definida pelo próprio rearranjo das vias de transporte.

Assim, existe um “espaço de produção” e um “espaço de circulação”, interligados num “espaço de consumo”<sup>1</sup>. Esses são dotados, em grande parte, de inovações institucionais que aceleram os processos de circulação e produção, caracterizando um novo modelo de ideologia sobre o qual se diz que desenvolver a ciência é ganho de competitividade através das inovações tecnológicas. Em todos esses “espaços”, inclusive nos espaços de consumo, a incorporação de tecnologias os beneficiam, ainda que de forma diferenciada, de produtos repletos de conteúdos técnico-científicos.

Na verdade, a dinâmica exposta acima não é um processo de curta duração, iniciado na década passada. Essa aceleração cujas transformações não estão apenas restritas a um âmbito social (econômico, político, espacial ou ideológico), está ligada ao desenvolvimento do próprio modo de produção capitalista e dos ideais da modernização desde há muito tempo. É um processo o qual trata de uma dialética no espaço onde o dado agenciador desse ordenamento é o papel que a esfera da circulação assume de centro de arrumação do mesmo, até então exercido pela esfera da produção, mercê da extraordinária revolução havida nos sistemas de circulação (de comunicação e de transportes, principalmente) como assevera Ruy Moreira (1998).

Essa é a nova fisionomia estruturante que desponta no espaço mundial: é a ordem da rede. Esta, surge “[...] como a organização geográfica das sociedades com o desenvolvimento da técnica e do mercado, uma vez que é a arquitetura das

---

<sup>1</sup> Nas palavras de Santos sobre a indivisibilidade do espaço geográfico e de sua compreensão por instâncias produtivas:

“Que o espaço é total e deve, desse modo, ser considerado como indivisível, não resta nenhuma dúvida. De que maneira, porém definir essa indivisibilidade, ou, ao menos, conceituá-la, diante de tarefas práticas, como, por exemplo, a compreensão dos processos que o afetam como instância, ou que o utilizam como base ou instrumento?” (1985; 61).

conexões que dão o suporte às relações avançadas da produção e do mercado” (Moreira, 1998; 4).

Nessa perspectiva, existe a opinião quase consensual de que este final de século constitui um ponto de inflexão da história moderna. Mudanças estruturais ocorrem no plano internacional, dando origem a uma situação nova a partir da década de 70. Surgem, no cenário mundial, novas forças de integração e fragmentação, nas quais se manifestam fortes tendências tanto para a globalização quanto para a regionalização, e o Estado-Nação vê “corroída”<sup>2</sup> sua capacidade de tomada de decisão frente à internacionalização ou transnacionalização da produção.

Grande parte das tentativas de compreensão da realidade social contemporânea situa no centro de análise essa incerteza da qual o ordenamento do espaço não é excluído. Assim, os pesquisadores que têm como campo privilegiado de análise as mútuas relações entre sociedade e espaço, buscam desvendar a lógica espacial, ou seja, o (re)ordenamento das realidades espaciais em promover garantias, manutenção e possibilidades de práticas espaciais tanto dos agentes e atores sociais institucionais ou não em uma arena complexa onde o espaço-rede pode ser usufruído por todos.

Nesse sentido, o objetivo geral do trabalho é discutir o papel que a técnica, a competitividade e as redes poderão exercer sobre a dinâmica do ordenamento no espaço geográfico ao constituir territorialidades econômicas nos dias de hoje. Antes de tudo, esclarecemos que a argumentação desse trabalho está assentada numa discussão de noções e conceitos geográficos cuja contextualização encerra uma perspectiva de análise em termos do grau de acessibilidade. Sendo a temática muito extensa, ao tentar apreendê-la, a seguinte orientação foi adotada: primeiramente a discussão sobre as noções de rede e ordem para basearmos o nosso entendimento do que empregamos como espaço-rede e ordenamento no âmbito geográfico. Segue-se a isso, a apresentação de nossas motivações e justificativas para nosso estudo.

---

<sup>2</sup> Há discussões conflituosas ao que se refere à soberania dos Estados Nacionais na atual etapa da acumulação capitalista. Para uns, diminuição progressiva de sua gestão/legitimação/soberania frente às “forças do mercado”, ao narcotráfico, ao terrorismo, lavagem de dinheiro, entre outros. Para outros, essa reflexão carece de análises mais acuradas sobre a interação Estado - espaço de fluxos - agentes e atores uma vez que, sem dúvida, a mudança é a requalificação da atuação do Estado Nacional utilizando-se do próprio espaço-rede para interagir. Anne-Marie Slaughter é contundente em afirmar que essa interação “[...] um ganho de poder pelos atores não estatais não se traduz necessariamente numa diminuição do poder do Estado [...]” como muitos, ao contrário, pretendem supor (1997; 25).

A partir de então, o primeiro capítulo aborda termos que se relacionam à gestão empresarial: logística e competitividade. Mais do que descrição, seus significados foram enfatizados sob as transformações das realidades econômicas no mundo a partir do pós-guerra (e suas interpretações) e das novas percepções espaço-tempo. Nesse sentido, o processo que orienta a preocupação logística dos empreendimentos econômicos está condizente não com o “capitalismo” em si, mas com a racionalização exigida pelas atividades econômicas sob o manto da modernização, de origem ocidental.

Nesse sentido, as transformações econômicas promovidas na área em estudo exigem, através dos meios utilizados, uma leitura geográfica. Mais do que paisagens diferenciadas ou espaços produzidos pensa-se que para os estudos de geografia econômica, o conceito território é de grande valia como uma das formas de interpretação das estratégias espaciais que a constituem. Para isso, uma breve recuperação dos empregos do conceito primordialmente na Geografia, revela sua rica potencialidade para compreender o processo de modernização no norte mato-grossense.

No capítulo 2, o desenvolvimento das formas do Estado Nacional desde o final do século XIX indica o que é novo e o que é antigo na constituição de seus espaços econômicos, primordialmente em âmbito nacional. Ademais, a diferenciação entre a fase desenvolvimentista (planejamento) para a fase de “custos compartilhados” (ênfase na gestão do território nacional pelo Estado e empresas particulares) não deve, de antemão, definir uma divisão pela metade dos custos totais entre a esfera pública e privada para qualquer política territorial. Isso dependerá e muito das forças políticas, dos pactos territoriais entre os atores econômicos e a captura de cargos estratégicos da hierarquia estatal, como veremos no capítulo seguinte em conjunto com a evolução das vias de transporte e a história econômica em âmbito estadual. Assim o contexto político-ideológico é contemplado.

Nos capítulos seguintes, a discussão e definição do que seria a área em estudo (por motivos de tempo e recursos financeiros não será o eixo da BR-163, e sim apenas os municípios do eixo médio mato-grossense compondo uma área por nós denominada de consolidada/concentrada da soja - Sorriso, Nova Mutum e Lucas do Rio Verde – ver figura 1), perpassa o processo de ocupação como área de fronteira nos anos 70 e 80, e os componentes que a diferenciam de outras áreas do espaço

regional da Amazônia Legal e no próprio estado, os quais também sofreram com o mesmo processo de reestruturação por meio da “fase de transição” entre espaços “desordenados” para o “ordenamento”, segundo a óptica do desenvolvimento promovido pelo Estado brasileiro (capítulo 4).

Esses municípios registram uma produção muito expressiva de soja onde o rendimento é significativo e a área cultivada já se expandiu de forma considerável. E não só isso: tanto em termos populacionais quanto à retirada da mata original também são notáveis e compõem um conjunto de municípios no norte mato-grossense às margens da estrada federal 163 com dinamismo econômico forte baseado no fortalecimento dos circuitos produtivos entre carne e grão. Por fim, o núcleo urbano e o município de Sorriso localizado no eixo médio mato-grossense da rodovia federal 163, fruto do planejamento estatal em articulação com investimentos privados, é apresentado como o símbolo da riqueza e prosperidade proporcionadas pela soja. Essa cidade alcança uma elevada centralidade devido ao oferecimento de serviços exclusivos e bastante especializados se compararmos à outras áreas do norte mato-grossense. O município apresenta, aliás, essa característica que pode ser estendida a grande parte do estado mato-grossense, principalmente as áreas produtoras de soja com elevada rentabilidade, rendimento médio, produtividade, elevado número de grandes propriedades e grande concentração de terras. Por que o Índice de Desenvolvimento Humano obtido pelo município recentemente, como veremos, é o maior do estado e bem acima da média brasileira? Tratar-se-ia de um enclave em termos de desenvolvimento socioespacial? Até que ponto as péssimas condições da estrada federal 163 garantem a continuidade dessas condições socioeconômicas pela economia sojífera?

Destarte, o nosso intuito específico é verificar se a logística das grandes firmas do complexo soja atuantes na BR-163 (Cuiabá-Santarém) e os esforços em sua pavimentação no trecho paraense constituiriam formas de controle da circulação, o qual garantiria as suas territorialidades, onde a compressão máxima do tempo de circulação das mercadorias e insumos seria o fundamento territorial. Como objetivo geral, cabe avaliar o papel dos eixos de escoamento da produção sojífera no ordenamento do norte mato-grossense, área que vem conhecendo um rápido processo de modernização agrícola desde a última década e de grande preocupação

por parte dos movimentos ecológicos por ser uma área de tensão ecológica entre as áreas de cerrado e a Floresta Amazônica.

### **Aspectos teórico-metodológicos:**

No embate entre os desideratos da ordem territorial, a dialógica da ordem/desordem imprime as diversas configurações da disposição dos objetos geográficos. Mas a área em questão não apresenta uma reorganização espacial digna de uma ordem territorial planejada e efetivada em sua plenitude? Não houve resistências... Essa polêmica contradição é uma análise precipitada sobre a ordenação dessa área e até mesmo da Amazônia. Compactuar com essa afirmação é concordar com as políticas territoriais da década de 70 na Amazônia protagonizadas pelo Estado brasileiro que também encontraram um espaço “vazio” e por isso deveria ser organizado para proporcionar o progresso nacional. Ora, o espaço está permeado por relações de poder e a cada “ruptura” da estrutura do poder na região (entendida como o jogo da capacidade dos agentes sociais em pôr em prática seu ordenamento regional) é reestruturada sua distribuição com a saída, entrada ou até mesmo novos acordos entre esses mesmos agentes. Antes disso, não custa atentar que, embora não seja um espaço de ocupação tão consolidada como a macrorregião Nordeste ou Sudeste, vários sub-espços da macrorregião Centro-Oeste já sofreram com organizações espaciais precedentes, sem falar nos espaços de auto-subsistência das comunidades tradicionais, na verdade, bem raras em não se articularem com outros sub-espços. E vale lembrar que seus *links* não estão necessariamente na área em estudo podendo estar em qualquer ponto do planeta, mas possuem interesses no ordenamento desse espaço e para isso fazem uso do espaço-rede tão característico desse início de século.

É preciso, então, em termos de análise, desconstruir o objeto real, em sua complexidade; logo, não iniciá-la pela produção de soja como o elemento único responsável pela (des)organização espacial quanto menos (re)ordenamento territorial. Começar por decifrá-lo a partir dos elementos não necessariamente mais simples, mas talvez mais abstratos por significarem processos de maior amplitude, possibilita a continuidade do movimento analítico e cria a necessidade de categorias cada vez

mais concretas. Justifica-se o esforço da contextualização. Isso significa que no intuito de desvendar o fenômeno tratado, nas suas múltiplas determinações e movimento, a necessidade de analisar as categorias mais próximas da complexidade do real. Em nosso trabalho, elas são três: competitividade, logística e transporte.

Esses elementos não são arbitrariamente tomados, mas refletem, no nível do conhecimento, os elementos dados de forma prática. E tidos como cruciais na explicação de um dado momento histórico e de uma dada localização e dimensão do espaço. Esses elementos ou categorias de análise que dão acesso à compreensão enriquecida da estruturação de uma porção do espaço, variam na medida em que não possuem historicidade e recuperam no nível do mundo pensado, a realidade sensível em movimento. O movimento da atividade humana e seus resultados históricos redefinem sempre as categorias mediadoras desse processo de conhecimento. Novas categorias de análise são gestadas.

Embora o conhecimento não seja externo, nem anterior à realidade prática, e ela o estimule, esse conhecimento ou conduz a uma tentativa de aproximação, em direção à complexidade e à riqueza da realidade prática e histórica (nesse sentido, tornando-se crítico); ou pode se deteriorar, reduzindo-se ao puramente especulativo, ou seja, alheio ao prático-sensível; ou ainda, pode conservar-se de tal forma comprometido com a sociedade analisada, que se transforme em ideologia, num conhecimento falsificado, que sirva para dissimulá-la e não para desvendar seus conflitos (DAMIANI, 1986, 9-10).

Desse modo é inevitável refletirmos sobre a ordem/desordem espacial. Numa primeira aproximação, ordem, segundo o *Dicionário Aurélio de Língua Portuguesa*, expressa a disposição conveniente dos meios para se obter determinado fim. Em sua segunda acepção significa arranjo de coisas segundo certas relações. E em sua sétima acepção, ordem exprime disciplina, subordinação. Justamente o termo ordem é o mais apropriado por contemplar organização (disposição, arrumação), que confere vínculo (relação) entre dois ou mais elementos baseada em capacidade de influenciar ações dos outros (poder).

Na Geografia o termo apropriado seria território. Ademais, território e ordem não deveriam ser concebidos como elementos separados; e nem grafados por uma conjunção aditiva. Ordem e território, sob esse enfoque, devem ser apreendidos como algo imanente do espaço, inseparáveis, ou seja, uma unidade.

Essa unidade pode ser explicada já que desde as sociedades mais primitivas havia uma distribuição dos objetos sobre o espaço, os quais exerciam funcionalidades distintas de acordo com seu conteúdo (seja técnico, simbólico, social etc.). Desse modo, a organização espacial é inerente às sociedades, pois a fixação e a reprodução são pré-requisitos para qualquer comunidade, tribo ou sociedade<sup>3</sup>. Sem embargo, a manutenção e controle da “arrumação” espacial pretendida necessitam da criação de um território.

A ordem definida pelos gregos denota a preocupação em atingir um objetivo comum, diferente da desordem, que não está constituída em vista de um determinado fim. A Filosofia lhe atribui uma fundamental importância, pois a ordem constitui-se como um elemento da própria razão humana que organiza a estrutura do pensamento. Mesmo sabendo da sua falibilidade, emerge como parte da estratégia para se atingir os objetivos o planejamento, e comumente nos dias de hoje, o termo gestão<sup>4</sup>. Assim, ordem possui caráter político.

Interessante é a relatividade que devemos sugerir ao conflito ordem/desordem, pois nos leva a entender também o interesse do olhar de quem os pretende classificar, como bem alerta Iná Elias de Castro (1992, 1996). Imaginemos a seguinte situação como nos conta Henri Atlan:

“[...] É conhecida a história da escrivãinha e das prateleiras entulhadas de livros e documentos. Estes, aparentemente, acham-se empilhados de qualquer maneira. No entanto, seu dono sabe perfeitamente encontrar, se for preciso, o documento que procura. Ao contrário, quando, por infelicidade, alguém ousa “pôr ordem neles”, é possível que o dono se torne incapaz de encontrar o que quer que seja. É evidente, neste caso, que a aparente desordem era ordem e vice-versa. Aqui, trata-se de documentos e de sua possível significação utilitária [...]” (1986, 27)

---

<sup>3</sup> No que concerne à essência do conceito de organização espacial na Geografia, é precípua enfatizar que existem diversas concepções atribuídas ao espaço, cada qual de acordo com a corrente do pensamento geográfico em vigência no período histórico dado.

<sup>4</sup> Lia Machado (1995) distingue os diferentes significados de planejamento e gestão ao se referir às práticas espaciais protagonizadas pelos agentes públicos em sua devida contextualização. Sua perspicácia amplia a potencialidade ou limita essas práticas numa relação e interação entre os agentes institucionais, atores hegemônicos e grupos sociais, isto é, em espaços democráticos é possível a recombinação dos desejos através de cooptações, pactos, coalizões e conflitos.

Esse exemplo simples nos aproxima do ponto central: temos a consciência no uso de noções, conceitos e óticas em nossas investigações? Para quem ou para quais grupos sociais (no caso das políticas públicas efetuadas pelo Estado Nacional, por exemplo) ou povos elas são direcionadas? Qual o significado de ordem e desordem para os distintos atores e agentes sociais?

Podemos continuar vislumbrando a dialética da ordem/desordem sobre a organização/desorganização espacial. É preciso conceber a organização, em nosso tempo, por práticas de planejamento das diferenças por causa, em grande parte, da (des)valorização de sub-espacos diante das transformações tecnológicas e “enfraquecimento” do Estado em relação à capacidade de implementar grandes políticas territoriais. Não apenas circunscrito aos discursos, atores hegemônicos implementam ações cujos desejos operacionalizam ordens para a criação, manutenção ou recombinações com ordens precedentes a título de promoverem a “modernização” e propiciarem o “desenvolvimento”.

A ruptura de ordenamentos predecessores supõe a imprevisibilidade, contingência e a indeterminação da dinâmica econômica de alguns atores, mas o intuito é a desagregação/reconstrução das relações de poder entre os estes e os grupos sociais tradicionais. A problemática a ser estudada reflete essa (re)estruturação das relações de poder em dois grandes momentos: primeiro, na década de 70 com a implementação de projetos de colonização e abertura de estradas no norte de Mato Grosso pelo Estado brasileiro; segundo, na década de 80/90 com a chegada de grandes grupos econômicos e grandes sojicultores à região e, mais uma vez, as políticas territoriais do Estado brasileiro no final do século XX com novos conteúdos e objetivos em relação à ocupação da Amazônia, como exemplo, a constituição de eixos de exportação na Amazônia Legal. Nosso trabalho está definido a priori pela escala temporal e espacialmente pela trama formada pelos grandes produtores/comerciantes da sojicultura, principal atividade econômica do norte matogrossense nos últimos anos.

Por conseguinte, a referida dialética ordem/desordem é complexa e dinâmica e nem sempre os “desvios”, ou as mudanças não previstas são produzidas por externalidades negativas aos processos econômicos. Acreditamos que a imprevisibilidade capaz de alterar a trama das relações de poder pode constituir-se

por diferentes instâncias como político-ambientais, sociais, econômicas, ou até mesmo a partir das interações promovidas pelos eixos de exportação no contexto amazônico, daí pensarmos a concepção do ordenamento territorial como realidade socioespacial em aberto. Nesse contexto, conceber o ordenamento territorial por uma força única e avassaladora que desprendesse toda materialidade, normas, símbolos e mentalidades precedentes, ou sobreposição de organizações espaciais é compactuar com a idéia simplista do espaço geográfico como uma fôrma a ser moldada onde o grau de conflitos seja nulo ou mera “substituição dos antigos móveis de decoração da sala de estar”.

É válido mencionarmos que a contemplação de uma modernização nos moldes do capitalismo ocidental traz consigo a possibilidade de uma reverência extremada acerca do progresso. A noção de ocidentalismo como resultado de uma evolução progressista no mínimo tangencia os trabalhos de diversos analistas. É uma camisa-de-força da qual devemos nos libertar para não compartilhar as mesmas representações e interpretações sobre a modernização ou desenvolvimento regional por “elites” dominantes cegas pelo aparato técnico. Além do mais, a investigação precisa atentar-se às formas que essas mesmas “elites” utilizam para evitarem os desvios de (re)estruturação das relações de poder pois nesses sistemas espaciais elas podem ser rígidas, mas não imutáveis. Esses desvios, enfim, significam até mudanças na organização espacial, contudo podem não imprimir mudanças no ordenamento espacial (ou desordens?) uma vez que os objetivos são contrabalançar os desvios externos e, dessa forma, se auto-preservarem em longo prazo.

Por conseguinte, a gênese e a dinâmica da ordem/desordem territorial se desenrola de modo dialético. Exemplo maior é a descrição em âmbito nacional que o geógrafo Marcelo José Lopes de Souza realiza ao empregar a dialética ordem/desordem ao analisar a territorialidade do narcotráfico:

“[...] de uma parte é a própria ordem capitalista excludente, segregacionista e criadora da pobreza - particularmente os níveis de exploração típicos do capitalismo dependente, o progresso técnico poupador de mão-de-obra e seu corolário de desemprego tecnológico, etc. -, que se encarrega de fornecer as condições estruturais mais profundas para o agravamento gradual dos problemas sociais que

atingem nossa sociedade como um todo (criminalidade, por exemplo<sup>5</sup>). De outra parte, tem-se que, na esteira do esgotamento do “estilo de desenvolvimento” vigente até o começo dos anos 80 - vale dizer a industrialização por substituição de importações, alimentada durante os sucessivos governos militares pela exploração da força de trabalho e pelo incremento do endividamento externo -, o próprio “subsistema” do capitalismo brasileiro entra em crise. Isto, como é sabido, se insere por sua vez no contexto da crise geral do capitalismo mundial, crise essa que fez entrar em crise também o keynesianismo (respaldo teórico-doutrinário do “*welfare-state*”) e estimulou o ressurgimento “triumfal” do liberalismo econômico. No Brasil, a onda ideológica neoliberal encontra, diante da crise fiscal do Estado, uma âncora concreta bastante favorável com um agravante em relação aos países ditos desenvolvidos: aqui, onde jamais existiu mais que uma caricatura populista de “Estado de bem-estar”, a demolição do Estado e o solapamento de garantias e fatores de qualidade de vida (saúde, previdência e educação públicas, etc.) têm, necessariamente, de acarretar conseqüências sociais perversas ainda muito mais graves. Com isso, não apenas a ordem sistêmica, mas também o colapso de uma determinada forma de arranjo do sistema, provocando um certo tipo de desordem, contribui, em caráter conjuntural, para o aguçamento de problemas sociais objetivos e, por tabela, de tensões e conflitos sociais [...]” (1995a, 50)

Ao contextualizar as (re)configurações do Estado brasileiro em relação às suas ações socioespaciais e, devemos lembrar, a consideração da sempre presente desigualdade social enraizada em nossa sociedade desde nossa formação, o referido autor sugere a crise como fator de reestruturação. Interessante e instigante ao acrescentarmos os escritos de Edgar Morin quando diz: “[...] a desordem pode ser profundamente criadora [...]” (*apud* SOUZA, 1995a, 51). Sem embargo, no contexto do espaço-rede, as ricas formas de resistências são desenvolvidas ainda que de

---

<sup>5</sup> Além do mais tão antigo quanto a própria humanidade (SOUZA, 1995a, 50).

forma restrita. Refletir sobre o espaço geográfico e os meios pelas quais as contra-ordens possam ser efetivadas é o que trataremos na próxima seção.

### **Por uma produção do espaço.**

É claro que no presente texto não pretendemos nos estender neste tema, mas é inevitável comentar que a produção do espaço, expressão cunhada pelo filósofo Henri Lefebvre (1974), não se confunde com a idéia vigente de uma simples configuração, uma organização espacial marcada pela mera disposição territorial dos objetos interligados por fluxos num espaço passivo, receptáculo, “palco das ações ou de acontecimentos”. Lefebvre enfoca a reprodução das relações sociais de produção da sociedade capitalista, provendo-a de espacialidade. O espaço, para o referido filósofo, tornou-se a condição em que as relações sociais se realizam e, ao mesmo tempo, as reproduz.

Nesse sentido, o espaço se constitui e participa tanto das forças produtivas como das relações de produção e propriedade, da ideologia, da produção, da realização e da repartição da mais-valia. Logo, não só as atividades econômicas “arrumariam” o espaço em ação conjunta com as relações sociais, mas com o espaço político como condição de reprodução generalizada.

No atual estágio das relações sociais capitalistas, é evidente que o movimento criado pelo consumo, demanda a reprodução das coisas em um espaço de produção. Esse espaço, por sua vez, requer um espaço de reprodução, controlado por um Estado que garanta a reprodutibilidade das coisas. Aí reside a crescente importância do Estado como agente econômico. A princípio suas atividades se limitam à dotação de infra-estrutura de apoio exigida pelo processo de industrialização, progressivamente se irá encarregando de novas tarefas e responsabilidades, assumindo o controle das indústrias básicas e transformando-se, em alguns casos, no principal investidor dentro das economias nacionais. Em consequência, a organização territorial, obtida em grande parte pela construção da rede rodoviária e pela dotação de equipamento urbano, terá na atuação econômica do Estado um de seus princípios fatores causais. Situação essa que determina o importante papel que ele desempenha nos processos de acumulação capitalista ao valorizar o território, no caso nacional, como capital fixo (BARRIOS, 1986, 11).

Se por um lado essa atuação exemplificada no parágrafo anterior varia de acordo com as idéias em voga em relação à intervenção do Estado na economia e no território, por outro, mecanismos são efetuados cuja função preserva a situação vigente, a principal atividade política do mesmo orientar-se-á no sentido da adoção e prática de medidas tendentes à regulação das contradições não-antagônicas e à repressão das contradições antagônicas geradas por uma dinâmica social voltada para a reprodução das relações de classe (CASTELLS, 1979, 247-248). A função global do Estado consiste, por conseguinte, em dar coesão interna aos elementos de um modo de produção ou de uma formação social. Logo, converte-se no verdadeiro lugar onde se “resolveria” as contradições de classe, no verdadeiro instrumento de dominação de uma classe sobre as outras (BARRIOS, 1986, 12).

Em nosso caso, estendido para outros países latino-americanos, as contradições próprias do sistema de produção capitalista vêm-se agravadas pela forma de inserção na economia-mundo cujas relações de dependência exigem a intervenção crescente do Estado na esfera econômica para atenuar sua debilidade e vulnerabilidade congênitas. O Estado se vê obrigado a substituir suas ações políticas isoladas, e muitas das vezes de caráter intuitivo, por um conjunto integrado de decisões ao qual se dará coerência mediante a racionalização técnica. Dessa forma, na maioria das nações latino-americanas, a atividade político-econômica estatal passa a expressar-se por meio dos processos de planejamento (1986, 12).

Assim, em relação à atuação do Estado na produção do espaço, é essencial clarificar que o espaço capitalista-estadista tem como característica ser homogêneo (não significa democratização dos espaços!), fragmentado e hierarquizado<sup>6</sup> (LEFEBVRE, 1974).

Sob a luz do ordenamento do território podemos identificar e reconhecer a criação de objetos com diferentes conteúdos técnico-científicos cuja demanda provém das mais diversas intencionalidades sociais. Esta divisão territorial do trabalho torna mais complexa a disposição dos objetos nos territórios nacionais, resultando em diferentes adequações de estruturas espaciais, assim como, (re)produz e perpetua as relações sociais que ao mesmo produz.

---

<sup>6</sup> Pressupõe a espacialização dos diferentes graus de poder econômico e político dos espaços sem suprimir os embates, conflitos, consonâncias etc – de espaço, falemos de territorialidade.

Nesses construtos, os objetos<sup>7</sup> não compreendem apenas a concretude em si, sua forma bruta, perceptível ao sensível. Eles passam pela expressão social, política, simbólica, além de sua constituição física. Para elucidar tal descrição podemos citar a cidade, a região, a rede, e até mesmo os espaços da circulação e da distribuição e o espaço econômico nacional e territórios econômicos, como expressões de construtos condizentes em grande parte com a “disciplina” político-econômico-social atuante. Aliás, muitos atores sociais vêm no período técnico-científico atual, maiores possibilidades de gestão territorial ou resistências pelas redes informacionais. O “paradigma tecno-econômico” cujo alicerce é a informação, é a base dessa nova concepção (tecnologia da informação e da comunicação, microeletrônica, a computadorização, etc). Por isso, é notória a estruturação espacial fundamentada em rede e no lugar como sendo o lócus da reprodução das relações sociais de produção; das diferentes significações das realidades para cada indivíduo - não limitado apenas a sua condição social, mas também envolvendo diferenças de gênero, por exemplo – e, de suas representações metafóricas (Teves, 1992)<sup>8</sup>. Dessa forma, notamos que a noção de rede não está circunscrita às redes técnicas de um território nacional ou às territorialidades econômicas de determinadas empresas públicas ou privadas, embora seja nossa ênfase.

A concepção em rede do espaço geográfico não é recente e aparece com clareza nas obras dos discípulos de Saint-Simon na primeira metade do século XIX, como Chevalier, que utilizou este termo no entendimento das relações entre redes de

---

<sup>7</sup> Podemos conceituar objeto como sendo:

“[...] um prolongamento do ato humano...” em todos os sentidos; “...ferramenta, instrumento de ação, ele deverá inserir-se numa praxeologia. Logo em seguida, ele intervém como sistema de elementos sensíveis que resistem aos fantasmas do ser, o objeto é atirado de encontro a nossos olhos e sentidos, é uma barreira e uma realidade [...]” (MOLES,1981:9). Porém vale destacar que o objeto como obstáculo rejeita a permanência indefinida no espaço. Basta a intencionalidade de agentes sociais atuarem na modificação da estrutura espacial para que se torne adaptado ou aniquilado no novo ordenamento.

<sup>8</sup> Muitos geógrafos têm dado atenção para essa perspectiva, não necessariamente em todas as suas nuances. Exemplos interessantes são verificados na geografia econômica os quais baseiam-se na economia evolucionária institucional de Thorstein Veblen que propusera estudar o sistema econômico como um todo, privilegiando o papel das instituições. Sua visão sistêmica, holística e evolucionária da economia em que a força motriz da mudança econômica evolucionária é o comportamento humano, considera este como um produto social, as instituições são a unidade básica de análises e onde o contexto social é caracterizado por poder, conflito e interesses dissimulados (Martin, 1996; Sandroni, 2000; Veblen, 1919).

bancos e redes de transportes. Cem anos mais tarde, Pierre Monbeig, que em sua obra **Pioneiros e plantadores de café em São Paulo**, publicada na década de 50, intitulou seu último capítulo de “Regiões e Redes”, revelava o papel das redes ferroviárias sobre a organização espacial daquele estado. Para Leila Cristina Dias (1995), com exceção do conceito de rede urbana, só nas últimas décadas é que o termo redes, principalmente redes técnicas, vem sendo mais utilizado como objeto de estudo. Em suas palavras:

“[...] as qualidades de instantaneidade e de simultaneidade das redes de informação emergiram mediante a produção de novas complexidades no processo histórico [...]. Processos de múltiplas ordens: de integração produtiva, de integração de mercados, de integração financeira, de integração da informação. Mas processos igualmente de desintegração, de exclusão de várias superfícies do globo - pensamos que o exemplo mais perverso seja o do continente africano. Todos estes processos para serem viabilizados implicaram estratégias de circulação e de comunicação, duas faces da mobilidade que pressupõem a existência de redes, uma forma singular de organização [...]” (1995, 147).

Os processos de integração e de exclusão inerentes às redes, ligados por estratégias de circulação e comunicação, são viabilizados pela propriedade de conexidade, do que é conexo, ligação (DUPUY apud DIAS, 1995, 147-148). Para Claude Raffestin (1993) são os nós das redes, os lugares de conexão, lugares de poder e de referência. A conexidade dos nós solidariza elementos, mas também os exclui. Vejamos nos dizeres daquele autor:

“[...] os organismos de gestão da rede quer se trate de gestão técnica econômica ou jurídica não são neutros, eles colocam em jogo relações sociais entre os elementos solidarizados e aqueles que permanecem marginalizados [...]” (DUPUY apud DIAS, 1995, 148).

A capacidade da rede de integrar ou excluir, solidarizar ou marginalizar mostra o quanto a rede acaba apresentando um caráter político. Porque determinados elementos são incluídos e outros excluídos, quem determina essas escolhas? O que dá possibilidade ao poder de inclusão/exclusão? Daí, a fundamental afirmação de Milton Santos, já citada aqui de sua obra **O espaço e método**, de 1985, e recorrente em sua obra **A natureza do espaço**, de 1996: “[...] A existência das redes é inseparável da questão do poder” (1996, 215).

Alguns autores vêm procurando estabelecer novas bases teóricas e metodológicas de investigação do que chama “conjuntos sociotécnicos”, indo de encontro à idéia do essencialismo da técnica, ou que teria uma natureza independente do contexto social em que está inserida (BJIKER apud CUNHA, 2002, 266). Bjiker propõe o conceito de “grupos sociais relevantes”, grupos relacionados ao planejamento, desenvolvimento e difusão de um artefato dado. Assim, esses grupos, como atores, agem dentro de estruturas tecnológicas, e são relevantes por determinarem o surgimento de novas tecnologias. Ressalta-se que essas estruturas tecnológicas, por sua vez, estão inseridas em estruturas sociológicas, o que realça ainda mais os conjuntos sociotécnicos.

Esse conceito constitui grande avanço na teoria do desenvolvimento da técnica na sociedade contemporânea. Todavia, salienta-se a necessidade de definir, dentro da rede sociotécnica, outros agentes e atores que também são relevantes, ou mais relevantes, principalmente com relação à posição que estes ocupam dentro da estrutura social, econômica e política e não apenas tecnológica (CUNHA, 2002, 267).

Mais próximos do que nos interessa baseia-se no raciocínio de Milton Santos (2001) ao assinalar que a dinâmica de funcionamento do espaço geográfico está intimamente ligada ao movimento. Logo, deve-se atentar para os circuitos espaciais da produção<sup>9</sup> definidos pela circulação seja de informações, mercadorias, pessoas, ordens. Júlia Adão Bernardes em acordo com os dizeres daquele autor sustenta:

---

<sup>9</sup> Milton Santos diferencia:

“[...] os circuitos produtivos são definidos pela circulação de produtos, isto é, de matéria. Os circuitos de cooperação associam a esses fluxos de matéria outros fluxos não obrigatoriamente materiais: capital, informações, mensagens, ordens [...]” (1994, 128).

“[...] O desenvolvimento geograficamente desigual relaciona-se com a noção de circuitos produtivos completos e incompletos, associados às novas relações gerais de produção, encontrando-se em estreita correspondência com o nível das forças produtivas e com o domínio das técnicas de produção. Vincula-se à iniciativa e capacidade de intervenção dos grupos, à capacidade de administração associada aos princípios de gestão, concerne a fluxos diversos, a informações e ritmos de circulação diferenciais e a níveis distintos de subordinação.

Esses circuitos podem ser identificados em relação à noção de cooperação, que permite identificar a importância das complementaridades no novo meio técnico-científico em diversas escalas, desde o nível do processo do interior da empresa, através do processo produtivo, até os que alcançam o mercado internacional. Cabe lembrar que na contemporaneidade os círculos de cooperação apresentam maior nível de complexidade e se situam numa escala geográfica mais ampla, evidenciando que mais importante que o processo de produção é o de circulação, cujos fluxos se revelam mais intensos, mais extensos e mais seletivos [...]” (2005, 24-25).

Em casos nos quais as dificuldades de fluidez econômica são grandes por precariedade de transporte e longas distâncias, a competitividade exige uma diversificação e integração das atividades econômicas. A produção sojifera possibilita a agregação de valor através da transformação industrial. Daí, de acordo com a capacidade de transformação das massas produzidas em fluxos vai variar segundo a força do mercado e a capacidade da empresa a criação dos circuitos completos e incompletos da produção e os círculos de cooperação, os quais além de organizar o processo de produção, asseguram a acumulação (2005, 29).

O termo rede também abarca uma estruturação do pensar, um verdadeiro paradigma para o entendimento aprofundado dos processos econômicos, interpessoais, sociais e espaciais e, além disso, como afirma Bakis “[...] para além dos interesses acadêmicos, os atores sócio-econômicos e políticos ganhariam ao valorizar as ricas potencialidades das redes” (1993; 8).

A título de exemplo, um caso recentemente protagonizado por milhares de indivíduos por todo o mundo, fruto de interações variadas (geopolítica, geoeconomia, ocidentalismo x islamismo, hegemonia x soberania) é a mobilização contra a guerra entre EUA e Iraque. A revolução nas telecomunicações assegurou várias marchas pela paz que reuniram seis milhões de pessoas em 600 cidades no dia 15 de fevereiro de 2003, graças ao envio de mensagens eletrônicas entre os quatro cantos do planeta.<sup>10</sup> Outra novidade é a marcha virtual que sob o comando da ONG americana *Win Without War*, realizou um protesto eletrônico em que solicitava que se bombardeasse de *e-mails*, faxes e telefonemas a Casa Branca e o Senado dos EUA para não atacarem o Iraque. O caso aqui não é constatar o grau de eficácia de tal mobilização, mas as possibilidades de “ordem” e “desordem” passíveis no sistema de âmbito mundial<sup>11</sup> realizados por diferentes atores e agentes sociais.

Portanto, sob o enfoque espacial, as novas formas de produzir na chamada “nova economia” imprimem ao mesmo tempo ordem e desordem, numa perspectiva essencialmente geográfica em relação ao desenvolvimento regional e local (Dias, 1995, 149-150). As redes são portadoras de ordem uma vez que se usadas pelas grandes empresas transnacionais e instituições financeiras, instituições políticas, etc., operam em um espaço de tempo cada vez menor em suas articulações em várias escalas simultaneamente beneficiando-se de relações e interações produtivas, de circulação e de trocas. Na escala local, estas mesmas redes podem ser interpretadas pela representação da desordem engendrando “exclusões” sociais, marginalizando centros urbanos, elevando a participação do trabalho informal no grupo de pessoas economicamente ativas.

Outro apontamento importante é que ao se falar em local, não se está circunscrevendo o conceito à rua, ao bairro, ao município ou mesmo à cidade. O universo de análise é mais amplo e abstrato, podendo estar relacionado ao bairro e município, como contornos do local, mas os agentes sociais não necessariamente estão restritos ao próprio.

---

<sup>10</sup> Veja, editora Abril, 24 de fevereiro de 2003.

Isto é, editora Três, 5 de março de 2003.

<sup>11</sup> Aqui entendemos a concepção de sistema-mundo definida por Immanuel Wallerstein acerca da grande intensidade de relações e interdependência econômica entre os Estados Nacionais no capitalismo contemporâneo

É aceito, no entanto, que a organização em rede de múltiplos âmbitos da vida social é real. Portanto, reconhecemos que o planeta se tornou em sua globalidade, a escala de referência de grandes empresas ou de organizações internacionais, das quais as técnicas de informação permitiram o desenvolvimento de uma estrutura em redes. Essa estrutura amplia a interdependência entre as sociedades contemporâneas de forma notável e nem sempre é pela relação e interação de causa e efeito. Visto como processo duradouro, nesse momento, a logística e competitividade emergem como balizadores, em grande parte, da (re)organização das estruturas produtivas das empresas capitalistas e, conseqüentemente, em todas as escalas. Esses elementos, sem dúvida, foram implementados com o objetivo de atingir a máxima compressão tempo-espaço configurando novos tipos de territorialidades econômicas atreladas aos espaços da circulação e da distribuição por meio da capacidade de fluidez.

## **Capítulo 1 - Sobre (re)ordenamento territorial nos espaços produtivos da soja em Mato Grosso: competitividade, logística e território econômico**

A modernização da agricultura, graças às mudanças na base técnica da produção a partir das últimas décadas do século XX, constitui o evento de grande expressão espacial e provavelmente de maior efeito socioeconômico e político no cenário produtivo do país. Ainda que não represente as transformações efetivas de sua estrutura agrária, a extensão e diversidade de suas implicações, sem sombra de dúvida, (re)organizam o espaço geográfico brasileiro.

Modernização muito apropriadamente intitulada “conservadora”, por objetivar basicamente inovações técnicas que pudessem garantir produção, rendimento e produtividade a alguns produtos “exportáveis” para o mercado internacional, articula interesses de diversos atores político-econômicos nas mais variadas escalas a partir da década de 70. O papel de grande destaque nesse processo, pelo menos nas décadas de 70 e 80, coube ao Estado brasileiro. A revolução técnica dos anos 60 (mecanização, uso de fertilizantes, defensivos e corretivos químicos do solo) veio a expandir e consolidar cultivos agrícolas, principalmente de grãos, em áreas de cerrado. Essas lavouras, destinadas tanto ao mercado interno quanto ao externo, e os núcleos urbanos criados, foram importantes *fronts* para a ocupação da Amazônia. O Estado brasileiro mobilizou instrumentos e mecanismos de ação em esferas de sua competência financeira e tecnológica, no sentido de fomentar e incentivar práticas de produção agrícola tecnificada e, com elas, alcançar novos espaços produtivos e maior produção. Para o presente estudo, ressalta-se a implantação dos grandes eixos rodoviários que tentam integrar no conjunto do mercado nacional as macrorregiões Centro-Oeste e Norte à região Concentrada (macrorregiões Sudeste e Sul) (GALVÃO, 1995, 56).

Nesse contexto, ganham relevo as grandes reorganizações espaciais ocorridas a partir da década de 80, principalmente na região Centro-Oeste, em particular no estado do Mato Grosso. Novas estruturas de produção ligadas ao *agribusiness* passam a implantar novos circuitos produtivos, diversificam fluxos migratórios e clamam por novos espaços de fluxos que possam tornar o espaço geográfico do interior brasileiro mais fluído, mais liso, mais rápido para os volumes voltados ao exterior. No caso matogrossense, a produção de soja ganha força nesse momento em destaque. Promove, num só tempo, aceleradas mudanças no arranjo espacial estadual, principalmente nas áreas mais profícuas à produção e desorganiza a organização espacial antecedente. Por quê? A priori, acreditamos que dois elementos

vêm norteando a (des)organização espacial nas áreas propícias ao cultivo da soja no estado matogrossense: um é o dado da técnica e o outro, os eixos de exportação.

Júlia Adão Bernardes cujo trabalho de pesquisa analisa o processo de expansão da soja em Mato Grosso a partir da década de 80, sintetiza sua reorganização espacial recente pelas reestruturações advindas dos sistemas tecnológicos aplicados na produção sojifera no âmbito das relações de trabalho, das atividades produtivas associadas, da comercialização e da logística.

Nesse sentido, uma produção econômica tecnicizada amplia a escala de produção; potencializa as transformações do cerrado matogrossense em paisagens culturais cuja organização espacial é estranha ao lugar; segmenta o mercado de trabalho em termos da qualificação profissional; redistribui funções urbanas; etc, na medida em que a exigência maior dos grandes agentes econômicos é a maior adequação das infra-estruturas territoriais para o escoamento das mercadorias produzidas. Em outras palavras, o cerne desse estudo, são os eixos de exportação, altamente tecnicizados, para não só consolidar e alastrar a produção sojifera por várias áreas e promovendo novas organizações espaciais no estado mato-grossense, como também atuam na consolidação dessa estrutura produtiva.

Esse intuito também deve ser analisado pelo posicionamento do Brasil como semi-periferia integrada à economia-mundo por laços particulares de relações inerentes à sua formação social e econômica, no interior da qual o agrário e o urbano apresentam características próprias, uma economia assentada no endividamento externo e, ainda, o revigoramento da ideologia político-econômica do Estado mínimo. Daí assume-se como ponto de partida para nosso estudo o significado das redes técnicas, principalmente ligadas aos espaços dos fluxos materiais - redes de transporte, enquanto peça importante entre as partes das unidades produtivas ligadas às atividades da agropecuária modernas nos últimos anos e nas novas concepções espaço-tempo.

### **1.1 A constituição da problemática: a agropecuária empresarial e a eficiência dos “espaços da circulação e da distribuição”**

A agropecuária consiste no conjunto de técnicas produtivas voltadas para o controle do desenvolvimento de vegetais e animais para o consumo alimentar e industrial. Ela se distingue da indústria, pois as suas matérias-primas são seres vivos cujo desenvolvimento depende de processos naturais. Exemplificando: as plantas processam luz solar, em presença de água e nutrientes; o crescimento das plantas e dos animais é regulado tanto por sua carga genética quanto pela interação desses organismos com o ambiente. Esse é o motivo pelo qual a eficiência da agropecuária não alcança a eficiência da indústria. Há diversas limitações naturais à produção e ao aumento da produtividade como os solos favoráveis para um tipo de produção agrícola, baixos níveis de insolação impedem o plantio de plantas nas elevadas latitudes e a falta de água tem o mesmo efeito nos desertos. Logo, toda a história da agropecuária desde a Revolução do Neolítico, consiste na criação de técnicas destinadas a ampliar o controle humano sobre os processos naturais de desenvolvimento dos seres vivos. Em milênios de seleção dirigida, as sociedades produziram novas variedades de plantas e raças de animais. Com a colonização, sementes, mudas e reprodutores atravessaram oceanos e difundiram-se em novos ambientes. A imigração, os fertilizantes e o terraceamento ampliaram os solos cultiváveis (MAGNOLI e ARAÚJO, 2005, 151).

As tecnologias industriais repercutiram profundamente sobre as atividades da agropecuária ao substituir a força de trabalho humana e a tração animal pela força da máquina que, por sua vez, dependem da energia fornecida pelos combustíveis fósseis e pela eletricidade. Logo, o campo se tornou um vasto mercado consumidor para as indústrias de máquinas agrícolas, de adubos e pesticidas. Em outro campo dos avanços tecnológicos na economia rural, destacam-se as técnicas da agropecuária, das quais, a aplicação da biotecnologia à produção, com o emprego da engenharia genética tem promovido um intercâmbio de material genético ultrapassando as “fronteiras” das espécies. Eis a novidade. Enquanto a prática da seleção dirigida, desde há muito tempo realizada, consiste também numa intervenção sobre os mecanismos evolutivos naturais por meio de cruzamentos entre variedades ou raças da mesma espécie para geração de descendentes com algumas características desejadas (estas ligadas à obtenção de eficiência da produção econômica), ela não pressupõe um intercâmbio de gens entre espécies distintas. Denomina-se, portanto, organismos geneticamente modificados porque essa especialidade da engenharia

desenvolve a potencialidade das espécies com base na introdução de genes escolhidos provenientes tanto de plantas como de animais.

É inegável a constatação do salto nos resultados da produtividade, rendimento e rentabilidade da economia rural. Sem embargo, as tecnologias da indústria e da biotecnologia não extirparam os condicionamentos naturais. O trabalho na agricultura continua a ser menos produtivo do que o trabalho na indústria. Esse diferencial negativo de produtividade reflete a importância dos ciclos vegetativos naturais – apesar de avanços técnicos substanciais que encurtam as etapas de crescimento –, das limitações climáticas e pedológicas, bem como a vulnerabilidade da agropecuária às alterações climáticas e ambientais que escapam ao controle humano. Enfim, a agropecuária não se enquadra nos moldes industriais de produção (MAGNOLI e ARAÚJO, 2005, 152).

Compartilhando as afirmações de Maximilian Sorre sobre a consideração do fenômeno técnico em toda sua amplitude, a noção de técnica abrange todos os domínios da atividade humana. Como Milton Santos (1996) também considera, Sorre estava convencido de que o entendimento da relação entre mudança técnica e mudança geográfica era fundamental, sugerindo, então que os estudos geográficos levassem em conta, simultaneamente, as técnicas da vida social, as técnicas da energia, as técnicas da conquista do espaço, as técnicas da produção e da transformação de matérias-primas. Nesse sentido, com o desenvolvimento do capitalismo no Brasil e sua expansão em direção ao campo, a partir das décadas de 50 e 60, ocorreram e vêm ocorrendo mudanças na organização da produção e, em consequência, alterações nas relações de trabalho como o aumento das relações assalariadas de trabalho e na organização do seu espaço geográfico.

A partir das mesmas décadas já mencionadas, com o processo de industrialização verificado na agricultura, esta deixou de ser um obstáculo à industrialização do país, na proporção em que se modernizou, isto é, passou a ser compradora ou consumidora de máquinas agrícolas, de tratores, fertilizantes, defensivos agrícolas etc. Em decorrência disso passou a existir uma maior integração e dependência entre agricultura e a indústria, ainda que haja as especificidades de cada setor produtivo conforme anteriormente citado. Esse momento marca a passagem do predomínio do complexo agrocomercial para o agroindustrial. Não

obstante, isso só foi possível com a implantação da indústria para a agricultura no Brasil.

Nesse processo, a presença do capital estrangeiro, mediante a instalação de transnacionais do setor foi grande. Dessa forma, seguia-se a tendência da expansão capitalista e da maior inserção do Brasil no capitalismo mundial, obedecendo, já a esse tempo, ao processo de globalização econômica em marcha. Começou-se a abandonar a produção de máquinas, equipamentos e insumos em bases artesanais, que era realizada na própria fazenda, e a substituí-la pelos produtos industriais, cujas novas tecnologias prometiam aumento de produtividade, como de fato ocorreu, mas sem que houvesse a preocupação com a possibilidade de acesso às inovações tecnológicas por parte, principalmente dos pequenos produtores e com a questão ambiental (inseticidas, pesticidas, adubos e intensa mecanização, com as conseqüências de compactação do solo, etc).

A industrialização da agricultura e a formação do complexo agroindustrial implicaram mudanças no modo predominante de produzir e nas relações sociais de trabalho. O desenvolvimento das forças produtivas gerou “novas” relações sociais de trabalho. As relações assalariadas de produção tornaram-se predominantes e estimularam a constituição de uma mão-de-obra assalariada especializada: o tratorista, o administrador, o contador rural, o motorista, o técnico em agricultura ou em inseminação artificial, o operador de ordenhadeira, o veterinário, o engenheiro agrônomo, etc. As antigas formas de relações sociais de trabalho e modos de produzir foram substituídos nas propriedades rurais com condições de implementar as inovações tecnológicas. Quanto à sua localização, o campo moderno brasileiro é detectado em diferentes macrorregiões brasileiras, ainda que concentrado em sua porção centro-sul e essas áreas se caracterizam pelo forte dinamismo econômico não só no âmbito produtivo (incorporação rápida de inovações, por exemplo), mas também do consumo e do mercado de trabalho.

Já existiam algumas agroindústrias no Brasil desde os fins dos anos 40 do século passado. É esse o caso dos moinhos de trigo, das indústrias de óleo de algodão, amendoim e milho. Todavia, não podemos considerar que já havia, a essa época, um complexo agroindustrial brasileiro. Parafraseando Geraldo Muller:

“[...] em termos mais concretos, pode-se dizer que por volta de 1960 os setores indústrias mais voltados para a agricultura no Brasil não estavam ainda constituídos enquanto indústrias no país. Por conseguinte, a rigor, não se pode falar em complexo agroindustrial brasileiro [...]” (1989, 47).

Logo, a conceituação do termo significa a integração técnica intersetorial entre a agropecuária, as indústrias que produzem para a agricultura (máquinas e insumos) e as agroindústrias (que processam matérias-primas agropecuárias e as transformam em produtos industrializados). Daí, a origem do *agribusiness* o qual gestado por um processo de modernização desde meados do século XX, imprime um novo padrão agrícola representado por mudanças nas bases técnicas de produção agropecuária, comandado, agora pelos complexos agroindustriais. Segundo Davis Goldberg: “[...] a soma de todas as operações envolvidas no processamento e distribuição dos insumos agropecuários, as operações de produção na fazenda: e o armazenamento, processamento e a distribuição dos produtos agrícolas e seus derivados [...]” (IN: GRAZIANO, 1996, 65).

Sobre as concepções acerca do conceito complexo agroindustrial, vale dizer que vários autores analisaram o processo de formação de complexos agroindustriais brasileiros, entre os quais destacamos Guimarães(1979), Graziano da Silva (1981, 1996), Muller(1989), entre outros. Sucintamente, podemos dizer que duas concepções orientam os estudos, conforme Carlos Alberto Franco da Silva demonstra:

- como parte de uma estrutura maior envolvendo todos os complexos industriais de uma economia; e
- como resultante da passagem dos complexos agrocomerciais aos complexos agroindustriais.

As transformações recentes por que tem passado a agricultura brasileira, no contexto da economia globalizada, envolve uma série de questionamentos sobre o conceito, e ressalta-se o papel das corporações no domínio do complexo territorial de grãos e carne, dentre outros produtos (2003, 26). Quais são as transformações? Conforme Leonel Mazzali (2000), as razões dessas transformações são a emergência de um novo paradigma produtivo; a revolução técnico-científica; as práticas neoliberais por parte do Estado e a polarização do comércio mundial. Diante disso, o

termo complexo agroindustrial passa para um novo patamar, onde a competição tecnológica acirrada, a intensificação das articulações com concorrentes no mesmo domínio ou em outros domínios resulta em fusões e formação de alianças estratégicas, em novas formas de financiamento e comercialização da produção, com forte presença de grupos multinacionais, as *tradings* e empresas processadoras de insumos agrícolas, etc, que irão compelir a uma reestruturação daquelas interações assentadas em relações bem definidas pela matriz insumo-produto. As noções “organização em rede” (MAZZALI, 2000) ou “corporação em rede” (FRANCO DA SILVA, 2003) definirão melhor essa categoria de análise pelo conjunto de estratégias dos agentes que redefinem dinamicamente a forma e o conteúdo das relações. Multilocalizadas e cada vez mais multifuncionais, as corporações em rede condicionam suas práticas aos mais diversos níveis de escala e atrelam-se não somente aos encadeamentos produtivo-mercantis, mas também aos financeiros do setor agroalimentar. Portanto, as corporações têm internalizado o que ainda chamamos de complexo agroindustrial (FRANCO DA SILVA, 2003, 29).

Para alguns estudiosos, complexo agroindustrial constituiria uma etapa dinâmica do desenvolvimento industrial da agricultura, ou seja, um período histórico quando consolidou o padrão denominado “pacote tecnológico” da Revolução Verde (ou sistema tecnológico?), viabilizado pelo desenvolvimento de variedades adaptadas à mecanização e à quimificação (LIDSCHITZ & PROCHNIK *apud* FRANCO DA SILVA, 2003, 27) e com forte participação do Estado através do crédito rural e dos investimentos em pesquisa e nas redes técnicas. Já no final do século XX e diante das novas transformações aqui já enumeradas, como o perfil neoliberal do Estado (dito como mais enfraquecido no tocante aos investimentos produtivos), algumas corporações não só investem na produção como também financiam a lavoura com insumos e capitais; investem na logística de transporte, energia e armazéns; buscam o controle tecnológico de novas variedades de sementes; mantêm o controle oligopolizado dos mecanismos de distribuição e comercialização da produção em escalas nacionais e global e, por fim, atuam no setor de beneficiamento da produção. Em alguns casos, dependendo da intensidade e variedade das relações e interações dentro e fora da organização espacial da corporação, sua dinâmica pode se confundir ou ultrapassar os encadeamentos produtivos sugeridos pelo termo de complexo agroindustrial (FRANCO DA SILVA, 2003, 29).

Independente da concepção, nota-se o peso da importância da circulação nessa nova realidade do campo moderno. É sabido também que a sustentação da dinâmica econômica de qualquer corporação empresarial exige a constituição de redes técnicas, redes que, em parte, compõem os espaços de circulação e da distribuição para obtenção de máxima eficiência. É claro que o espaço social sobre o qual se debruça é indivisível. Não obstante, Milton Santos em sua obra Espaço e Método (1985), ao propor uma metodologia para a compreensão do espaço social das sociedades capitalistas (não poderíamos estender às “sociedades ocidentalizadas” de uma maneira geral?), sugere uma segmentação espacial através das suas instâncias produtivas: “espaços da produção propriamente dita”, “espaços da circulação e da distribuição” e os “espaços de consumo”. Essa segmentação possui caráter didático, como adverte o autor<sup>12</sup>. Os espaços da circulação e da distribuição são frações do espaço total cuja finalidade é a circulação da produção e seus fatores. São pedaços do território onde a função é assegurar os movimentos, os fluxos. Isso não significa que não haja superposições por outras finalidades de outros atores e agentes sociais, ou até mesmo, sobreposições de outras segmentações espaciais. Ainda de acordo com Santos, reconhecemos que:

“[...] os ‘espaços da circulação e da distribuição’ prestam-se de maneira diferente à utilização pelas firmas diversas dentro de uma cidade, região ou país. Haveria uma hierarquia de usos, à qual corresponderiam diferenças, igualmente hierárquicas, na capacidade efetiva de realização do capital produtivo.” (SANTOS, 1985, 62).

Esse ponto é importante haja vista os “espaços da circulação e da distribuição” serem elementos da territorialidade das grandes corporações a ponto de implantarem muitas vezes, sob os auspícios governamentais, redes de fluxos materiais tão tecnificadas a ponto de excluírem outros concorrentes empresariais a partir da competitividade no processo de circulação (FORTUNA, 2001).

---

<sup>12</sup> Sobre o uso da linguagem nas pesquisas científicas, faremos comentários mais adiante acerca da didática como meio para a compreensão do assunto. Nesse caso, por exemplo, é sabido que o espaço social é indivisível e tão pouco restritivo ao “espaço econômico”, entretanto nossa preocupação é a fluidez de uma dada realização social.

É nesse sentido que o conceito de estrutura produtiva é apropriado neste estudo, pois a capacidade de implantação de redes técnicas eficientes depende não só de um vultoso investimento, mas também das articulações políticas e econômicas entre as grandes firmas e as diferentes esferas governamentais. A interpretação dessas constituições que ajudam a dar conta das sucessivas reorganizações espaciais incessantes no cerrado brasileiro e especificamente em Mato Grosso, merece formas de raciocínio que não se dão simplesmente por padrões binários de análise, tais como dualidades, dualismos, justaposições, dialéticas ou paradoxos.

Esse emaranhado de interações e relações entre os atores socioeconômicos, o qual envolve relações espaciais e sua reorganização, ganham novos conteúdos, segundo a concepção político-econômica neoliberal em associação com práticas empresariais que buscam máxima flexibilização. Aquela redireciona os papéis dos Estados Nacionais no que diz respeito à gestão territorial e, ao mesmo tempo, confere atribuições aos demais agentes sociais. Por isso, o cenário em análise que perpassa a gestão territorial no Brasil recente, delimita um quadro complexo, mas vale lembrar que o detonador e a pré-condição da atual gestão territorial relativa à rede de transporte em âmbito não só regional como nacional é a circulação rápida do capital, isto é, a necessidade de rápida transformação do produto em mercadoria, o que é garantido por firmas muito capitalizadas.

A estrutura produtiva sojífera no Brasil se espraiou praticamente em todas as macrorregiões, processo que teve início na macrorregião Sul durante as décadas de 60 e 70. A partir das pesquisas sobre adaptação de sementes a outros ecossistemas brasileiros, instalação de indústrias de maquinário e insumos agrícolas e a construção de grandes eixos rodoviários interligando o cerrado da macrorregião Centro-Oeste ao Sudeste sob o patrocínio governamental, nosso país obtém um vertiginoso crescimento desde a década de 80 no tocante à produção com destaque para a produtividade no estado mato-grossense, no final dessa mesma década. Sem embargo, a atuação do Estado brasileiro torna-se mínima referente à implantação e manutenção das redes técnicas territoriais, como no caso dos sistemas de transportes durante as décadas seguintes, haja vista a forte contenção dos gastos do governo central em prol do pagamento da dívida externa e em conformidade com as políticas neoliberais tão em voga no atual período da globalização econômica.

O sucateamento da infra-estrutura viária foi inevitável, como a ultrapassada rede rodoviária, pífia infra-estrutura ferroviária de integração inter-regional, portos desaparelhados e ineficientes no contexto do acelerado tempo de giro do capital e de grande competitividade entre as várias produções de soja mundo afora. Motivos que oneram os custos de transportes no Brasil, o que pode comprometer a expansão produtiva do país. Ainda se deve levar em consideração as enormes distâncias entre as zonas produtoras do Mato Grosso aos portos de embarque para o mercado consumidor externo (Japão, União Européia e EUA).

Daí, formas de redução dos custos de transporte serem planejadas e implementadas, muitas vezes pelas próprias empresas ligadas ao setor sojífero no estado mato-grossense, como a agregação de valor pela incorporação de incessantes inovações tecnológicas na produção agrícola ou na produção industrial de derivados da soja e a instalação e manutenção de infra-estrutura viária própria, a fim de assegurar uma sólida territorialidade econômica. Essas medidas visam maior atuação espacial das grandes empresas do setor nesse estado ao promover grandes reorganizações espaciais, tornando-o mais denso e complexo no que diz respeito à sua dinâmica espacial. Por isso, a princípio, constata-se em relação à gestão territorial na macrorregião Centro-Oeste, nos últimos 40 anos, protagonistas distintos: Estado brasileiro como provedor e gerenciador quase “exclusivo” (escala regional do Centro-Oeste) das práticas espaciais de grande porte entre as décadas de 60 e 80 e empresas privadas, em associação com o poder público em seus distintos níveis - federal, estadual e municipal - a partir da década de 90.

Justifica-se, dessa forma, a nossa hipótese: se a logística é o controle do tempo por meio da organização da distribuição, a constituição de territorialidades econômicas assentadas nos espaços da circulação é o imperativo a fim de garantir maior competitividade.

## **1.2 Planejamento do território e o processo de modernização: significado.**

As práticas espaciais, meios efetivos que asseguram a gestão do território, não são uma novidade nas terras brasileiras e nem é propriedade restrita de um único agente social. Roberto Corrêa vem tratando há muito tempo, no campo epistemológico da Geografia, das práticas espaciais. Enriquece o debate quando diz que essas práticas resultam tanto da consciência dos homens sobre a diferenciação

espacial quanto são resultado de diversos projetos das sociedades que são “[...] engendrados para viabilizar a existência e a reprodução de uma atividade ou de uma empresa, de uma cultura específica, étnica ou religiosa, [...], ou a própria sociedade como um todo” (CORRÊA, 1995, 35). Então, à gestão territorial, numa primeira aproximação, podemos acrescentar que seu significado reside na administração e no controle da organização espacial através da seletividade dos espaços, sua fragmentação - remembramento, antecipação espacial, marginalização espacial e reprodução das áreas de produção, o que não quer dizer que não possam ser sobrepostas ou complementares (CORRÊA, 1995, 36).

Nesse momento, a tentativa em temporalizar a gestão do território no Brasil a partir da segunda metade do século XX se torna precípua. Em primeiro lugar, vale mencionar que o Estado Moderno possui um espectro de atuação muito mais amplo do que as formas de organização política de muitos séculos atrás. Sua ação se estrutura através de uma organização territorial hierarquizada que gerencia um conjunto de atividades que, sob seu encargo, repercutem na organização do espaço geográfico. As principais atividades são os serviços públicos que compõem a infraestrutura econômica, tais como: a construção de estradas e ferrovias; a construção e administração de portos e aeroportos; a abertura, pavimentação e manutenção das ruas das cidades; a iluminação pública; coleta de lixo; etc. Mas nem todas estão sob o controle estatal, variando de país para país, conforme sua modalidade organizacional. Então, o que é comum a grande parte dos Estados Nacionais desde a intensificação do processo de formação do sistema-mundo - Revoluções Industriais e os avanços tecnológicos nas telecomunicações e transporte - é a projeção em seu território de infra-estruturas econômicas capazes de dinamizar as estruturas produtivas internas em vista da modernização econômica.

A modernização econômica é subjacente à idéia de modernidade que floresceu com o industrialismo capitalista e com as idéias iluministas do século XVIII. A modernidade instituiu o rompimento da tutela das tradições, do passado tão comum nas sociedades tradicionais cujo poder político derivava de tradições culturais e inverte os papéis reservados ao indivíduo e ao mundo do trabalho, os quais eram secundários.

Assim, a modernidade se caracteriza no campo teórico por possibilitar a participação do indivíduo na definição das regras sociais, econômicas e políticas e,

mais do que isso, conduz ao advento de sociedades organizadas com base na soberania do indivíduo e do povo, sociedades liberadas da submissão aos deuses e às hierarquias hereditárias e da influência da tradição. No campo econômico, no período da modernidade, o motor é a inovação tecnológica, aumento da produtividade do trabalho e a tecnificação dos transportes e das telecomunicações, proporcionando um rompimento definitivo do isolamento geográfico das sociedades com a finalidade de conquistar posições de destaque na economia mundial via progresso (OLIVA e GIANANTI, 1995, 13-14).

A partir da década de 50 do século passado, a expressão modernização é empregada para designar alguns aspectos da modernidade: a formação de capital e a mobilização de recursos materiais; o desenvolvimento das forças produtivas e produtividade do trabalho, imposição de poderes políticos centrais; a construção das identidades nacionais dentre outros, enquanto os aspectos libertários da modernidade, como a expansão dos direitos de participação política, da educação formal, das liberdades individuais, são considerados, porém em segundo plano. Dessa expressão, deriva a chamada teoria da modernização como modelo de desenvolvimento social, cujo objetivo central é o crescimento econômico e modernização tecnológica que, por sua vez, seriam responsáveis pela melhoria da qualidade de vida como decorrência automática do desenvolvimento econômico.

Cabe situar o significado conceitual, pelo menos no âmbito mais abstrato e amplo do desenvolvimento, no nosso caso socioeconômico e espacial. Marcelo José Lopes de Souza (1997, 2003) desmistifica o significado de desenvolvimento recorrendo às discussões tão viciadas pelo economicismo, etnocentrismo, teleologismo (etapismo, historicismo) e conservadorismo. Segundo o autor, essas discussões têm flagelado, em combinações e com pesos variáveis, quase toda a literatura teórica sobre o tema, que despontou após a Segunda Grande Guerra. O usual, no tocante ao assunto, ainda é tomar “desenvolvimento” como sinônimo de desenvolvimento econômico, e mesmo a maioria das tentativas de amenizar o economicismo não consegue ultrapassar o seguinte ponto: no limite, a modernização da sociedade, em sentido capitalista e ocidental, é o que se entende por desenvolvimento. Considerações sobre problemas ecológicos e sociais, via de regra, não têm servido para outra coisa que meramente relativizar ou suavizar o primado da ideologia modernizadora capitalista, sem destroná-la e mesmo sem tentar questioná-

la radicalmente (Souza, 2003, 60). Esse aspecto é apreendido pela causalidade de forma muito simplória e limitada ao apontar, a título de exemplo, os problemas ambientais, muitas vezes admitidos como consequência negativa do desenvolvimento, como um “mal necessário”.

O autor supracitado enriquece a conceituação ao considerar o desenvolvimento, de forma diversa, como uma mudança social positiva. Contudo, o cerne dessa mudança é tido como não devendo ser definido *a priori*, à revelia dos desejos e expectativas dos grupos sociais concretos, com seus valores culturais próprios e suas particularidades histórico-geográficas. Desenvolvimento é mudança, decerto: uma mudança para melhor. Um desenvolvimento que traga efeitos colaterais sérios não é legítimo e, portanto, não merece ser chamado como tal (2003, 61). Em suas palavras:

“[...] Em termos muito singelos e puramente introdutórios, pode-se dizer que se está diante de um autêntico processo de desenvolvimento sócio-espacial quando se constata uma melhoria da qualidade de vida e um aumento da justiça social. A mudança social positiva, no caso, precisa contemplar não apenas as relações sociais, mas, igualmente, a espacialidade. A importância do espaço (que é palco, fonte de recursos em si [localizações], arena, referencial simbólico/identitário e condicionador; que é substrato material, lugar e território), na sua multidimensionalidade, tem sido comumente negligenciada pela literatura *standard* sobre teoria do desenvolvimento. Essa negligência para com a dimensão espacial da sociedade, discutida pelo autor alhures, pode ser acrescentada ao economicismo, ao etnocentrismo e ao teleologismo como um dos vícios propriamente epistemológicos que têm dominado o ambiente teórico há décadas. É para enfatizar a necessidade de se evitar essa negligência que o autor tem usado a expressão desenvolvimento sócio-espacial, em vez de, simplesmente, desenvolvimento social [...]” (2003, 62).

Sobre esses mesmos vícios epistemológicos, Henri Atlan realiza num trabalho digno de nota a cautela necessária na aplicação das estruturas metodológicas

consentidas em outros campos científicos. Seu objetivo geral foi destrinchar a lógica da organização natural e das redes físico-químicas dotadas de propriedades de auto-organização e o peso nelas desempenhado pelo aleatório - o “ruído”. Trata-se do famoso princípio de ordem: a complexidade pelo ruído (1979, 10-11). Sendo assim, ao citar o trabalho de Jacques Monod - *Le Hasard et la Nécessité*<sup>13</sup> - questiona o finalismo nas ciências biológicas pelo incômodo, do ponto de vista do método científico, ao negar o princípio da causalidade, segundo o qual as causas de um fenômeno devem ser descobertas antes, e não depois de sua ocorrência.

Para isso, elabora o conceito de teleonomia, ou seja, nesse conceito o processo não funciona em virtude das causas finais, apesar de ter essa aparência e pareça funcionar nessa direção. O que determina, de fato, não são essas formas como causas finais, e sim a realização de um programa, como numa máquina programada cujo funcionamento parece orientado para a realização de um estado futuro, quando, na verdade, é casualmente determinado pela seqüência de estados pela qual o programa preestabelecido a faz passar. O programa em si, contido no genoma característico da espécie, é o resultado da longa evolução biológica em que, sob o efeito simultâneo das mutações e da seleção natural, ele é transformado, adaptando-se às condições do meio. Ganha vulto, além de questionar os “vícios” do pensamento num campo específico do conhecimento humano, as interações e relações dos componentes da realidade a ser estudada e a não redução da própria a um determinado fenômeno, no caso mencionado, aos fenômenos físico-químicos (1979, 17-18).

Vê-se, no caso da Geografia, que existe relativa pobreza das ligações entre espaço e desenvolvimento no plano das diversas vertentes teóricas. Só para citar como exemplo, as teorias da modernização e do crescimento, cujo apogeu se deu nos anos 60, onde muitos de seus autores pareciam encarar o espaço como um epifenômeno, isto é, um simples elemento empírico indigno de nota, mesmo as exceções de teóricos afeiçoados à teoria dos pólos de crescimento, reduziram o espaço a um constructo econômico (SOUZA, 1997, 26). Ademais, a causalidade simplista era a tônica nesses trabalhos nos quais a instalação de rede de transporte

---

<sup>13</sup> A tradução literal da obra é “O acaso e a necessidade”.

em uma região implicaria necessariamente em dinamização da economia e finalmente o desenvolvimento.

Nesse contexto, o Estado é chamado a promover o tão desejado desenvolvimento, pelo menos nos Estados capitalistas avançados, onde vigorava o Estado interventor do bem-estar social. Uma de suas grandes funções seria responder pela consolidação de infra-estruturas no território que pudessem propiciar crescimento industrial, agrícola e dos serviços para assim promover uma distribuição eqüitativa das riquezas geradas. Sem adentrar nesse momento sobre as mais recentes teorias do desenvolvimento econômico ou descrever onde o Estado interventor ofereceu maiores condições de dinamização da economia e obteve êxito em distribuir a riqueza gerada, a questão central do tema em estudo é colocada: como pensar em uma gestão espacial no contexto das políticas econômicas neoliberais que minore as desigualdades inter-regionais no Brasil se as práticas vêm sendo pensadas e decididas cada vez mais por empresas privadas isoladas com forte atuação política em várias esferas governamentais? Ora, as práticas empresariais não estão atentas, pois não são os seus propósitos, ao hiato cada vez maior entre as geografias regionais; estão sim, preocupadas com a reprodução das áreas de produção, a manutenção e ampliação das suas estruturas produtivas para aumentar a velocidade do retorno do capital investido<sup>14</sup>.

Por outro lado, o Brasil sendo um país semi-periférico e com grande participação do “*agribusiness*” em sua pauta de exportações, diante das dificuldades em prover de redes técnicas o seu espaço hoje, vê com conveniência, sob sua própria regulamentação, a reorganização do seu território nacional por práticas dos agentes econômicos de forma mais expressiva.

Essa reestruturação atrelada à circulação das mercadorias e da informação deve ser fluída para elevar a entrada de fluxos de investimentos financeiros, aumentar os superávits comerciais e a entrada de capital produtivo, mesmo que isso represente cada vez mais o poder econômico das grandes firmas através do ganho da

---

<sup>14</sup> Interessante é o destaque de Cláudio Egler (1995) ao estudar as relações entre a questão regional e a gestão territorial no Brasil ao trabalho de Stuart Holland (*Capital versus Region*, de 1976). Ao citar o exemplo norte-americano, este último mostra que as grandes empresas nem sempre contribuem para a integração inter-regional de um mesmo mercado nacional: “[...] quando a companhia atinge lucros extraordinários devido a uma posição dominante no mercado nacional, elas preferem localizar novas plantas em economias mais desenvolvidas e com mercados que crescem mais rapidamente do que em regiões menos desenvolvidas de sua própria economia” (HOLLAND *apud* EGLER, 1995, 220).

competitividade e da ampliação do seu poder político. Então, como se dá a relação entre territorialidade econômica empresarial e os interesses dos atores sociais territorializados com suas respectivas atividades econômicas? Essa relação é contraditória, superposta ou é suprimida?

Os municípios com produção expressiva de soja cortados pela BR-163 no Planalto dos Parecis, pertencentes ao território estadual mato-grossense são dignos de exemplo. Nosso estudo contempla essa área por apresentar um elevado e crescente dinamismo econômico ligado à produção de soja no contexto atual de “esvaziamento” dos cofres públicos dedicados aos investimentos do Estado para o “desenvolvimento” regional. Sabemos que o emprego de tecnologias sofisticadas na produção e a estruturação empresarial em rede dessa atividade produtiva forneçam elementos de uma “organização espacial moderna” a essa área de transição entre os ecossistemas do cerrado e da floresta, apesar das grandes dificuldades em escoar essa produção a custo competitivo no mercado internacional. No estágio atual do modo capitalista de produção, como veremos mais tarde, a circulação é fundamental para a acumulação. Logo, o cerne desse estudo são os esforços na construção e manutenção de territorialidades econômicas por parte das empresas atuantes na área nos espaços da circulação e da distribuição. Justifica-se, portanto, a apreensão dos processos socioespaciais anteriores, como a constituição de um espaço de fronteira agrícola em um passado recente, para explicar em parte a consolidação do (re)ordenamento espacial advindas pelas atividades ligadas à soja no eixo médio mato-grossense da BR – 163.

Outros questionamentos podem ser suscitados: a legitimação da manutenção dessas territorialidades, já que são constituídas por investimentos públicos e privados, mas seu controle não é compartilhado. E a relação entre a desorganização espacial e a produção de choques sociais com as populações locais já territorializadas antes da expansão do espaço econômico brasileiro de forma efetiva na década de 70.

Antes de respondermos a essas indagações básicas, cabe discutirmos alguns conceitos como território. Este é de fundamental importância por constituir pela ótica espacial a associação entre âmbito político e econômico e enriquecer a compreensão

da geografia econômica pela expressão ordenamento territorial<sup>15</sup>. Apontamos, como veremos mais tarde, que a conceituação sobre território deva ser ampliada, no sentido de que todos nós, sem exceções, percebemos, vivemos e apreendemos nossa realidade também por territorialidades. Além disso, no campo analítico, as territorialidades ganhariam contornos mais específicos conforme as perspectivas (econômica, jurídico-política, cultural) adotadas. Em outras palavras, defenderemos aqui não apenas argumentos que assumem como os “grandes alicerces” que dão conta, constituem a organização espacial do norte mato-grossense (ou dos ordenamentos territoriais), referente ao Planalto dos Parecis ( ver figura A em anexos – Unidades de Relevos), nos dias de hoje. Mas também colaborar com uma certa depuração/especificação conceitual em relação ao território.

Assim sendo, a interdependência entre os agentes sociais aqui destacados ganha força, embora seja prudente citar o papel de resistências locais ou regionais, muitas vezes, engendradas em pontos muito distantes dos espaços a serem reorganizados por causa da utilização, principalmente das mesmas redes técnicas de fluxos imateriais - informação. Portanto, ao incluirmos a instância política na análise dos “espaços da circulação e da distribuição” não falamos apenas do poder político institucionalizado, mas também dos atores sociais que resistem ou aclamam por reorganizações espaciais mais socializadas por todos e menos agressivas ao meio ambiente, como a atuação de diversas organizações não governamentais em defesa das comunidades amazônicas. Nesse caso, a reorganização espacial recente nas áreas dedicadas à agricultura moderna da soja em Mato Grosso está submetida a um enredado complexo composto tanto por interações como por relações entre os atores e agentes sociais não necessariamente estabelecidos no local. Isso significa que existem *resistências* à modernização pretendida pelo Estado brasileiro desde meados do século XX.

Ainda que mais notável a partir da abertura democrática dos anos 80, em seus planos de ocupação dos ecossistemas do cerrado e da floresta equatorial amazônica, grande parte da literatura propõe que as resistências sejam nulas devido às baixas

---

<sup>15</sup> O presente trabalho considerará apenas algumas instâncias sociais e alguns conceitos e noções da Geografia, como território, para compreender a estruturação espacial da área de estudo. Isso não significa que outras instâncias sociais (como a cultural), não possam apreender por outras formas a organização desse espaço como, por exemplo, pelo regionalismo/identidades ou até mesmo territorialidades por outras perspectivas.

taxas de densidade demográfica daqueles ecossistemas, pelo menos nas porções que correspondem ao território brasileiro. Ruy Moreira em seu profícuo texto sobre as categorias espaciais da construção geográfica das sociedades, sinaliza que na medida em que cresce a densidade técnica, econômica, política e/ou cultural que dão vida e organizam a sociedade através das práticas espaciais, “o tecido do espaço socialmente se espessa. E suas tensões estruturais aumentam. Assim, quanto mais denso, mais tenso.” (MOREIRA, 2001, 36) E ainda complementa:

“Denso, então, não é mais o que se mede pelo critério da quantidade, mas pelo da diversidade qualitativa do tecido espacial. A baixa densidade quantitativa de homens, produtos e signos dá lugar a uma alta densidade qualitativa das relações de todos, mesmo ali onde o índice da quantidade permaneceu baixo, e vice-versa, combinando baixa densidade quantitativa e alta densidade qualitativa, num sentido mais de conteúdo que de forma da troca dos cheios e vazios dos espaços” (MOREIRA, 2001; 36-37).

Destarte, acreditamos que as resistências não anulam as forças econômicas do *agribusiness*, porém podem em certa medida desacelerar e recombinar organizações espaciais pré-concebidas. A partir disso, novas contra-propostas são implementadas pelos agentes interessados na modernidade do cerrado brasileiro, como Sapezal, cidade localizada a noroeste do estado do Mato Grosso, fundada pelo empresário André Maggi na década de 90, cuja empresa é uma das líderes na comercialização da soja nacional junto às grandes *tradings* do mercado internacional que atuam no Brasil. O núcleo urbano sapezalino é fruto dos objetivos empresariais de uma grande corporação que gera o espaço (nos “espaços da produção propriamente dita” ou nos “espaços da circulação e da distribuição”, por exemplo) ao implantar objetos técnicos sofisticados para a ampliação da lucratividade de suas realizações econômicas e controla a acessibilidade de outras empresas que possam aumentar a concorrência no setor de sua atuação, ou até mesmo da migração, com a finalidade de manter ou elevar a qualidade de vida de seus já residentes.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Esse aspecto foi levantado por Fortuna (2001) ao sugerir que o Grupo Maggi ganha capacidade de competição na medida em que a Hidrovia Madeira Amazonas, um digno exemplo de “espaço da circulação e da distribuição”, é operado por sofisticados objetos técnicos os quais permitem

Logo, é possível minorar as rugosidades espaciais que venham a surgir e, ao mesmo tempo, ganhar maior poder competitivo frente aos demais do ramo empresarial. Até agora, como já descrito anteriormente, é a reorganização espacial das grandes *tradings*, grandes produtores agrícolas e das grandes empresas comercializadoras de grãos que vem prevalecendo frente às resistências de outros atores sociais, tais como comunidades indígenas, castanheiros, ou, enfim, das comunidades locais territorializadas antes da chegada da soja.

Com efeito, as redes técnicas são algumas das condições territoriais indispensáveis para a produção e regulação no atual estágio da dinâmica capitalista. Como reiteram Maria Laura Silveira e Milton Santos, em sua obra intitulada **Brasil: território e sociedade no início do século XXI** (2001), podemos concluir que:

“[...] esses espaços globalizados tanto são agrícolas como industriais e de serviços, e caracterizam-se pela sua inserção numa cadeia produtiva global, pelas relações distantes e, freqüentemente, estrangeiras que criam e também pela sua lógica extrovertida. Mas o território não é “global”, ele não é completamente globalizado. No entanto, e seja como for, o comportamento dos agentes e dos lugares que não são globalizados é direta ou indiretamente, influenciando e, em muitos casos, subordinado, acarretando com isso efeitos não desejados e não previsíveis. Produz-se um efeito de entropia das empresas globais e das empresas sobre as nações e os lugares, na medida em que, para melhor funcionarem, tais empresas criam ordem para si mesmas e desordem para o resto. De modo geral, e como resultado da globalização da economia, o espaço nacional é organizado para servir

---

a navegabilidade no curso do Rio Madeira. Logo, outras empresas têm dificuldades para escoar as suas respectivas produções por não disponibilizarem tais objetos. Sendo assim, a associação com o Grupo Maggi é inevitável ou a opção de escoar a produção, pela BR-163 em direção ao Centro-Sul do país para os portos de Paranaguá e Santos. No entanto, onerar os custos do frete pelo aumento das distâncias, demora no embarque portuário, entre outros diminui a competitividade dessa mesma produção. Sob esse ponto de vista constitui-se uma territorialidade econômica empresarial ora cooperando, ora dificultando o acesso pelo menos ao mercado internacional das produções do noroeste mato-grossense e de Rondônia que não estejam associadas a tal grupo econômico. Outro dado significativo é o controle da migração de pessoas de outros municípios do estado do Mato Grosso ou de outras regiões do país que não foram contatadas por líderes locais para alguma função social nessa *company town*. Devido ao forte domínio da única empresa imobiliária nas terras do núcleo urbano do município por pertencer ao Grupo Maggi, a autorização de compra e venda, assim como construções, são consentidas de acordo com a capacidade monetária e qualificação profissional dos migrantes.

às grandes empresas hegemônicas e paga por isso um preço, tornando-se fragmentado, incoerente, anárquico para os demais atores” (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 257-258).

Assim sendo, vale delinear duas noções referenciais que esclarecem o reordenamento espacial do cerrado mato-grossense no que tange aos “espaços da circulação e da distribuição” no atual meio técnico-científico informacional: competitividade e logística.

### **1.3 Competitividade e Logística**

A organização espacial nos moldes da modernização ocidental torna-se mais complexa na contemporaneidade devido, em parte, à estruturante competição do modo de produção capitalista. Competitividade pressupõe concorrência, rivalidade, conflito. Em economia o conceito é utilizado tanto no plano empresarial (competitividade microempresarial), como no plano dos Estados nacionais (competitividade macroeconômica). Daí a ambigüidade em sua utilização.

Quando se privilegia o nível micro, implicitamente supõe-se que a competitividade de uma economia nacional é determinada pela soma de empresas competitivas. Quando se privilegia o nível macro, o conceito torna-se mais complexo, englobando todo o sistema social, onde a empresa constitui elemento importante, porém integrada a uma rede de vínculos com o sistema educacional, a infra-estrutura tecnológica, as relações trabalhistas, o aparato institucional público e privado, a formação cultural e o sistema financeiro. Michael Porter desenvolve, em sua obra intitulada **A vantagem competitiva das nações** (1990), a forte convicção de que o panorama nacional tem papel central no êxito competitivo das empresas. Alguns ambientes nacionais parecem mais estimulantes ao avanço e progresso do que outros. Sem dúvida, entender a expansão da sojicultura por áreas tropicais no Brasil é relacionar à instância política, nesse caso, ao poder institucionalizado pelo Estado brasileiro num momento e depois, às outras esferas do poder estatal como o nível estadual.

Nesse sentido, cabe não só a implantação da logística infra-estrutural no território nacional, mas também o aparato técnico-científico desenvolvido pelo Estado

brasileiro desde a década de 70 - por exemplo, o desenvolvimento de sementes melhoradas - disponibilidade de créditos, etc.

A competitividade implica, ainda, tensão entre os agentes sociais, quando referida ao plano interno de um país, e tensão entre as estruturas produtivas, no que diz respeito ao mercado internacional. Conseqüentemente, a inovação tecnológica do parque produtivo, por exemplo, corresponde à busca da competitividade sob um desses conceitos.

Portanto, com as modificações no sistema produtivo mundial, graças aos recentes desenvolvimentos técnicos, surge uma re-qualificação do conceito: a *nova competição*. Esta apresenta um caráter sistêmico, pois resulta de uma combinação de múltiplos fatores e não se reduz à competitividade das empresas, sendo fortemente condicionada pelo ambiente macroeconômico (taxa de inflação, estrutura tributária, política salarial, etc.); pela existência de infra-estrutura econômica (sistema portuário, energia, telecomunicações, etc), assim como pela presença de uma infra-estrutura técnica-científica informacional (Possas, 1996, 48). Júlia Bernardes comenta que a “[...] incorporação de técnica se encontra na competição capitalista e na acumulação de capital, seu significado se vincula à modificação das relações de produção e, portanto, a uma nova hierarquia entre as frações capitalistas [...]” (1995, 247).

Sendo assim, os novos conteúdos técnico-científicos informacionais do espaço geográfico dinamizam as suas realidades que promovem novas reflexões sobre os conceitos e noções científicas. O maior exemplo é a complexificação da divisão do trabalho no território<sup>17</sup> pela “nova competição”.

Em relação à logística resta-nos buscar sua significação pela sua utilidade nas ações humanas. Ela é compreendida pelo conjunto de atividades que, na arte da guerra, tem por objetivo proporcionar às forças armadas, na paz como na guerra, os meios de combate e de sobrevivência necessários ao cumprimento de determinada missão, nos lugares e momentos oportunos. No século XX, a logística era tida como alicerce da ação militar.

---

<sup>17</sup> A reflexão constante sobre os usos dos conceitos e noções acrescenta um poder de persuasão e clareza aos nossos argumentos. São curiosas as observações de Doreen Massey (1984) acerca da expressão *divisão territorial do trabalho*, quando a maioria dos trabalhos de Economia Espacial ou Regional faz seu uso indistintamente. Trata-se mais de uma *divisão espacial do trabalho* dado que raramente se faz alusão à concepção de território aí incorporada. Veremos com mais detalhes o território e territorialidade em termos conceituais na próxima seção deste capítulo.

O Barão Antoine-Henri Jomini, teórico militar e biógrafo de Napoleão, em seu *Précis de l'art de la guerre*<sup>18</sup>, publicada a primeira edição, em 1836, foi o primeiro a atribuir ao termo “logística” o sentido militar que passou a ter como setor responsável pelo planejamento, direção e execução das atividades militares não abrangidas pela tática e estratégia.

Na Antiguidade e na Idade Média, as preocupações com a logística, se existiam, levaram a pouco mais do que ao transporte do equipamento pelas próprias tropas, em seus “trens de combate”. As legiões romanas, no entanto, já dispunham de uma rede de depósitos que favoreciam o resuprimento das tropas com recursos provindos das bases de retaguarda. No século XVII, alguns exércitos - como o sueco, que combatia na guerra dos trinta anos - tinham melhorado os meios de abastecimento e os armazéns de intendência. No século XVIII, o uso sistemático de depósitos fortificados e defesa dos espaços de circulação tornou lentos e difíceis os deslocamentos (BAKIS, 1993, 63), mas nos exércitos de Napoleão e de Gustavo Adolfo a questão começou a ser tratada com rigor e, no final do século XIX, as grandes mobilizações nacionais exigiram abundância de armas, pessoal, transporte e suprimentos. O desenvolvimento das estradas de ferro e dos navios a vapor aumentou a rapidez da movimentação nos grandes percursos: em 1870, durante a guerra franco-prussiana, o comando germânico pôde concentrar, na fronteira com a França, em apenas 21 dias, 550.000 homens e 150.000 cavalos, além de seis mil peças de artilharia. (KOSHIBA, 2000, 214)

O panorama se alterou substancialmente a partir da Primeira Guerra Mundial, devido à enorme variedade de meios e quantidade de homens empregados, em relação às experiências conhecidas até então. A partir da Segunda Grande Guerra, a relevância do apoio logístico chegou a ultrapassar, em muitos casos, os fatores tático e estratégico, tanto no lado dos alemães e japoneses como no dos britânicos, americanos e russos. Em 1917, o tenente-coronel George Cyrus Thorpe, do corpo de fuzileiros navais americano, publicara todas as atividades da guerra em três campos: estratégia, tática e logística.

Com outras obras que apareceram sobre o assunto, ficou cada vez mais claro que a cada plano estratégico ou tático devia corresponder um planejamento logístico

---

<sup>18</sup> A tradução literal da obra é “Compêndio da arte da guerra”.

que tornasse possível sua realização. Após as guerras mundiais, firmou-se a doutrina segundo a qual a vitória só é possível para o país que apresentar logisticamente superior, em qualidade e quantidade. A conceituação da própria logística reformulou-se em consequência do crescimento das populações, do avanço tecnológico e da própria complexidade de seu emprego, em face dos numerosos efetivos envolvidos e da demanda cada vez maior dos recursos de apoio de toda ordem.

A logística, por isso, também se compartimentou dentro de diversas forças armadas: a logística naval fez-se cada dia mais importante devido às necessidades especiais dos navios em relação ao suprimento e ao transporte de água, víveres, munição e combustíveis. Na segunda metade do século passado, tornou-se ainda mais determinante a logística aérea, sobretudo para os grandes e rápidos deslocamentos de tropas e materiais: em meados da década de 80, os Estados Unidos e a extinta União Soviética, por meio de gigantescos aviões de transporte de tropas, estavam em condições de remover para qualquer ponto do planeta, em menos de 24 horas, um exército de milhares de combatentes (2000, 219).

A sistematização da logística moderna obedece a princípios básicos, entre os quais se destacam:

(1) **flexibilidade**, por meio da qual a atividade logística deve adequar-se a condições não previstas e obter o máximo de precisão;

(2) **continuidade**, que assegure encadeamento de ações e seqüência lógica às fases do trabalho, diferenciando-se ações sucessivas, simultâneas e críticas;

(3) **economia**, em que se busque o máximo de rendimento com o mínimo de recursos, isto é, redução de custos;

(4) **segurança**, que garanta o funcionamento do sistema logístico a despeito de fatores adversos, mediante informações e disciplina das comunicações;

(5) **unidade de direção**, ou seja, um só chefe e um só programa para cada conjunto de operações desencadeadas com a mesma finalidade;

(6) **coordenação**, que faz convergir esforços por soluções mais eficazes e econômicas;

(7) **prioridade**, que faz prevalecer o principal sobre o secundário, quando as necessidades superam as possibilidades (fato comum na logística).<sup>19</sup>

Conforme esses apontamentos e o significado de logística no campo militar, nota-se a tentativa de domínio do espaço e tempo. É nesse sentido sua apropriação no campo da competitividade econômica: uma “guerra”, em primeiro lugar, em reduzir o tempo de deslocamento em relação ao espaço.

A logística pode ser compreendida como um tipo de organização do espaço para seu proveito. É uma técnica de distribuição de fixos e fluxos a fim de, fundamentalmente, controlar o tempo. Ela estabelece a sujeição da produção econômica ao tempo cujo objetivo é realizar o máximo de rapidez e o máximo de eficácia. Então, não é basicamente o resultado de uma ação que lhe interessa, mas seu desenvolvimento através do controle minucioso das operações circulatórias. E esse é realizado pela elaboração temporal das ações (inclusive, das ações/práticas no espaço). É válido assinalar que essas características são aspectos interrelacionados, pois a logística nada mais é que um controle de um espaço próprio para dar conta de sua especificidade; institui a utilização ordenada e controlada do tempo. Justifica-se, assim, o emprego da expressão cunhada por Milton Santos em sua obra **Espaço e método**, de 1985, “espaço da circulação e da distribuição”, como veremos com mais detalhes em seção posterior.

De maneira simples e genérica, podemos conceituar logística como sendo um conjunto de elementos materiais ou não materiais específicos de que se lança mão para efetivar uma produção econômica, ou seja, para as empresas, a função logística representa os “custos de distribuição”. Logo, a logística está estritamente relacionada à capacidade competitiva entre os agentes econômicos e no atual estágio da dinâmica capitalista exerce um papel fundamental. Já o controle da circulação o qual é o seu objetivo compreende num âmbito maior o ordenamento do território. Nesse momento torna-se imprescindível esmiuçar as conceituações sobre território econômico, este como um dos fundamentos importantes na compreensão do (des)ordenamento do espaço no norte do estado do Mato Grosso, além de verificarmos um pouco mais suas relações com a inovação técnica e competitividade.

---

<sup>19</sup> Essa sistematização foi obtida graças à entrevista concedida por Altair Ferreira dos Santos Filho, engenheiro do Instituto Militar de Engenharia (IME), responsável pelos trabalhos coordenativos do projeto de pavimentação da BR-163, em 09 de setembro de 2005.

## **1.4 As novas experiências espaço - tempo: técnica, racionalidade e as territorialidades econômicas**

### **a) Técnica e racionalidade:**

Na modernidade, período que compreende os séculos XVIII ao XX, durante os quais tomou corpo a diferenciação entre cultura (arte), ciência e filosofia, está o fim da religião como saber hegemônico. Até o início do século XVII, ciência e religião formavam um todo indissolúvel. O projeto do Iluminismo consistiu justamente em delimitar os campos do pensamento e da ação, dissociando a fé da verdade científica. Esse primado da ciência sobre a tradição e a autoridade representou também o primeiro passo no sentido da fragmentação do saber em inúmeras disciplinas, especialidades (e subespecialidades), tendência que se manifestou plenamente ao longo do século passado.

Desde que se constituiu como tal, a ciência é pensada e validada pela epistemologia, ou filosofia das ciências, que consiste no estudo crítico dos princípios, hipóteses e resultados, e visa a determinar os fundamentos lógicos, o valor e o alcance objetivo do saber científico. A epistemologia estabelece, portanto, os critérios de verdade para um domínio do conhecimento diferente dela mesma, isto é, para as ciências. A partir do Iluminismo, firmou-se uma concepção filosófica de ciência como valor em si mesma, vista que era como finalidade nobre ou desinteressada, cuja função seria combater o obscurantismo e a superstição.

No que seria a pós-modernidade, Lyotard (1995) sugere que as condições de produção de cultura tomam rumo peculiar, porque a ciência torna-se prisioneira do saber informático e cibernético, se reduz a uma modalidade de organização do conhecimento, ou seja, uma maneira de organizar, armazenar e distribuir informações. A consequência mais imediata disso diz respeito à abrangência do saber científico: passa a ser cientificamente aceitável apenas aquele conhecimento suscetível de ser traduzido em linguagem informática; a pesquisa científica fica condicionada às possibilidades técnicas da máquina e o que transcende essas possibilidades é descartado como não-operacional. O conhecimento tende a assumir a forma de mercadoria, ou em outras palavras, de valor, e passa a ser objeto de

negociação e investimento como qualquer produto do mercado, do qual se espera lucratividade. E mais: o saber pós-moderno aproxima procedimentos científicos de procedimentos políticos, tornando as diferenças entre ambos cada vez mais difusas. Os critérios de legitimação do saber se confundem com os critérios do poder. Se na epistemologia a discussão da legitimidade se dava entre verdadeiro e falso, e no campo ético entre justo e injusto, a linguagem do jogo técnico situa a discussão entre o que é eficiente e o que é ineficiente. Há uma priorização de novas categorias teóricas, tais como, otimização, aumento da potência, desempenho. Segundo ele:

“[...] Mas o capitalismo vem trazer sua solução aos problemas científicos do crédito de pesquisa: diretamente, financiando os departamentos de pesquisa nas empresas, onde os imperativos de desempenho e de recomercialização orientam com prioridade os estudos voltados para as “aplicações”; indiretamente, pela criação de fundações de pesquisas privadas, estatais ou mistas, que concedem créditos sobre programas de departamentos universitários, laboratórios de pesquisa ou grupos independentes de pesquisadores, sem esperar do resultado dos seus trabalhos um lucro imediato, mas erigindo em princípio que é preciso financiar pesquisa a fundo perdido durante um certo tempo para aumentar as chances de se obter uma inovação decisiva e, portanto, muito rentável [...]” (1995, 82).

O acesso ao conhecimento científico e técnico sempre teve importância na competição, entretanto o diferencial é a renovação de interesse e de ênfase, já que, neste mundo de rápidas modificações de gostos e necessidades e de sistemas de produção flexíveis em oposição ao mundo relativamente estável do fordismo padronizado, o conhecimento da última técnica, do mais novo produto, da mais recente descoberta científica, implica a possibilidade de alcançar uma importante vantagem competitiva. O próprio saber se torna uma mercadoria - chave a ser

produzida e vendida a quem pagar mais, sob condições que são elas mesmas cada vez mais organizadas em bases competitivas<sup>20</sup> (HARVEY, 1993, 151).

Daí, a única disputa passa a ser pelo poder já que é menosprezado o relato de legitimação humanista para justificar a nova disputa no discurso dos financiadores de hoje. Os investimentos se limitam não para conhecermos a “verdade”, mas sim para aumentar o poder (LYOTARD, 1995, 83)<sup>21</sup>.

O filósofo alemão Jürgen Habermas, por sua vez, defende o que chama de “projeto da modernidade”, considerando que esse projeto não está acabado, mas precisa ser levado adiante, e só através dele, pela valorização da razão crítica, será possível obter a emancipação do homem da ideologia e da dominação política-econômica. Crítico da doutrina positivista e da ideologia dela resultante, o tecnicismo, atinge segundo sua reflexão, as ciências sociais (consciência tecnocrática) (JAPIASSÚ e MARCONDES, 1996, 121). Contra os críticos da modernidade, que se caracterizam pela racionalidade técnica, como Lyotard, Habermas, porém, defende o racionalismo do projeto iniciado pelas idéias iluministas, considerando-o como projeto ainda a ser desenvolvido e ainda significativo para nossa época.

Dentre suas obras de maior destaque, a saber, **Conhecimento e interesse**, publicada originalmente em 1968, expõe os proveitos existentes entre o saber e os interesses das classes dominantes. Nesse sentido, combate a neutralidade pretendida pelo tecnicismo e denuncia o caráter ideológico da ciência e da técnica. Mais tarde, declarou que seus trabalhos publicados eram estágios preliminares de uma teoria que anunciou sob o título *Theorie de kommunikativen Handlens* (Teoria do agir comunicativo), cujo resultado é publicado em 1981, sob o título **Teoria da ação comunicativa**. Habermas parte de Max Weber<sup>22</sup> para destrinchar a racionalidade

---

<sup>20</sup> David Harvey exemplifica sua descrição: “Universidades e institutos de pesquisa competem ferozmente por pessoal, bem como pela honra de patentear primeiro novas descobertas científicas (quem primeiro conseguir o antídoto para o vírus da AIDS certamente terá bons lucros, como o reconheceu claramente o acordo entre pesquisadores norte-americanos e o Instituto Pasteur francês sobre a partilha de informações e de direitos de patentes” (1993, 151).

<sup>21</sup> Curiosa é a alternativa de Lyotard no tocante a única área de ação independente do sistema global. Para ele, seria a arte, território livre para a experimentação (1995).

<sup>22</sup> Max Weber introduziu o conceito de ‘racionalidade’ para caracterizar a forma capitalista da atividade econômica, a forma burguesa das trocas ao nível do direito privado e a forma burocrática da dominação. A racionalização designa, em primeiro lugar, a extensão dos domínios da sociedade que se acham submetidos aos critérios da decisão racional. Paralelamente assistimos a uma industrialização do trabalho social, o que faz com que os critérios da atividade instrumental penetrem também em outros domínios da existência (urbanização do modo de vida, tecnicização das trocas e das comunicações) (HABERMAS, 1987, 3).

instrumental, que visa estabelecer os meios para se alcançar um fim determinado. Segundo sua análise, o desenvolvimento técnico e a ciência voltada para a aplicação técnica, que resultam dessa razão instrumental, provocam a perda da autonomia do próprio bem, submetido igualmente às regras de dominação técnica do mundo natural<sup>23</sup>. Desse modo, a racionalização designa fundamentalmente a extensão dos domínios da sociedade submetidos aos critérios de decisão racional.

O ponto central, portanto, de sua argumentação é que o processo de racionalização abrange a economia, a cultura, os nossos comportamentos individuais, a política, as relações interpessoais. Além disso, Milton Santos acrescenta: “[...] o processo de racionalização, [...], neste fim de século XX, estaria instalando-se no próprio meio de vida dos homens, isto é, no meio geográfico [...]” (1996, 230). Seu acréscimo atribui maior atenção ao espaço quando este é possível de uma racionalidade funcional, que envolve uma reorganização tendente a permitir que uma série de ações cujas finalidades já foram previamente designadas sejam atendidas (MANNHAM *apud* SANTOS, 1996, 231).

Voltando a Habermas, distinguimos duas tendências paralelas e interrelacionadas: a racionalização por cima e a racionalização por baixo. Enquanto a última é resultado de um “progresso cumulativo das forças produtivas”, isto é, sua extensão seria horizontal dos subsistemas de ação racional, a segunda se ligaria às elaborações da legitimação dessas mesmas ações.

Em suas palavras:

“[...] A superioridade do modo de produção capitalista em relação aos que o precederam deve-se a duas coisas: o aprimoramento de um mecanismo econômico que torna permanente a expansão dos subsistemas de atividade racional com respeito a fim e a elaboração de uma legitimação econômica que permite ao sistema de dominação adaptar-se às novas exigências de racionalidade desses subsistemas em via de desenvolvimento. É esse processo de adaptação que Max Weber concebe como uma ‘racionalização’ (1983, 34)”.

---

<sup>23</sup> Ver **Teoria e práxis** (1963) e **Técnica e ciência como ideologia** (1968)

E continua:

“[...] De baixo, exerce-se uma pressão permanente que caminha para a adaptação, desde que, com a institucionalização das trocas comerciais ao nível de todo o território e referentes tanto aos bens quanto à força de trabalho, de um lado, e à instituição generalizada da empresa capitalista, de outro, se imponha o novo modo de produção. Dentro do sistema de trabalho social ficam assim assegurados um progresso cumulativo das forças produtivas e uma extensão horizontal dos subsistemas de atividade racional com respeito a um fim que é a sua conseqüência - embora ao preço de crises econômicas. Por isso mesmo, as estruturas tradicionais se submetem cada vez mais às condições da racionalidade instrumental ou estratégica: a organização do trabalho e do comércio, a rede de transportes, informações e comunicações, as instituições de direito privado e, oriunda da administração financeira, a burocracia estatal. É assim que nasce a infra-estrutura de uma sociedade obrigada à modernização. Ela se estende pouco a pouco a todos os domínios da existência: ao exército, ao sistema escolar, aos serviços de saúde, à própria família, acabando por impor, tanto na cidade quanto no campo, uma urbanização da forma de vida, isto é, das subculturas que forçam os indivíduos a estar a todo instante em condições de ‘mudar de registro’ e passar de uma relação de interação a uma atividade racional com respeito a um fim [...]” (1983, 35).

Para Milton Santos, a racionalização do espaço geográfico se incluiria nesse modelo “habermasiano” de racionalização por baixo. Ele sintetiza:

“[...] E o que seriam as condições de racionalidade no meio material? A resposta pode ser simples demais: estas condições seriam aquelas susceptíveis de facilitar as ações ditas racionais. Chega, agora, a vez de ser o espaço considerado “racional”, desde que o vejamos como o que ele realmente é - um campo de ação instrumental. Pode-se,

[...] falar de racionalidade do espaço a partir do momento em que este conhece sua mecanização. Mas a estrada de ferro, o automóvel, o telégrafo criaram apenas uma fluidez relativa do território, pois o âmbito geográfico de ação dessas novidades era relativamente limitado. É somente neste fim de século, com as novas técnicas de transmissão e coleta da informação que estamos propriamente autorizados a falar de fluidez do território em sentido amplo. É também agora que, por esse motivo, a noção de racionalidade do espaço se impõe mais clara e extensivamente [...]" (1996, 232).

Essa racionalidade do "espaço racional" não seria possível sem que a técnica se desse tal como ela hoje se dá, isto é, como "técnica informacional"<sup>24</sup>. Gilbert Simondon, citado por Santos propõe a noção de objeto técnico concreto para exprimir, na construção de um utensílio, a mais perfeita convergência entre a tecnologia e a função desejada. A concretização é esse movimento da técnica para a perfeição, impossível de ser alcançada pela natureza. É dessa forma que as coisas fabricadas podem obter a condição de máxima intencionalidade. Esses objetos perfeitos oferecem às ações desejadas igualmente perfeitas o máximo de eficiência e resultado. Então, os objetos técnicos (informacionais ou não) estão repletos de racionalidade devido à sua carga específica de intencionalidade. É a informacionalização do espaço geográfico, tanto dos objetos materiais como das ações que o percorrem, dando-lhe vida. Os fixos e fluxos são ricos em informação (1996, 233).

No campo, a especialização agrícola baseada na ciência e técnica inclui parte do campo modernizado em uma lógica competitiva que acelera a entrada da racionalidade em todos os aspectos da atividade produtiva, desde a reorganização do território aos modelos de intercâmbio e invade até mesmo as relações interpessoais no contexto da globalização da economia (1996, 242). A participação no mundo da competitividade leva ao aprofundamento das novas relações técnicas e das novas relações capitalistas. Estas são base da ampliação do modelo de cooperação e,

---

<sup>24</sup> Veremos no subitem 3c, na discussão sobre a materialidade da territorialidade econômica o seu conteúdo técnico e o ordenamento subjacente.

portanto, da divisão social e espacial do trabalho, e este alargamento do contexto conduz a um novo aprofundamento a um processo de racionalização cada vez mais intenso e com tendência a se instalar em todos os aspectos da vida.

O mundo rural transforma-se em um ambiente onde há a possibilidade da previsão de cada resultado a fim de assegurar a maior produtividade e maior rentabilidade também. Exemplo são as técnicas de armazenagem, do transporte, da transformação dos produtos e sua distribuição porque respondem ao modelo de âmbito mundial e são calcados em objetivos pragmáticos, tanto mais provavelmente alcançados, quanto mais claro for o cálculo na sua escolha e na sua implantação. É desse modo que se produzem nexos estranhos à sociedade local, e, mesmo, nacional e que passam a ter um papel de peso ao se apresentarem como causa e consequência da inovação técnica e da inovação organizacional. O todo é movido pela força dos mitos comerciais, essa razão do mercado que se impõe como motor do consumo e da produção (1996, 242).

De modo geral, o diferencial é a intensidade desse processo nos dias de hoje. No tocante ao que mais nos interessa, a materialidade espacial ressentem-se dessas mudanças. A técnica contagia as diversas tarefas sociais, como as rurais. É assim que se expande no campo o domínio do capital hegemônico com as suas exigências de racionalidade, impondo novos usos e novas definições do tempo social. Juntos, as novas técnicas e o novo capital, deixam de ser como no passado, exclusivamente de um domínio particular de atividade e se espalham por todo corpo social, tornando-se os verdadeiros regedores do tempo social. Entretanto, a racionalidade dominante, desejosa de tudo conquistar, pode-se, de um ponto de vista dos atores não beneficiados, falar de irracionalidade, isto é, de produção deliberada de situações não-razoáveis. Objetivamente, pode-se dizer também que, a partir dessa racionalidade hegemônica, instalam-se paralelamente contra-racionalidades. Por incrível que possa parecer, essas últimas também possuem a capacidade de usufruir as mesmas técnicas utilizadas por aqueles.

Essas contra-racionalidades se localizam, de um ponto de vista social, entre os pobres, os migrantes, os marginalizados, as minorias; de um ponto de vista econômico, entre as atividades marginais, tradicionais ou recentemente marginalizadas; e, de um ponto de vista geográfico nas áreas menos modernas e mais “opacas”, como diria Edward Soja (1993). Se tornadas irracionais para o ponto

de vista hegemônico, toda essas situações se definem pela sua incapacidade de subordinação completa às racionalidades dominantes, já que não dispõem dos meios para ter acesso à modernidade material contemporânea. Essa experiência da escassez é base de uma adaptação criadora à realidade existente (SANTOS, 1996, 246)<sup>25</sup>.

Contudo, a crença de que estamos atravessando uma transição primordial da trajetória histórica do desenvolvimento global socioeconômico e geográfico é amplamente aceita (GREGORY, SMITH e MARTIN, 1996, 12). A reestruturação e a desestabilização do capitalismo mundial; a crescente globalização da produção, das finanças e até da cultura; o colapso do socialismo de Estado na Europa Oriental e Central; o ressurgimento de regionalismos e localismos étnicos e sociopolíticos; a busca por novos sistemas nacionais e internacionais de regras socioeconômicas; a ênfase crescente no ambientalismo: esses e outros grandes acontecimentos de nossos tempos são interpretados por muitos como o indício do declínio da “velha” ordem e estabelecimento de uma nova.

Diante disso, tem havido muito menos consenso quanto à natureza precisa e importância das mudanças que ocorreram e continuam acontecendo. O problema é que, em um período de mudança rápida e abrangente, não há maneira direta de determinar em que estágio do processo nos encontramos, de identificar as tendências e mudanças envolvidas e separar o fundamental do efêmero. Como consequência, muitas opiniões diferentes têm surgido sobre o que são essas mudanças fundamentais, como também diferentes interpretações das mesmas.

---

b) A compressão tempo-espço.

A importância dos fluxos reside na transmissão de valor através dos objetos da rede técnica, podendo ser implantados pelos próprios empreendedores das atividades capitalistas e/ou Estado. Nessa perspectiva, as grandes empresas comerciais se fundamentam no binômio técnica-tempo atribuindo-lhe um único significado: lucro. O

---

<sup>25</sup> Não pretendemos abordar com afinco as possibilidades das redes técnicas informacionais em efetivarem as “contra-racionalidades” como expressa Milton Santos (1996). A geografia tem importante papel em desvendar as “contra-ordens territoriais”, ou seja, a demanda por novas formas de resistência ou que acreditamos, na maior parte das vezes, formas de inserção da grande massa de “excluídos” nessa racionalidade hegemônica através do ordenamento dos seus territórios.

lucro será garantido de acordo com a sua colocação no comércio mundial via competitividade, assegurando-lhe novos investimentos no processo produtivo (tecnologia). Para exemplificar esse quadro, Manuel Correia Andrade em seu livro **Geografia econômica**, de 1976, ressalta a intensificação das relações comerciais no século passado graças à diminuição do tempo gasto no transporte de produtos e no aumento do volume das mercadorias transportadas:

*“[...] nos meados do século passado uma embarcação viaja da Grã-Bretanha para a Austrália, movida a vela, em 100 dias, transportando de 600 a 1000 toneladas de peso; hoje ela faz o mesmo percurso em 30 dias, transportando até 100.000 toneladas de peso, se for um grande petroleiro, e mais de 15 a 25.000 se se tratar de um cargueiro comum [...]” (252).*

Como vimos, Frederic Jameson (1996) atribui a mudança pós-moderna a uma crise da nova experiência do espaço e tempo, crise na qual categorias espaciais vêm a dominar as temporais, ao mesmo tempo que sofrem uma mutação de tal ordem que não conseguimos acompanhar. Estupefatos, ficamos por não acompanharmos, não percebemos esse “novo tipo de hiperespaço”, por causa da inadaptabilidade de nossos sentidos já que foram “formados naquele tipo de espaço que denominei o espaço do alto modernismo” (p. 187). Heidegger, filósofo alemão, citado por Harvey, ao proclamar a permanência do Ser sobre as constantes transições do Vir-a-Ser, diz:

*“[...] Do ponto de vista metafísico, a Rússia e a América são a mesma coisa; o mesmo frenesi tecnológico tenebroso, a mesma organização irrestrita do homem médio. Numa época em que o canto recôndito do globo foi conquistado pela tecnologia e aberto à exploração econômica; em que todo incidente, pouco importa onde e como ocorra, pode ser comunicado ao resto do mundo a qualquer velocidade desejada; em que o assassinato de um rei na França e uma sinfonia em Tóquio podem ser ‘vividos’ simultaneamente; em que o tempo deixou de*

ser qualquer coisa além de velocidade, instantaneidade e simultaneidade, e em que o tempo como história desapareceu da vida de todas as pessoas [...] então, em toda essa perturbação, uma pergunta ainda nos assombra como um espectro: para quê? Para onde? E depois?” (apud HARVEY, 1993, 192-193)<sup>26</sup>.

Provenientes do século XX, estamos diante das grandes transformações de duas categoriais básicas da existência humana. O espaço e o tempo possuem, decerto, desde a Revolução Industrial um leque de sentidos que se abre cada vez mais e configura novas fases dentro de um processo muito maior. É na modernização a complexificação do espaço e tempo e insistimos em atribuir aos próprios o semelhante senso de sentido. Vejamos os escritos de Harvey:

“[...] Registramos a passagem do tempo em segundos, minutos, horas, dias, meses, anos, décadas, séculos e eras, como se tudo tivesse o seu lugar numa única escala temporal objetiva. Embora o tempo na física seja um conceito difícil e objeto de contendas, não costumamos deixar que isso interfira no nosso sentido comum do tempo, em torno do qual organizamos rotinas diárias. Reconhecemos, é verdade, que os nossos processos e percepções agradáveis passem

---

<sup>26</sup> David Harvey contextualiza os dizeres de Heidegger não só sua perspectiva geopolítica, mas sua condição alemã do início do século XX. O sentido de transferência do tempo-espaço e a angústia por ela provocada dificilmente poderiam ser mais fortes. A resposta desse filósofo é clara:

“[...] Tudo isso implica que esta nação histórica, deve levar a si mesma e, por conseguinte, a história do Ocidente para além do centro do seu futuro ‘acontecer’, para o domínio primordial das forças do ser. Se a grande decisão deve ser tomada em termos de novas energias espirituais manifestando-se historicamente a partir de uma posição fora do centro [...]” (apud HARVEY, 1993, 193).

Por esse meio, ele esperava que o povo alemão pudesse fortalecer sua unidade e se comprometer politicamente pelas ligações estreitas com o nazismo, o que foi preocupante. Heidegger foi “[...] evidentemente perturbado pelos suaves universalismos da tecnologia, pelo colapso da distinção espacial e da identidade, e pela aceleração aparentemente incontrolada dos processos temporais [...]” (1993, 193-194). Sobre a aproximação das ciências e outras práticas sociais, Derek Gregory sugere:

“[...] as ciências têm muito mais em comum com outras práticas sociais - para o bem ou para o mal - do que a maioria de nós jamais imaginou e elas não escapam às mútuas imbricações de poder e conhecimento envolvendo-se em um manto de objetivismo. Por essas razões, suspeito de qualquer discurso que reúna em si os privilégios e conclusões que sustentam uma pretensão supremamente auto-confiante a uma ‘verdade’ única e universal independente da posição do sujeito. Todos os nossos conhecimentos são situados.” (1996, 92).

com tanta rapidez que mal nos damos conta. Também podemos aprender a apreciar o fato de diferentes sociedades (ou mesmo diferentes subgrupos cultivarem sentidos de tempo bem distintos) [...]” (1992, 187).

Na sociedade moderna, há dificuldade em reconhecer esse entrelaçamento das distintas percepções de tempo, ainda que exista a variedade de conceituações acerca do mesmo. Permanece muito presente a tendência em considerar as diferenças como de percepção ou interpretação do que deveria ser compreendido como um único padrão objetivo da irresistível flecha do movimento do tempo (1992, 188). E mais: o espaço também é tratado como um dado da natureza conforme as percepções do senso comum. Em certos aspectos, mais complexo do que o tempo, por possuir volume, forma, área, direção, distância. O espaço como atributo objetivo das coisas que pode ser medido é, por conseguinte, apreendido. O espaço na geografia, como atributo foi e continua sendo compreendido a partir de um lugar de observação, como o topo de uma elevação montanhosa, da qual podemos descrever o convívio humano e suas formas de organização espacial, e sua representação “fria” por geometrias abstratas (GREGORY, 1996, 97). Muitas das vezes, a menção ao contexto e à escala geográfica é praticamente inexistente ou em planos desarticulados.

Reconheçamos, desse modo, a diversidade de sentidos no que se refere ao tempo e espaço e a indissolução objetivo-subjetivo. Mas, para o enfoque desse trabalho, direcionamo-nos para a insistência de Harvey em reconhecer também a multiplicidade das qualidades objetivas que o espaço e o tempo podem exprimir e o papel das práticas humanas em sua construção. Dessa perspectiva materialista, consideramos que as concepções do espaço e do tempo são criadas necessariamente através de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social. É nesse sentido que o capitalismo, por ser um modo de produção revolucionário em que as práticas e processos materiais de reprodução social se

encontram em permanente mudança, exige constantes reformulações tanto das qualidades objetivas do tempo e espaço como de seus significados (1992, 189).<sup>27</sup>

O conceito de “compressão do tempo-espaço” utilizado por David Harvey (1992 [1989]) pretende demonstrar os processos que revolucionam as qualidades objetivas do espaço e do tempo e, conseqüentemente, suas representações. O referido autor emprega a palavra “compressão” por causa das evidências de que o modo de produção capitalista tem se caracterizado pela aceleração do ritmo da vida, simultaneamente vencendo os “obstáculos” impostos pela distância em vista da grandeza do planeta.

As metáforas como o respectivo autor discorre são mencionadas aqui: “aldeia global” e “espaçonave terra”. Essas imagens atribuem do encolhimento do planeta pelas telecomunicações às interações ecológicas e econômicas, respectivamente, em direção a um mesmo ponto: a redução dos horizontes temporais em que se supervaloriza o presente<sup>28</sup>. O autor tece um instigante relato sobre a concepção tanto do espaço quanto do tempo concebidos pelo projeto do Iluminismo, ou melhor, através do processo histórico da modernização econômica capitalista essas categorias são contextualizadas.

Sem embargo, a compressão tempo-espaço é em muitas situações sugerida como uma aniquilação do espaço por meio do tempo, encolhimento do espaço. Se o aumento da velocidade expressa uma variação de tempo cada vez menor para uma variação de espaço percorrido cada vez maior, é o tempo que é comprimido e não o espaço. Para quem crer na morte da geografia pela pouca importância das barreiras espaciais sob o enfoque da circulação, que seja considerado leviano ao restringir uma realidade social à metáforas de um espectro dessa mesma realidade. Harvey vai além disso. Expressões à parte, ele sintetiza que esse novo entendimento tornou cada vez

---

<sup>27</sup> Consoante Harvey: “[...] o tempo e o espaço, propõem hoje amplamente os físicos, não podem ser compreendidos sem que se levem em conta as qualidades dos processos materiais, [...] entretanto não é de modo algum necessário subordinar todas as concepções objetivas do tempo e do espaço a sua concepção física particular, visto que também ela é uma construção baseada numa versão específica da constituição da matéria e da origem do universo [...]” (1992, 189).

<sup>28</sup> Conforme assinala Demétrio Magnoli: “As mudanças decorrentes na vida social são inúmeras. Por caráter didático, convém exemplificar. O espaço midiático apresenta a “esquizofrenia” do presente, a ditadura do agora se realizando ao dissolver as teias lógicas que ligam o presente ao passado, interpondo uma tela opaca entre os eventos atuais e a sua gênese remota ou próxima. A expansão inédita da massa de notícias, concernentes a todos os lugares do planeta, corresponde a um esvaziamento crescente do sentido e do significado dessas mesmas notícias. Despidos de história, banalizados por um estilo narrativo que suprime os contextos, os fatos podem ser apreendidos, mas dificilmente decifrados e compreendidos [...]” (1996, 6).

mais possível expandir imediatamente as decisões tanto da esfera pública quanto privada sobre um espaço de maior amplitude e diverso. Sua complexificação ganha vulto com as inovações dos sistemas de transporte e comunicação e principalmente devido às diferenciações potencializadas entre os próprios indivíduos e empresas no uso e concepções do espaço e tempo.

E ainda sintetiza que as formas de “compressão” se fazem presentes em outros momentos do capitalismo, mas a pós-modernidade a amplificaria, no sentido de estar acompanhada pela mudança no padrão de acumulação fordista para a pós-fordista, viu acelerarem fenômenos como o ciclo produtivo, a racionalização das técnicas de distribuição e, conseqüentemente, o consumo - incluindo o crescente consumo de serviços (HAESBAERT, 2004, 161).

Os aspectos teórico-metodológicos para a interpretação acerca da compressão tempo-espaço é o materialismo histórico. Haesbaert, ao analisar os escritos de Harvey, pontua algumas limitações teóricas, dentre elas a dicotomização das relações material-ideal (o que acaba por separar o que é inseparável, como espaço-tempo), e seus correlatos fixação e movimento (2004, 163). Acreditamos que Harvey descreveu a compressão privilegiando uma faceta da realidade, num modo de produção contextualizado. Sua obra não está especificamente restrita a alguma área específica (nota-se pelo título), mesmo assim, o espaço aparece apenas no sentido de um obstáculo a ser vencido.

Anthony Giddens em seu livro **As conseqüências da pós-modernidade**, cuja primeira edição original é datada em 1990, descreve que nas sociedades pré-modernas sempre houve uma forte conexão entre espaço e tempo:

“[...] o calendário, por exemplo, foi uma característica tão distintiva dos estados agrários quanto a invenção da escrita. Mas o cálculo do tempo que constituía a base de vida cotidiana, certamente para a maioria da população, sempre vinculou tempo e lugar - e era geralmente impreciso e variável [...]” (1991, 25).

E acrescenta:

“[...] ninguém poderia dizer a hora do dia sem referência a outros marcadores socioespaciais: ‘quando’ era quase, universalmente, ou conectado a ‘onde’ ou identificado por ocorrências naturais regulares. A invenção do relógio mecânico e sua difusão entre virtualmente todos os membros da população (um fenômeno que data em seus primórdios do final do século XVIII) foram de significação - chave na separação entre tempo e o espaço. O relógio expressava uma dimensão uniforme de tempo ‘vazio’ quantificado de uma maneira que permitisse a designação precisa de ‘zonas’ do dia (a ‘jornada de trabalho’, por exemplo) [...]” (1991, 26).

O tempo ainda estava conectado com o espaço (e o lugar) até que a uniformidade de mensuração do tempo pelo relógio mecânico correspondeu à uniformidade na organização espacial do tempo. Esta mudança coincidiu com a expansão da modernidade e não foi completada até o século XX. A importância dessa separação, segundo o autor se revela da seguinte forma:

- possibilitar a padronização do tempo e do espaço para a eficácia das conexões entre atividade social e seus “encaixes” nas especificidades contextuais dos lugares;
- proporcionar a organização racionalizada cujo papel, dentre vários, é a capacidade das mesmas organizações (inclusive os Estados modernos) conectarem o global e o local (a qual seria impensável em outras sociedades mais tradicionais);
- a percepção de uma apropriação de um passado unitário, a “existência” de um passado mundial (*op.cit.*, 1991, 26).

Sob esse ponto de vista, o dinamismo da modernidade necessita de antemão da ordenação do tempo e do espaço. Ordenação caracterizada pela sua separação e sua reconstituição ao recombinar em formas que permitam o “zoneamento” tempo-espacial preciso da vida social, do desencaixe dos sistemas sociais e; da ordenação e reordenação reflexiva das relações sociais à luz da progressiva incorporação de conhecimento influenciando as ações de indivíduos e grupos.

Ao contrário da suposição do autor anterior, a “aniquilação do espaço pelo tempo” (como afirmou Karl Marx), Giddens retrata a extensão, “distanciamento” maior do espaço no tempo do que o desaparecimento de um sob o domínio do outro. O espaço não morre, mas adquire outro sentido relacional (HAESBAERT, 2004, 156). Esse sentido é representado por essa espécie de “desencaixe”, onde ocorre o deslocamento das relações sociais de contextos locais de contato face a face e sua reestruturação através de extensões indefinidas de espaço-tempo (GIDDENS, 1991, 29).

É nesse ponto que, graças aos avanços de base tecnológica assentadas na troca de informações, como do dinheiro eletrônico que Giddens dá destaque aos sistemas de telecomunicação. O contato entre grupos passou a ser multiescalar, do local ao global, daí a complexificação dos contextos. Haesbaert assevera que tudo isso não significa, que se trate de um “esvaziamento” ou de uma separação, como podemos pensar no significado de “desencaixe”. Mas sim de uma espécie de “alongamento”, isto é, de interrelações mais extensas porque descontínuas, podendo associar espaços muito distantes numa mesma temporalidade. Trata-se, absolutamente, “de espaço-tempos mais múltiplos, combinações muito mais imprevisíveis e espacialmente fragmentadas” (2004, 159-160). O desencaixe e o reencaixe são constantes, simultâneos e processos não excludentes em relação ao tempo e espaço.

Doreen Massey em suas duas publicações do início da década de 90, redireciona essa discussão, trazendo enriquecimento teórico e metodológico ao falar das “geometrias de poder” (*power geometry*) nas manifestações do espaço-tempo nos dias de hoje.

A noção da informatização progressiva “encurtando” os espaços possui seus créditos, entretanto não adentra a complexificação do espaço-tempo, segundo a autora numa clara crítica à expressão “compressão tempo-espaço”, pensada por Harvey em obra já citada nesse subitem. Para Massey, diferentes grupos sociais, atores e agentes não possuem acesso igual a esse “aniquilamento” do espaço por meio do tempo. Isso depende muito mais das posições de cada um, grupo ou organização obtidas em relação à disponibilidade de acessos ao conjunto de sistemas informatizados de circulação. Em suas palavras:

“[...] Esse ponto concerne não simplesmente à questão de quem se desloca e quem não se desloca, embora este seja um de seus elementos importantes; diz respeito também ao poder em relação aos fluxos e ao movimento. diferentes grupos sociais têm distintas relações com esta mobilidade igualmente diferenciada: alguns são mais implicados do que outros; alguns iniciam fluxos e movimentos, outros não; alguns estão mais na extremidade receptora do que outros; alguns estão efetivamente aprisionados por ela.” (*apud* HAESBAERT, 2004, 166).

Rogério Haesbaert, por isso, ressalta:

“[...] Além desta enorme desigualdade dos atores envolvidos, devemos salientar também a diferenciação entre os distintos setores da sociedade e da própria economia. Enquanto o capital pode usufruir de uma espécie de ‘compressão total’, circulando em “tempo real” ao redor do mundo, mercadorias de consumo cotidiano ainda precisam de um tempo razoável para serem transportadas de um país para outro. Alguns objetos se movem muito mais rapidamente do que outros , afetando a vida de todos que dependem dessa “mobilidade”. Enquanto alguns produtos efetivamente se libertam do constrangimento distância, outros adquirem novo valor justamente por dependerem dessas distâncias e se tornarem, assim, relativamente menos acessíveis [...]” (2004, 166-167).

A compressão tempo-espaço, sem dúvida, não abarca a totalidade do espaço social. Mais uma vez, Haesbaert sintetiza:

“[...] Referimo-nos ao reconhecimento de que a compressão espaço-tempo diz respeito a uma das ‘formas’ com que o espaço social se manifesta, aquela que se refere ao que Shields [...] denomina relação de presença e ausência, um dos três componentes ‘paradigmáticos’ da espacialização da sociedade [...]” (2004, 167).

Os outros componentes seriam, conforme esse autor “[...] desigualdade (aquilo que Bergson denomina de diferenças de grau) e exclusão (relacionada a uma leitura da ‘diferença’ de natureza) [...]” (2004, 167).

Com isso, justifica-se o uso das aspas na “pós-modernidade”, consoante alguns autores. A realidade social apresenta-se muito mais contínua do que rompida. Privilegiar um âmbito dessa realidade pode até possibilitar a constatação de rupturas. Sem embargo, parece-nos que a modernidade e pós-modernidade tentam abarcar um processo que perpassa vários âmbitos da vida social, inclusive reestruturar nossas concepções teóricas e, nesse sentido, o consenso é muito maior. O pós-modernismo contesta as suposições e ambições da modernidade. Somos incitados a ver o mundo mais como uma pluralidade de espaços e temporalidades heterogêneas, de diferenças e contingências do que semelhanças e necessidades: complexidade, indeterminância, contextualidade e incerteza são os novos sinais. Isso significa que devemos estar atentos à “realidade econômica” e seu relacionamento com os vários modelos teóricos e modos de discurso usado por nós. Esse desafio pós-moderno nos remete a um exame crítico muito apurado como, por exemplo, o modo de discurso da geografia econômica: qual estrutura e conteúdo da linguagem usada? E ideologias que a sustentam? Sabemos que as ideologias, os sistemas de convicções pelos quais percebemos e interpretamos os planos que ordenam nossas vidas são “construções sociais” de realidade, sendo assim, teorias diferentes são baseadas em diferentes sistemas de convicções e, como tal, constroem imagens ou leituras diferentes das realidades (MARTIN, 1996, 49-50).

Por outro lado, a busca da contextualidade, pelo específico, não pode dirigir nossa atenção para a inconclusividade e o relativismo de nossas análises e explicações. Para o relativista não haveria uma estrutura explanatória abrangente única ou monismo teórico, mas, ao contrário, uma pluralidade não redutível de esquemas e paradigmas conceituais. O problema com esse enfoque reside em iniciar o interesse legítimo pela diversidade e a diferença e, pode facilmente transformar-se em pluralismo niilístico que substitua a causalção por contingência e o sistemático pelo específico. Embora seja certo destacar a importância da diferença e da especificidade, por exemplo, na economia, não se deduz daí que a generalização e a síntese não estejam por isso excluídas. Aceitar o contrário é cometer o equívoco teórico devido ao detalhamento descritivo empiricista de características específicas do

lugar, para um realismo de “ontologia vazia” do tipo que tanto caracteriza a “pesquisa de localidade” (MARTIN, 1996, 52), isto é, não argumentamos em favor do excepcionalismo geográfico.

Portanto, o difícil debate da modernidade é amplo e não deixa de estar envolvido com os diferentes pontos de vista de cada autor. Por certo, em termos da compressão tempo-espço o pós-modernismo chacoalha a estrutura metonímica que relaciona presença e ausência com proximidade e distância (SHIELDS apud HAESBAERT, 2004, 168). Nesse caso, a construção de territórios econômicos está fortemente vinculada ao fenômeno da compressão que, por sua vez, se mantém pelo emaranhado das relações de poder (ou “geometrias de poder”), de uma sociedade altamente desigual, diferenciada e articulada às redes que abarcam outros pontos do planeta.

#### c) Territórios e territorialidades.

O significado de território é confundido freqüentemente por uma percepção muito limitada no discurso científico. Verificando as contribuições recentes de outros campos do conhecimento, percebe-se que a Antropologia, e seu ramo Antropologia Urbana têm mostrado grande contribuições acerca da ampliação conceitual e teórica do conceito em seus estudos sobre “tribos urbanas” ou grupos sociais diversos, tais como minorias étnicas, prostitutas, homossexuais, etc. Porém, a Antropologia teria dificuldades para obter uma interpretação “estratégica” dos problemas de sociedades mais complexas pelo não aprofundamento da análise do Estado, conflitos sociais objetivos e suas causas, papel da organização espacial enquanto variável da reprodução do *status quo*, como afirma Marcelo Lopes de Souza (1995, 82-83).

A Geografia, assim como a Ciência Política, elegem o território como sendo um dos pilares essenciais de sua constituição como ciência. Essas duas disciplinas estiveram quase sempre dominadas por uma orientação em direção ao Estado enquanto poder por excelência, e inclusive comprometeram-se com a elaboração de discursos legitimadores do mesmo em geral ou de suas pretensões imperiais (1995, 83).

Conforme as linhas teóricas apontadas no subitem anterior, concordamos com o geógrafo Claude Raffestin sobre seu questionamento se a geografia clássica não seria uma geografia do Estado:

“[...] Geografia política ou geografia do Estado? Uma verdadeira geografia só pode ser uma geografia do poder ou dos poderes. Para nós, a expressão geografia do poder é bem mais adequada. [...] Se dissermos, seguindo Lefebvre, que só existe poder político, isto significa, levando-se em consideração o que precedeu, que o fato político não está inteiramente refugiado no Estado. Com efeito, se o fato político atinge a sua formulação mais acabada no Estado, isto não implica que não caracterize outras comunidades [...]” (1993, 17).

E complementa:

“[...] com raras exceções, a geografia política no século XX foi uma geografia do Estado. Em certo sentido, uma geografia política unidimensional que não quis ver no fato político mais uma expressão do Estado [...] Na realidade, penetrou toda a sociedade e, se o Estado é triunfante, não deixa de ser um centro de conflitos e de oposições – em resumo, um lugar de relações de poder que, apesar de dissimétricas, não deixam de ser presentes e reais . Mas a geografia do Estado não apagou esses conflitos, que apesar de tudo continuam a existir em todos os níveis relacionais que postulam uma geografia política multidimensional. Essa geografia de Estado foi um fator de ordem ao privilegiar o concebido, em detrimento do vivido [...]” (1993, 22).

Com efeito, a conceituação sobre território por estar vinculado aos discursos evidentemente ideológicos, restringiu-se à escala do “território nacional”. Marcelo Lopes de Souza menciona que seu surgimento ligado à tradicional Geografia Política, atrela seu significado ao espaço concreto em si (atributos naturais e socialmente construídos) que é apropriado, ocupado por um grupo social. A ocupação do território é vista como algo gerador de raízes e identidade: um grupo não pode mais ser compreendido sem o seu território, no sentido de que a identidade sociocultural das pessoas estaria ligada aos atributos do espaço concreto, tais como natureza, patrimônio arquitetônico, paisagem. Sobre os seus limites os próprios seriam

mutáveis, contudo, seu “tempo de vida” seria um elemento importante para gerar a identidade socioespacial tanto com o território como com poder controlador desse território (1995, 84).

Não podemos nos iludir ou somente conceber que o “território nacional” seja a única territorialidade existente. Essa é apenas uma forma específica de territorialidade. Estudos geográficos recentes indicam a possibilidade de estudarmos outros tipos específicos de territorialidades, formas mais flexíveis de concepção territorial. Sem a constante confusão entre espaço e território e a naturalização tão presente no conceito como foi apropriado pela Geografia clássica (RAFFESTIN, 1993, 17-29), território:

“[...] será um campo de forças, uma teia ou rede de relações sociais que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um limite, uma alteridade, a diferença entre ‘nós’ (o grupo, os membros da coletividade ou ‘comunidade’, os *insiders*) e os outros (os de fora, os estranhos, os *outsiders*).” (SOUZA, 1995, 86).

Dessa forma, outras qualificações tornam o conceito em tela mais rico e complexo. Ele ganha flexibilidade, maior instabilidade (tempo das mais variadas oscilações e durações) e maior caráter relacional que delineiam outras formas de apreensão dos processos geográficos. Enfim, territórios não são necessariamente espaços concretos, mas sim relações sociais projetadas no espaço como explicam os autores já citados Souza (1995) e Haesbaert (2004).

Indubitavelmente cabe esclarecer que essa apreensão vem sendo gestada há algum tempo, não apenas restrita à Geografia (como já afirmado aqui), e que não apenas as novas realidades impulsionaram a própria Geografia a buscar reinterpretar seus conteúdos. O ganho de maior respaldo perante os outros conhecimentos, a sua institucionalização como disciplina acadêmica e o seu reconhecimento como campo de estudos é fundamental no contexto geopolítico do final do século XIX a primeira metade do século XX. Essas são algumas das explicações da opacidade em relação aos outros enfoques, às outras geografias como apreendemos da obra de Yves Lacoste, **A Geografia - isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra** (1988). Ou seja, de antemão, a constituição das territorialidades são um dado elementar tanto

dos seres racionais como do seres irracionais, essa última sendo a preocupação da Etologia que evoca em muitos autores paralelos entre o comportamento humano e de outros animais.

Voltando à conceituação proposta aqui, resta afirmar que não consideramos menor “peso” a materialidade nos processos de territorialização. Para o papel da organização espacial e a manutenção da gestão territorial, ou de controle pode-se empregar o termo territorialismo (SOUZA, 1995). Territorialismo é o termo que mais se aproxima aos nossos objetivos por distanciar o sentido de instinto, tão comum nos estudos acerca das territorialidades, e se aproximar de ações estratégicas racionalizadas para o controle territorial. Segundo Robert Sack em *Human territoriality – it's theory and history*, de 1986, territorialidade para os seres humanos “[...] é uma poderosa estratégia geográfica para controlar pessoas e coisas através do controle de uma área [...]” (1986, 5)<sup>29</sup>.

Vale lembrar que o conceito de território também conhece uma outra forma de apropriação, a afetiva, derivada de práticas espacializadas por parte de grupos distintos definidos segundo renda, etnia, religião, sexo, idade, gênero ou outros atributos, na visão de alguns autores. Nesse sentido o conceito em análise articula-se a uma geografia que privilegia os sentimentos e simbolismos atribuídos aos lugares, conforme já abordado na década de 40, por Walter Firey em seu estudo sobre a área central de Boston, e que a partir da primeira metade dos anos 70 tem sido bastante considerado pela sua análise nesses termos. Apropriação passa a associar-se à identidade de grupos e à afetividade espacial (CORRÊA, 1994, 251).

Sob o modelo da modernização ocidental capitalista, a dimensão econômica é dominante, o que ajuda explicar a instrumentalização em outros âmbitos sociais, mas não exclusivamente. No nosso objeto de estudo, exemplificamos que o aumento da eficiência incorporada pela modernização dos “espaços de circulação e da distribuição” cujo objetivo é acelerar a circulação das mercadorias/insumos da produção sojifera tem como efetivo motor o imperativo de ampliar a acumulação de

---

<sup>29</sup> Logo, a materialidade do espaço social, ou seja, produzido pelas próprias relações sociais, possui uma importância múltipla. No âmbito econômico, essa materialidade (a estrutura e as formas espaciais) poderá facilitar e estimular menos ou mais, por exemplo, a circulação de pessoas e mercadorias. Do ponto de vista político, os objetos geográficos e a configuração da materialidade espacial deverão ser trunfos visando ao controle e à segurança. De um ponto de vista cultural, essa materialidade (os símbolos e signos nela inscritos) manterá estreitos vínculos com a formação e a reprodução de identidades coletivas, a orientação cotidiana dos indivíduos e a psicologia social (SOUZA, 1997, 28).

capital, e não a qualidade de vida dos usuários comuns que ao longo de seus eixos os utilizam para diversos fins.

Controle e segurança normalmente traduzem-se por heteronomia, restringindo acessos, disciplinando os indivíduos e corporificando-se em bastiões de uma ordem excludente, mas também podem expressar o legítimo domínio de uma coletividade autogovernada sobre seu espaço, como cita Marcelo Lopes de Souza o exemplo das muralhas de Atenas radicalmente democrática da Antigüidade em seu artigo **Algumas notas sobre a importância do espaço para o desenvolvimento social** de 1997 (29). O mesmo autor menciona que quanto aos signos e símbolos inscritos na materialidade do espaço social, além da própria forma e disposição dos objetos geográficos, tanto podem indicar proibições (uma placa, um muro) quanto possibilidades; tanto podem concorrer para submeter ou domesticar um espírito quanto para libertá-lo; tanto podem servir à massificação e alienação quanto ao cultivo do intelecto e à formação de atividades cooperativas; tanto podem induzir ao *stress* e à neurose quanto proporcionar a meditação e a paz interior. Seja como for, o fato é que a organização espacial precisa estar em “sintonia”, em consonância com as relações de poder e com as representações sociais (1997, 29). O território constituído possui significado, expressividade, isto é, tem um significado determinado para quem o constrói e/ou para quem dele usufrui (HAESBAERT, 2004, 281).

Sendo assim, não há poder sem base territorial, ausência do processo de territorialização, já que esse é o fundamento do acesso às fontes do poder: dos recursos naturais, da população (RAFFESTIN, 1993, 56) às identidades politicamente legitimadoras territorialmente referenciadas (nacionalismos, regionalismos) (SOUZA, 1997, 29).<sup>30</sup>

Não obstante, modificar a disposição espacial dos objetos geográficos não é reordenar. A reestrutura da materialidade espacial não necessariamente transforma as relações, as ordens sociais vigentes, isto é, o significado de ordenamento do território é mais abrangente do que a organização espacial por implicar alterações no

---

<sup>30</sup> Milton Santos (1996) também esboça esse sentido ao se referir à território não apenas como parte de um sistema de objetos e de ações, de fixos e fluxos num sentido funcional. Esses objetos e ações estão repletos de diferentes significados, ou seja, são também simbólicos. Mais uma vez chamamos atenção que não tratamos simplesmente de priorizar o simbólico sobre o funcional, mas de reconhecer sua constante imbricação.

“campo de força” que definiria o território, desestabilizaria uma ordem social até então vigente, quer por um exercício do poder heterônomo ou autônomo.

Por isso, o cuidado necessário em não confundir território (relacionado ao substrato referencial) e substrato espacial. Nas palavras de Marcelo Lopes de Souza:

“[...] modificar as formas e estruturas espaciais para adaptá-las a novas relações espaciais é uma coisa, alterar território é outra diferente. Materialmente, pode-se reestruturar um espaço, para que ele não condicione ou induza à separação, à alienação; enquanto “campo de força”, um território poderá ser fragmentado ou suprimido (desterritorialização), expressando a reciclagem ou eliminação de um poder que, antes, interditava o acesso e segregava – sem que, com isso, se modifique necessariamente a materialidade, podendo esta ser meramente refuncionalizada. Na prática, transformações das relações sociais costumam demandar tanto reestruturações quanto refuncionalizações; e quanto maior vier a ser a ruptura com as relações sociais instituídas, maior deverá ser a mudança, por meio de reestruturações e refuncionalizações, do espaço herdado, pressupondo desterritorializações e reterritorializações [...]” (1997, 29).

Sob essa ótica, justifica-se o emprego do prefixo (re) na palavra ordenamento ou mesmo organização sabendo que a transformação das relações de poder naquele não implica necessariamente em reestruturação desse último. Não se trata apenas de cuidados exigidos pela “Escola do Ressentimento”, como ironiza o crítico literário Harold Bloom em sua recente obra **Onde encontra a sabedoria?**, publicada em 2005. As várias correntes teóricas – o desconstrucionismo, o multiculturalismo, o feminismo – que pregam concepções da realidade social mais atentas às múltiplas vozes, assim, pautadas pela correção política – social também exigem reformulações dessas representações e a Geografia não foge a isso.

Prisioneira de um certo “estado centrismo” onde o mundo visto “de cima” como se nós estivéssemos em algum ponto (não da montanha como dito anteriormente, mas do espaço sideral), contemplássemos a superfície planetária em sua forma retangular. O planisfério nos transmite uma apreensão do que seja território como

espaços bem delimitados, contíguos, justapostos e naturalizados (a permanência dessas mesmas fronteiras parece de anos, décadas ou que o mundo sempre foi assim).

Essa visão empobrecida e direta ou indiretamente legitimadora da figura do Estado dificulta imensamente outras percepções. Isso não está apenas baseado na necessidade de institucionalização da Geografia como disciplina acadêmica como já reportado no início desse subitem, mas também a leitura euclidiana de espaço. Euclides começa a definir seus conceitos básicos (ponto, “que não possui nenhuma parte”; linha, “comprimento sem largura”; e superfície, “que possui somente largura e comprimento”), conceitos que, dessa forma, seriam hoje considerados “primitivos”, dispensando definições. O sucesso da geometria euclidiana advém da facilidade com que ela pode ser interpretada e da amplitude do seu uso, extensível ainda hoje a vários fenômenos empíricos (HARVEY *apud* HAESBAERT, 2004, 285). Lia Machado ainda assevera em seu artigo intitulado “**O comércio ilícito das drogas e a geografia da integração financeira: uma simbiose**”, que o sistema está chegando a um outro nível de complexidade, onde o conceito de “território” não poderá mais se fundamentar exclusivamente nos princípios da geometria euclidiana de superfície plana, contínua (terrestre) e de extensão de superfície (1996, 62). É uma leitura tradicional sobre território, visto como zona bem delimitada, bidimensional e homogênea que apregoa nossa percepção das realidades sociais.

Rogério Haesbaert expõe ainda um conceito dissociado da idéia de movimento (2004, 286). As pressões crescentes das demandas sociais pela diminuição da “exclusão socioespacial”, principalmente em países considerados desenvolvidos e a fluidez do espaço contemporâneo impõem novas concepções. A concepção “tradicional” por zona, digamos assim, não deve ser dissociada de uma outra mais complexa, em que a rede salta aos nossos olhos tornando-se um de seus elementos constituintes no processo de territorialização. Claro que ao utilizarmos território-zona e território-rede devemos atentar como referenciais teóricos, “tipos ideais” que não são passíveis de ser identificados separadamente na realidade efetiva, como bem sinaliza Haesbaert (2004, 286).

Vale mencionar também que pensar o território numa concepção reticular implica que mais do que a forma de composição espacial – conjunto de pontos e linhas – a dimensão temporal-móvel do território possa ser evidenciada em

associação com a superfície territorial. Ressalta-se, portanto, a conectividade (interações e relações) e profundidade, em nosso entendimento, a dinâmica entre as verticalidades e horizontalidades<sup>31</sup>.

As implicações políticas dessa inseparabilidade entre espaço e tempo são contundentes, pois as inter-relações entre fenômenos promovem reinterpretações em direção aos múltiplos significados pela dimensão relacional do tempo, do movimento<sup>32</sup>, além do potencial real de mudanças de ordens vigentes.

A título de ilustração pensemos na migração pendular realizada por milhares de brasileiros em direção aos locais de trabalho dependentes dos transportes públicos onde geralmente estão a quilômetros de distância de suas moradias. As dificuldades de deslocamento devido às péssimas condições e sua disponibilidade restrita a poucas alternativas de transporte público possuem peso para nos explicar, dentre várias razões, o engajamento dos moradores em ações políticas movidas pelas associações comunitárias em seus respectivos bairros. Sem generalizações e dados comprobatórios, há de se reconhecer que o tempo gasto nesse movimento pendular é distinto para aqueles moradores engajados em suas associações onde os meios de transporte são mais eficientes e variados do que os de bairros periféricos desprovidos desse serviço. Será que a disposição ou a possibilidade de se fazer presente um debate entre os membros de uma comunidade para pressionar as instâncias governamentais responsáveis para melhorias dos serviços públicos em geral ampliando o “acesso” à cidadania a mesma entre essas populações diferenciadas pelos espaços segundo o acesso entre as residências e os locais de trabalho?

Sabendo que a proposta entre a relativização do tempo é mais abrangente ainda e não restrita ao tempo de deslocamento apenas no sistema de transportes, o detalhe é considerar a palavra temporalidade como uma interpretação particular do

---

<sup>31</sup> Há várias distinções no campo científico entre verticalidades e horizontalidades. Aqui, entendemos por Milton Santos parcialmente inspirado nos trabalhos de Henry Lefebvre (artigo “*Perspectives de la sociologie rurale*” [1953]) e de Martin Lu cujo artigo “Os grandes projetos na Amazônia: integração nacional e (sub)desenvolvimento regional?” fora publicado em 1984.

<sup>32</sup> Mais uma vez, destacamos o pensamento de Milton Santos no tocante à relativização do tempo: quando diferencia tempos rápidos e tempos lentos “[...] estamos falando de quantidades relativas. De um lado, o que nós chamamos tempo rápido; e vice-versa, tais denominações não sendo absolutas. E essa contabilidade do tempo vivido pelos homens, empresas e instituições será diferente de lugar para lugar. Não há, pois, tempos absolutos [...]”. E acrescenta que “[...] a vantagem de nossa proposta é a objetividade. É certo que o tempo a considerar não é o das máquinas ou instrumentos em si, mas o das ações que animam os objetos técnicos. Mesmo assim, são estes que oferecem as possibilidades e dão os limites [...]” (1996, 212-213).

tempo social por um grupo, ou por um indivíduo (SANTOS, 1996, 213). Essa perspectiva também é compartilhada por Marcelo Lopes de Souza em seu livro **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana**, publicado em 2002. Ele conjuga as “concepções” território-zona e território-rede ao tratar das diferentes facções do narcotráfico<sup>33</sup> estruturando de forma descontínua seu poder através da conexão entre várias favelas em disputa no município do Rio de Janeiro. Esse autor aproxima a “fixidez” do território-zona (como proteção) e a fluidez do território-rede “[...] a rede articula pela sua versatilidade dentro de uma relação de fechamento/abertura, em que os dois são pólos imprescindíveis [...]” (2002, 427).

Desse modo, o território-rede representa uma ponte conceitual que reúne a contigüidade espacial do “território-zona” e a descontinuidade das redes, formando assim um território descontínuo que dependendo da escala pode se configurar como sendo uma articulação em rede de dois ou mais territórios contínuos (SOUZA, 1995, 94).

Daí, o efeito mais importante desta perspectiva conceitual é também constituir-se pela natureza política das relações, e isso é novidade. Henry Bakis, ao recorrer ao uso do termo nos estudos científicos, demonstra a polissemia que cerca o próprio pelas várias disciplinas acadêmicas, seja as exatas, as biológicas ou as humanas desde o século XVIII, além de ser empregado como uma das formas de percebermos a realidade (1993, 3-8). Entretanto, das pesquisas acadêmicas compromissadas com a amenização das disparidades socioeconômicas e nas sociedades ocidentais a tendência em evidenciar as diferentes expressões culturais, aponta como “realidade” a superação da noção de poder “exclusivista” presente na noção clássica de território, admitindo assim visualizar diferentes formas territoriais, superpostas e descontínuas, de articulação do poder – ou de diversos tipos de relações de poder (SOUZA, 1995). Isso não significa que o território-rede tenha perdido seu caráter “zonal” e expressa a pulverização da compreensão dos limites como algo fixo e contínuo.

Como sabemos, a comunicação instantânea globalizada revoluciona a formação de territórios pela configuração em rede necessária à circulação do grande

---

<sup>33</sup> Lia Machado chama atenção para o uso corrente tanto em trabalhos científicos como no senso comum do termo narcotráfico. Ela diz: “[...] o termo ‘narcotráfico’ é comumente usado para designar o tráfico internacional de drogas. O uso é incorreto, porque o amplo espectro de tipos de droga inclui narcóticos e.g. heroína, estimulantes e.g. cocaína, depressivos, e.g. álcool etc. Essa confusão nem sempre é uma questão de simples ignorância podendo ser manipulado por motivos geopolíticos e mesmo médicos [...]” (1995, 18).

conteúdo imaterial - informação. São vários os trabalhos na própria geografia brasileira recente que põem em relevância esse aspecto, tais como os desenvolvidos pelos geógrafos Leila Cristina Dias e Roberto Lobato Corrêa. Assim, as redes contemporâneas, enquanto componentes dos processos de territorialização/desterritorialização, configurariam territórios descontínuos, fragmentados, superpostos, bastante distintos da territorial dominante na chamada modernidade clássica (HAESBAERT, 2004, 281), apesar de ser difícil imaginar que tenha existido alguma organização social que não fosse em forma de rede.

Rogério Haesbaert detalha:

“[...] Assim, a métrica se torna ao mesmo tempo um modo de medir a distância e um modo de gestão [...] Não devemos então confundir redes territoriais, em sentido próprio, e redes no sentido mais específico de redes físicas ou técnicas. Ao contrário de autores que utilizam o termo redes territoriais como sinônimos de redes físicas ou técnicas, [...] dotadas de uma materialidade mais evidente, utilizamos o termo para enfatizar o papel das redes em processos (re)territorializadores, ou seja, na construção de territórios em seu sentido de controle ou domínio material e/ou apropriação simbólica[...]” (2004, 285-294).

O autor anteriormente citado menciona cuidadosamente os estudos de Jacques Lévy ao trabalhar com as diversas percepções/representações territoriais e destaca as distintas métricas (topográfica ou euclidiana de uma métrica topológica, não-euclidiana). Mesmo conscientes da complexidade dessas métricas, como os autores salientam que de modo algum se restringem à velocidade ou a medidas-padrão ao reduzirem o deslocamento e a distância à mobilidade. Assim, “[...] a metáfora se torna ao mesmo tempo um modo de medir a distância e um modo de gestão: escolher uma métrica em detrimento de outra é tomar um partido técnico, um partido político, um partido de *aménagement* [...]” (LÉVY *apud* HAESBAERT, 2004, 285).

Desse modo, por exemplo, as redes técnicas como a rede de transporte – denominada também como parte da infra-estrutura econômica – se configuram como

rede funcional e redes territoriais já que fortalecem a unidade ou a integração de um território ou de um território nacional (HAESBAERT, 2004, 294). Esse ponto é interessante para nossa análise, pois as territorialidades das corporações, seus respectivos “espaços de produção propriamente dito”, “espaços da circulação e da distribuição” e os “espaços de consumo”, seguem lógicas distintas dos Estados-Nações. A disposição das malhas viárias é sintomática onde as conexões com o exterior, que às vezes são mais privilegiadas do que as conexões internas, representam para alguns a “perda” de controle do Estado no que diz respeito às dinâmicas internas ao território nacional.

Henry Bakis enfatiza que a própria organização do Estado-Nação sempre foi em viabilizar a constituição de suas redes administrativas, mas o destaque deve ser dado à constituição dos territórios contemporâneos das empresas transnacionais. A característica da multilocalização proporciona um funcionamento global em que a sincronicidade do movimento do conjunto passa a ser um forte componente de maior capacidade de competição independente dos sítios onde as unidades produtivas e uma cultura própria se encontram. São criados territórios específicos que não coincidem com o “território-zona” dos Estados-Nações, nos quais o território-rede daquelas mantém seus estabelecimentos (BAKIS, 1993, 90).

Ao nosso ver, as malhas de circulação são compartilhadas entre várias empresas, pessoas, instituições governamentais ou não governamentais até porque é uma das garantias constitucionais o direito de ir e vir em muitos países, como o caso brasileiro. Todavia, no contexto do meio técnico-científico informacional, a aceleração do tempo de produção e sua realização pelo consumo indicam uma grande importância da circulação e, logo, a sua eficácia residirá no controle das articulações entre a produção e o consumo. Em territórios nacionais onde a integração dos vários tipos de malhas de transporte entre as diversas porções de seus espaços são complementares e preocupações sérias em relação ao sistema como um todo são contempladas nas políticas de planejamento governamentais, cremos que as territorialidades das grandes corporações continuem a se constituir, mas a “exclusão” da circulação eficaz não se torne tão evidenciada, embora saibamos que estes realizam associações em seus respectivos empreendimentos a fim de escoarem suas produções quando concluem que os custos da circulação inviabilizem uma margem crescente de lucro.

No contexto da competitividade tão marcante no âmbito produtivo capitalista atual, as grandes corporações tornam-se muito mais multilocalizadas ampliando suas funcionalidades, como analisa Roberto Lobato Corrêa (1997). Mas no momento em que a instalação das infra-estruturas territoriais não é assumida inteiramente pelos Estados Nacionais, a presença em pontos espalhados ou concentrados nos territórios nacionais, de firmas monopolistas ou transnacionais com vocação a utilizar as conectividades orientam a escolha dos espaços a receberem seus investimentos, qualificando esses mesmos espaços à imagem dos seus próprios interesses. Isso se deve ao peso significativo da força política que as empresas possuem para impor a modernização territorial. Milton Santos denomina “corporatização do território” (1996, 201), embora ressaltamos que a concepção do termo desenvolvido pelo autor esteja vinculada à dimensão nacional, “território-zona” ao empiricizar a “natureza do espaço”.

Isso significa afirmar que a territorialização das grandes corporações se faz hoje em grande parte em torno desses diversos “territórios-rede”. Antes de qualquer coisa a possibilidade de usufruir uma maior mobilidade é fato, e diante dos novos contextos político-econômicos a mobilidade também é um instrumento de poder extremamente diferenciado e que não pode ser sobrevalorizada, pois sabemos não só da enorme desigualdade no acesso a diferentes velocidades e tipos de deslocamento, como também de como o deslocamento rápido de uns afeta o tipo de deslocamento e acesso a recursos de outros (HAESBAERT, 2004, 300).

A ação de controlar, de estabelecer e comandar as redes redesenha a configuração espacial e não são apenas fluxos materiais, mas também imateriais. Isso não significa que sejam a-materiais ou que não provocam referências espaciais repleta de cargas simbólicas numa velocidade e volatilidade impostas pela lógica do mercado numa imensa rapidez (2004, 301). Pois bem, o questionamento que se faz é o seguinte: como os fluxos podem ser controlados?

Mais uma vez, Rogério Haesbaert resume:

“[...] Não basta, sabemos muito bem, estabelecer barreiras físicas do tipo paredes, muros, cercas, limites-fronteiras, embora estes continuem importantes e, em alguns casos, como no controle de fluxos migratórios, decisivos. Os fluxos anteriormente dominantes eram principalmente fluxos materiais de pessoas e mercadorias. Hoje as

relações de poder mais relevantes envolvem o controle sobre fluxos de informações (ou de capital fictício “informatizado”, como o que gira em torno de paraísos fiscais e bolsas de valores), mas não podemos ignorar que fluxos materiais como o fluxo de pessoas não só continuará tendo importância como esta será crescente, especialmente na medida em que continuar aumentando o nível de exclusão social (economia, política e cultural), degradação ambiental e, especialmente, das disparidades entre áreas ricas e pobres do planeta [...]” (2004, 301-302).

Mas a realidade em tela não foi totalmente contemplada. O ponto que mais nos interessa - fluxo material de mercadorias – também conjuga as “territorialidades” contínuas e descontínuas, “zonais” e “redes” e o controle é realizado pela tecnicização dos espaços de circulação.

Nesse sentido, a existência das redes é inseparável da questão do poder. A divisão espacial do trabalho resultante atribui a alguns atores um papel privilegiado, portanto, está ligado ao controle/apropriação dos fluxos de informação ou a aceleração dos fluxos de pessoas e de mercadorias. Os sistemas de poder são inerentes à ação das grandes organizações, ou seja, não deve ser analisada apenas numa “geografia de Estado”, como já mencionamos e têm papel fundamental na construção das estruturas organizacionais, além da organização espacial constituir uma condição profícua ao exercício do poder e à natureza local ou regional desse poder (SANTOS, 1996, 216).

A fluidez “[...] é uma causa, uma condição e um resultado [...]”, como afirmou Milton Santos (1996, 218). Essa forma de pensar não está arraigada a uma relação simples de causa e efeito, mas a uma continuidade sem limites assegurada pelos ideais da competitividade: a busca voraz de mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. Justifica-se a construção de objetos a favorecer a fluidez: oleodutos, gasodutos, autopistas, ferrovias, ou até mesmo, uma integração entre as diversas modalidades de transporte. Além disso, a edificação das novas bases de operação, tais como portos, postos de combustíveis, aeroportos assim como o impulso a novas conquistas científicas no âmbito da química fina, da biotecnologia, da cibernética, de novos materiais, etc também devem ser ressaltados.

A fluidez deve estar sempre sendo ultrapassada, tornando dinâmica uma determinada formação socioespacial, haja vista a capacidade de atrair atividades produtivas. No contexto da modernidade, essa capacidade está baseada em grande parte no grau de renovação técnica e por exigir uma análise relativa de nossa parte, amplia a diferenciação e desigualdades, por exemplo, entre os sub-espços de um determinado território-nacional. Por conseguinte, a fluidez dinamiza os espaços, numa dinâmica baseada em homogeneidade (pela unicidade da técnica, por exemplo) simultaneamente conjugada à diferenciação e desigualdade.

Em nossa área de estudo cuja estruturação efetiva pelo Estado brasileiro se deu a partir da década de 70, assistimos à especialização agrícola baseada na ciência e na técnica, implementando uma dinâmica de lógica competitiva que acelera a entrada da racionalidade em todos os aspectos da atividade produtiva, desde a (re)organização de porções do território nacional aos modelos de intercâmbio e invade até mesmo as relações interpessoais.

Porções do estado mato-grossense, como parte do eixo da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) participam efetivamente do “mundo competitivo” onde é criada a possibilidade da provisão de tudo de modo a assegurar a maior produtividade e a maior rentabilidade possível, mesmo em ecossistemas aparentemente adversos à produção agrícola. Júlia Adão Bernardes resume:

“[...] embora o cerrado apresente algumas condições favoráveis, como topografia, temperatura, distribuição de chuvas e luminosidade, o solo necessita ser corrigido. De modo que o desenvolvimento técnico-científico tem sido o instrumental que possibilita uma manipulação mais eficiente dos recursos naturais nessa região, intensificando-se o domínio da natureza pelo capital a superar as barreiras naturais [...]” (1998, 279).

Outros itens dessa racionalidade são plantas e animais os quais não são herdados de gerações anteriores devido aos avanços da biotecnologia; as técnicas a serviço da produção da armazenagem, do transporte, das transformações dos produtos e da sua distribuição, respondem ao modelo mundial e são calcados em

objetivos pragmáticos, tanto mais provavelmente alcançados, quanto mais claro foi o cálculo na sua escolha e na sua implantação (SANTOS, 1996, 242).

As transformações geográficas são visíveis acompanhando esses modos de ação e as novas sociabilidades. As novas formas de urbanização são constatadas com as cidades que se tornam depósitos de novos elementos do trabalho agrícola, e pólos de sua regulação. Há, de um lado, a presença do capital tecnológico que deve subsidiar os reclamos de cada etapa da produção; e, de outro, muitas vezes, destinado a prover, a tempo e hora, os produtores, com os recursos necessários à produção; sem falar no capital de conhecimento, de que não pode prescindir uma agricultura baseada na ciência. Por isso, a insistência nas relações dicotômicas em alguns trabalhos geográficos, inclusive em livros didáticos, entre cidade e campo perde valor, principalmente nesse campo tecnicizado. A demanda por educação, saúde, lazer e segurança tornam-se crescentes já que o potencial e as exigências de uma parte dessa população acompanham esses novos conteúdos e formas do campo. Os centros urbanos ganham o “ar da modernidade” e sua adaptação ao campo modernizado é tanto mais evidente quanto melhor respondam as exigências de racionalidade no campo. A idéia da complementaridade, ao nosso ver, continuaria, mas o sentido teria um contorno de um processo cujos elementos seriam interdependentes de ganhos e perdas mútuos para um considerável número de cidades no caso da macrorregião do Centro-Oeste e mais especificamente da área de nosso estudo. Esse é o caso de várias cidades mato-grossenses que surgiram ou cresceram num período relativamente curto em decorrência do *agribusiness* e hoje são núcleos que gozam de infra-estrutura urbana relativamente maior do que cidades até mesmo muito antigas, entretanto sem bases produtivas altamente dinâmicas.

Sem embargo, nem tudo é comandado pelas modernas técnicas. Pode-se dizer que, consideradas em sua realidade técnica e em seus regulamentos de uso, as infra-estruturas “[...] ‘regulam’ comportamentos e desse modo ‘escolhem’, ‘selecionam’ os atores possíveis. Certos espaços da produção, da circulação e do consumo são a área de exercício dos atores ‘racionalis’ [...]” enquanto os demais se contentam com as porções espaciais menos equipadas como descreve Milton Santos (1996, 244). Daí, não é difícil perceber que as práticas humanas possuem diferentes (e não níveis!) racionalidades empregadas, mas nunca compartimentadas.

A arena das discordâncias, dos conflitos e das contra-propostas é fomentada pela desigualdade gerada pelos usos diferenciados das racionalidades e/ou da inserção do indivíduo ou grupo num dado sistema social. Também no âmbito da competitividade econômica é chamado o regulador da vida social e imprescindível Estado. Pois bem, ao Estado e a outros atores várias maneiras de conciliações, cooptações quando necessárias são propostas e não é difícil visualizar a formação de uma certa comunidade de preocupações ligada, por exemplo, àqueles que usam o mais “elevado grau” de racionalidade; geralmente territorializado no espaço da contigüidade. Tal solidariedade freqüentemente se manifesta por uma forma particular de exercício da política, com a defesa de interesses particularistas, ligados ao cotidiano dos produtos e dos produtores. Essa atividade toma diversas formas, desde a defesa dos preços à demanda de implementos e a garantia de um mercado. É dessa forma que, num segundo momento, preocupações originalmente econômicas se metamorfoseiam em preocupações políticas (1996, 244). Na medida em que os produtores agrícolas (urbanos também) têm um poder de controle limitado sobre o que é localmente produzido, o conhecimento das relações entre a produção local e os aspectos mais globais do intercâmbio aparece como um diferencial dos mais importantes na competição intercapitalista. Justifica-se, dessa forma, o sentido do “elevado grau” de racionalidade.

Nessa perspectiva, trabalhando em duas frentes, política e controle da produção e comercialização, potencializa-se fortemente o emprego do dinheiro público, por exemplo, em infra-estruturas territoriais. Milton Santos é categórico:

“[...] Os objetos técnicos sofisticados custam caro e chamado a implantá-los, sob o signo da modernidade e das necessidades da globalização da economia, o poder público acaba ‘aceitando’ uma ordem de prioridades que privilegia alguns, relegando a um segundo plano todo o resto: empresas menores, instituições menos estruturadas, pessoas, agravando a problemática social. Assim, enquanto alguns atores, graças aos recursos públicos, encontram as condições de sua plena realização (fluidez, adequação às novas necessidades técnicas da produção), os demais, isto é, a maioria, não têm resposta adequada para suas necessidades essenciais [...]” (1996, 245).

Eis aqui a problemática a ser analisada: em primeiro lugar, como diferenciada em esferas, a territorialidade econômica não deve ser vista apenas enquanto instrumento de análise, a fim de enfatizar a multiplicidade de enfoques; em segundo lugar, desenvolver estudos sobre o papel da organização espacial e os dispositivos acionados para o seu controle não é estreitar a concepção sobre território como apenas o substrato concreto dos Estados Nacionais; finalmente, em terceiro lugar, o emprego do termo territorialismo está mais atrelado aos processos de expropriação, precarização e/ou exclusão inseridos na lógica da acumulação capitalista do que à conotação banal de ‘território-sustentáculo’, um recipiente onde abriga e desenvolve as ações.

O territorialismo desde há muito tempo é perpetrado por sentido negativo o qual compreende ações restritivas e exclusivistas de acordo com estratégias elaboradas para esse fim. Todavia, geralmente é empregado em importantes obras como de Giovanni Arrighi, **O longo século XX** (1996), como atributo mais acabado no Estado (HAESBAERT, 2004, 180), ou melhor, provavelmente o territorialismo se faz presente até nas sociedades mais tradicionais cuja organização política não se configuraria em um Estado Nacional. Destarte, justifica-se o uso do termo quando destaque é o conteúdo de “(imperativo de) controle territorial”, apesar de usualmente presente na palavra territorialidade (SOUZA, 1995, 98-99).

Para o próximo capítulo alguns pontos aqui comentados serão aprofundados. Nosso intuito, que em última instância analisa a gestão do território, é desenvolver um pouco mais as formas tomadas pelo Estado no tocante à função de provedor de infraestrutura territorial no período moderno a partir do século XIX. A contextualização necessária será atribuída em dois sentidos: ao âmbito da geopolítica e ao âmbito brasileiro sob a condição de país semi-periférico.

## **Capítulo 2 - As formas do Estado Nacional e as redes de transporte no Brasil: a ocupação do interior brasileiro no contexto da compressão tempo-espaço**

Nos dias de hoje, a expressão globalização é empregada com muita frequência tanto no meio acadêmico, no meio jornalístico quanto no nosso cotidiano. Seus significados variam, suas concepções se diversificam seja pela posição dos atores e agentes sociais frente à globalização ou pelo simples senso comum. Pelas exigências do meio acadêmico, todo conceito é digno de uma reflexão crítica, o que não significa que haja apenas uma definição ou conceituação, mas por muitas vezes, expressões são apropriadas por vários estudos científicos de forma acrítica como verdades e comportamentos próprios da natureza humana. É a reprodução do senso comum.

Sem o intuito de desmerecer ou hierarquizar as formas de conhecimento, cabe em nível acadêmico discutirmos os significados das expressões, das palavras, ampliando suas conotações, investigando sua formação nos contextos socioespaciais e sociopolíticos e refletindo seu uso pelas estruturas de pensamento e linhas teórico-metodológicas. Mais uma vez, globalização, expressão que possui grandes implicações geográficas, é exemplo mor das distintas apropriações acadêmicas acríticas e a qual acaba por perder sua capacidade explicativa. Muitos estudiosos, conforme Manuel Correia de Andrade (2001) assinalou em sua palestra realizada em março de 2001, no Departamento de Geografia da Universidade Federal Fluminense, costumam analisar esse termo e a sua concretização, de forma estática, como se tal fenômeno não tivesse conexão com o passado, isto é, um acontecimento repentino na formação histórica do capitalismo.

Na verdade, a expressão globalização se comporta como uma fase, uma etapa, um estágio da dinâmica do sistema produtivo capitalista. A acumulação

capitalista tem se desenvolvido, desde os primórdios, abarcando um processo crescente de internacionalização a qual, até recentemente, esteve fortemente mediada pelos Estados Nacionais, processo este capaz de incorporar países em estágios diferentes de desenvolvimento, caracterizando relações de subordinação econômica e política dos mais atrasados em relação àqueles que dispõem de tecnologias de ponta, assegurando aos últimos a liderança econômica internacional.

A hierarquia entre os países em relação ao grau de desenvolvimento confunde-se a uma escala de profundas desigualdades sociais, as quais têm perdurado ou mesmo se agravado com o avanço do processo de globalização da economia (SCHIFFER, 1994, 117).

Fernand Braudel em sua obra **A dinâmica do capitalismo** (1986) desenvolve o conceito de “economia-mundo” mapeando a geografia e a história com base na primazia do econômico, pelo menos quando o tema é a economia capitalista. Sua idéia é de que a história se constitui em um conjunto, ou sucessão, de sistemas econômicos mundiais, conforme assevera Octávio Ianni (1999). Mundiais no sentido que transcendem a localidade e a província, o feudo e a cidade, a nação e a nacionalidade, criando e recriando as fronteiras, assim como fragmentando-as ou dissolvendo-as (IANNI, 1999, 31). Entretanto, não deixa de enfatizar as mudanças políticas, sociais e culturais no atual estágio da acumulação capitalista.

A sua originalidade está em apreender a “economia-mundo” como um “mercado de todo o universo”. Em suas palavras:

“[...] por economia-mundo, termo que forjei a partir do alemão *Weltwirtschaft*, entendo a economia de uma porção do nosso planeta somente, desde que forme um todo econômico. Escrevi, já há muito tempo, que o Mediterrâneo no século XVI era, por si só, uma [...] economia-mundo, ou como também se poderia dizer ‘um mundo em si e para si [...]’. (BRAUDEL *apud* IANNI, 1999, 37).

Ele também a caracteriza com uma tripla realidade: ocupa um determinado espaço geográfico; uma economia-mundo submete-se a um centro representado por uma cidade e possui uma configuração zonal com áreas intermediárias em relação ao grau de incorporação à “economia-mundo”.

Nesse sentido, a relação mercantil sempre apresentou uma dimensão espacial. Há muito tempo o ato de troca resultou do encontro de homens que vinham de lugares diferentes e proporcionou-lhes a possibilidade de ter acesso a valores de uso produzidos além de seu espaço econômico próprio. Nesse sentido, Braudel (1986) sugere que a troca foi sempre uma ampliação do espaço econômico, cuja dimensão possível esteve necessariamente condicionada pelo desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação.

Entretanto, Arrighi (1996), acrescenta que antes do advento do capitalismo, o espaço da troca era dado pelos processos de deslocamento e expansão das sociedades. A ampliação do espaço estava sujeita a uma lógica de acumulação de poder proporcionada pela conquista de mais território. Sendo assim, o alargamento do quadro geográfico da atividade econômica opera-se em duas fases, juntamente com o do mercado. Passa-se, inicialmente, de um mercado urbano para um mercado nacional, e depois, de um mercado nacional a um mercado mundial.

A consolidação desse alargamento está intimamente ligada ao desenvolvimento da rede de canais e, sobretudo das estradas de ferro no século XIX. Suprimiram-se os entraves infra-estruturais de circulação garantindo a plena constituição dos mercados nacionais das unidades estatais francesa, inglesa, espanhola<sup>34</sup>. O mercado internacional pôde, então, se constituir pelo advento das grandes descobertas marítimas graças à navegação à vela. Se foi uma expansão débil pelo meio de transporte usado, torna-se avançada na proporção em que diminui o tempo de percurso pelos novos meios de transporte como a navegação a vapor, após a I Revolução Industrial e com a abertura das grandes vias intercontinentais (Suez e Panamá) e a introdução da turbina a óleo, no final do século XIX. (LAJUGIE, 1993, 42).

Nesse momento, existe um verdadeiro mercado mundial. As transações comerciais se avolumam pelas razões da busca por superávit comercial e pela crescente produção decorrente das inovações tecnológicas ainda marcantes do século XX até hoje. É a consolidação do sistema capitalista. Compreendemos, assim, que o sistema capitalista das sociedades ocidentais contemporâneas é fruto de uma

---

<sup>34</sup> É importante frisar, segundo Michel Foucault (1995), que os entraves jurídicos também perturbaram, durante algum tempo, a concretização dos mercados nacionais tal como as alfândegas internas, as dificuldades de implementação da moeda nacional, padronização dos pesos e medidas, etc.

evolução que, lenta a princípio, precipitou-se no século XVIII, para alcançar sua forma mais acabada no final do século XIX e início do século XX. Sistema de economia de troca, alicerçada na procura por lucro e mecanismo do mercado, caracteriza-se, ao mesmo tempo, pela expansão dos quadros da economia em escala mundial e pelo caráter cada vez mais complexo de suas formas de atividade, evolução que se tornou possível graças ao aparecimento de meios técnicos muito mais aperfeiçoados e à adoção de um regime de liberdade econômica.

Cria-se a interdependência em diferentes graus entre as unidades territoriais, assim como, entre os indivíduos das sociedades capitalistas como nunca vista antes. Em termos de evolução, esse sistema econômico apresenta como condição inerente as tentativas de reestruturação a todo o momento, quando há uma desaceleração de sua dinâmica, em outras palavras, a crise. A conotação evolutiva aqui utilizada não significa um processo contínuo, sem alterações; o significado é de um processo com idas e vindas, estagnações que impelem a uma reestruturação das relações sociopolíticas entre os protagonistas, mas não à extinção do sistema econômico. Em suma, falemos da reestruturação dos regimes de produção no sentido da substituição ou de reforço das relações socioeconômicas a fim da manutenção da dinâmica da acumulação capitalista.

Os sistemas econômicos possuem diversas formas de regime o que significa relações entre agentes de produção e bens e agentes de produção entre si. São regras legais para reger as atividades econômicas (ações em matéria de produção de troca) no seio de um dado sistema econômico. Conforme a conceitualização anterior, a liberdade econômica pode ser mais cerceada, isto é, constata-se a possibilidade de regimes nos quais não exista liberdade de escolha no que tange ao exercício de profissões, nem livre discussão das condições de trabalho, etc e também situação oposta de liberdade sem controle. Então, o mesmo sistema econômico pode reunir vários regimes de acumulação, sob esse aspecto, pode-se falar de regime liberal ou de regime dirigista no cerne da economia capitalista.

David Harvey (1993), recorre à linguagem da escola de pensamento conhecida como a “escola da regulamentação”, e lança a hipótese convincente de que a transformação político-econômica do capitalismo no final do século XX está atrelada à transição no regime de acumulação e no modo de regulamentação social e política a ele associado. Baseia-se em Alain Lipietz (1986) para apreender o modo de

regulamentação que seria essencial para a materialização do regime de acumulação, o qual toma a forma de normas, hábitos, leis, redes de regulamentação que garantiriam a unidade do processo<sup>35</sup>, ou seja, constituição adequada entre comportamentos individuais e o esquema de reprodução. Assim, o regime de acumulação descreve a estabilização, por um longo período, da alocação do produto líquido entre o consumo e acumulação; ele implica alguma correspondência entre a transformação tanto das condições de produção como das condições de reprodução dos assalariados (LIPIETZ *apud* HARVEY, 1993, 117).

Torna-se prudente assinalar dois pontos: a importância da “escola da regulamentação” reside, dentre várias contribuições, na instituição do capitalismo perante as outras formas de produção, e o papel do poder estatal nesse processo. No entanto, a nosso ver, a classificação, separação, periodização, podem encobrir as continuidades da dinâmica em questão, além de que o conceito de regime de acumulação pode apresentar uma intensa força institucionalizante (o que não é o caso). Por outro lado, embora nenhum dos conceitos desenvolvidos anteriormente contemple com clareza a regulação no âmbito espacial para assegurar o regime de acumulação, Alain Lipietz, em sua obra **O capital e seu espaço** (1988), assinala que o Estado, por meio de suas funções, elabora a gestão espacial condizente ao controle das relações de produção e sua reprodução via organização do território e ação regional<sup>36</sup>. Essas práticas espaciais visam maior eficácia de sua espacialidade política ao articulá-la a várias outras espacialidades. Em suas palavras:

---

<sup>35</sup> Ver Alain Lipietz (1986) em “New tendencies in the international division of labour: regimes of accumulation and modes of regulation”. In A. Scott e M. Storper (orgs) *Production, work and territory; the geographical anatomy of industrial capitalism*. Londres.

<sup>36</sup><sup>36</sup> A teorização sobre a importância do espaço no processo de acumulação capitalista é de longa data. Por exemplo, o marxismo clássico - ainda que timidamente - representava a relação do capital com o espaço através da tese do desenvolvimento desigual e combinado, desenvolvida por Trotsky ao longo dos debates sobre o imperialismo nas primeiras décadas do século passado. Nesse debate, a intervenção de Rosa Luxemburgo sobre o papel das “terceiras pessoas” era uma tentativa de teorizar essa faceta expansionista do modo de produção; e as contribuições de Hilferding e Bukharin, entre outros, ajudaram a situar esse caráter expansionista do capitalismo, não no rol de suas fraquezas, mas, ao contrário, como um movimento da reprodução ampliada do sistema. (TAUILE & FARIA, 1999). Após a interrupção dessa discussão pela Segunda Grande Guerra, o tema foi retomado pelas teorias do subdesenvolvimento e da dependência. Conforme Otávio Ianni (1999), esse debate, contudo, esteve em larga medida circunscrito à tentativa de compreender o lugar da periferia no sistema mundial, como já estudado por Fernand Braudel e Immanuel Wallerstein.

[...] - a intervenção da instância política na (re)produção da espacialidade dos modos de produção (em particular: do modo de produção capitalista), o que remete à noção de organização do território;

- a intervenção da instância política na articulação espacial dos modos de produção, isto é, na evolução das estruturas sociais regionais, o que remete “à ação regional [...]”. (1988, 152)

No nosso caso, destacam-se dois agentes sociais essenciais que definem nossa proposta: o Estado como um dos elementos fundamentais na consistência apropriada do modo de regulamentação e mais do que isso: gestor territorial por excelência, principalmente entre as décadas de 60 e 80, em escala nacional e regional; e as grandes empresas da agropecuária que investem e implantam as inovações tecnológicas no processo produtivo as quais modificam as condições de produção e o mercado de trabalho regional. Portanto, ambos possuem grande importância nas novas experimentações do tempo e espaço consoante as técnicas produtivas e o contexto geopolítico mundial que imprimem novas formas de acumulação e regulação social.

a) Regime de acumulação liberal.

O capitalismo de cunho liberal floresce em conjunção com o aperfeiçoamento progressivo das técnicas produtivas. A partir do século XIX as inovações técnicas recebem um incremento cada vez maior do conhecimento científico. Assim, a “economia do século XX”, como afirma Joseph Lajugie é “[...] caracterizada por uma técnica aperfeiçoada e uma divisão do trabalho muito pronunciada, graças à livre iniciativa dos chefes de empresas e à busca sistemática do lucro” (1993, 56). A doutrina liberal que serviu de substrato ideológico às revoluções antiabsolutistas que ocorreram na Europa (Inglaterra e França, basicamente) ao longo dos séculos XVII e XVIII, à luta pela independência dos EUA, correspondera aos desejos de poder da burguesia, ao consolidar sua força econômica ante uma aristocracia amparada no absolutismo monárquico. O liberalismo defendia, segundo Paulo Sandroni:

“[...] 1) ampla liberdade individual; 2) a democracia representativa com separação e independência entre os três poderes executivo, legislativo e judiciário; 3) o direito alienável à propriedade; 4) a livre iniciativa e a concorrência como princípios básicos capazes de harmonizar os interesses individuais e coletivos e gerar o progresso social [...]” (2000; 347).

Nesse contexto, não há lugar para a ação econômica do Estado, que deve apenas garantir a livre-concorrência entre as empresas e o direito à propriedade privada, quando essa for ameaçada por convulsões sociais.

Contudo, as condições deploráveis do trabalho da mão-de-obra empregada nas indústrias, inclusive crianças e mulheres em longa jornada diária, elevação do nível de vida pífia para a maioria dos países em industrialização crescente, crises periódicas de superprodução e a emergência do sistema de economia socialista na Rússia irão desencadear reações ideológicas. Essas reações concluem que o regime de liberdade econômica incontrolada está longe de assegurar a tão anunciada harmonia dos interesses, quer entre os produtores e os consumidores – as crises de superprodução bem o demonstram – quer entre empregadores e assalariados como as condições de trabalho da metade do século XIX podem confirmar.

#### b) Regime de acumulação fordista-keynesiano.

Sob essa pressão, os poderes públicos serão levados, desde o fim do século XIX, a renunciar à política do *laissez-faire* para intervir ativamente em matéria social. O Estado assumia uma variedade de obrigações como assegurar uma demanda relativamente estável para a produção fordista e esforçava-se por controlar ciclos econômicos com uma combinação apropriada de políticas fiscais e monetárias no período do pós-guerra<sup>37</sup>. Essas políticas eram dirigidas para as áreas de investimento

---

<sup>37</sup> A configuração da ordem político-econômica instituída sob a hegemonia dos EUA desde os anos 40, patrocinou o ambiente em que cada economia nacional constituía sua modalidade de adesão ao regime internacional seguindo os padrões de paridades cambiais fixas, elevado grau de proteção no

público, como setor dos transportes, considerado vital para a ampliação da capacidade produtiva dos territórios, do consumo e, conseqüentemente aumentariam as chances de manutenção do emprego relativamente pleno.

Esse período foi marcado em vários países do mundo pelas grandes obras públicas e em se tratando dos transportes, países de forte dimensão territorial, implantavam grandes infra-estruturas técnicas para a circulação dos fluxos, inclusive o Brasil. Vale salientar que os investimentos não se restringiam apenas aos setores infra-estruturais do território, mas também os governos buscavam fornecer um forte complemento ao salário social com gastos de seguridade social, assistência médica, educação, habitação. Além disso, o poder estatal era exercido direta ou indiretamente sobre os acordos salariais e os direitos dos trabalhadores na produção. Óbvio que os graus de intervenção estatal na vida socioeconômica dos países que implementaram o dirigismo de Estado são diferenciados, inclusive entre os EUA e os países capitalistas europeus do pós-guerra.

No segundo quartel do século XX, a regulamentação atingirá o próprio domínio da economia, mais precisamente até o início da década de 70. A partir disso, essa modalidade sofre um forte abalo pela base. O dirigismo econômico é questionado por vários defensores da não intervenção do Estado na economia, tais como analistas econômicos, grupos empresariais e políticos dos países capitalistas avançados por causa da aguda recessão (1973), a qual detonou um processo de transição desse regime. As causas para a transição são diversas, como vários cientistas sociais mencionam, dentre eles Ron Smith (1996) e David Harvey (1993). Eles ressaltam que a recuperação econômica da Europa e Japão durante a década de 60; a industrialização de alguns países do até então denominado Terceiro Mundo; o problema fiscal em alguns países desenvolvidos por excessivos déficits fiscais; a rigidez das responsabilidades do Estado na proporção em que programas de assistência eram pressionados para manter legitimidade no mesmo momento que a base fiscal estatal era rígida; a elevação da cotação dos barris de petróleo, etc, foram fatores importantes para essa transição. Alain Lipietz destaca o desmoronamento do keynesianismo - caracterizado pelo regime de acumulação fordista associado à forte

---

comércio exterior, controle de organismos internacionais (FMI, BIRD) sobre fluxos de capital financeiro fundamentalmente estatais e sobre o equilíbrio dos balanços de pagamentos. Esse arranjo internacional reforçou o caráter nacional dos sistemas econômicos e perdurou até dos anos 70. (TAUILE & FARIA, 1999, 17).

regulação estatal no campo socioeconômico<sup>38</sup> - nos países centrais que implementaram o Estado do bem-estar social ou *Welfare State*. A descrição da crise do próprio regime foi da seguinte forma:

“[...] Como a taxa de lucro real baixava, a taxa de investimento também baixava e, além disso, cada novo investimento criava menos empregos (por substituição do trabalho humano por capital fixo). A diminuição dos aumentos de salário real (para compensar a queda da taxa de lucro) comprimia os mercados. Tudo isso provocava maior desemprego. Mas a lógica do fordismo (o grande compromisso) implicava um crescimento dos auxílios-desemprego ou dos programas de auxílio social - o que ocorreu amplamente na primeira metade dos anos 70. A ‘rede de segurança’ que isso representava impediu o desmoronamento da demanda interna dos grandes países capitalistas (diferença fundamental em relação à crise dos anos 30!). Mas, depois de certo tempo, essas transferências sociais, que tinham de ser financiadas pelo imposto ou por cotizações, pesaram demais sobre a parte ativa da economia, tanto sobre os salários como sobre os lucros, o que diminuía ainda mais a lucratividade do investimento e agravava o problema [...]”(1991, 43)

Urgia, portanto, uma reconfiguração da atuação dos Estados nacionais no campo econômico, nas novas formas de organização empresarial e um redimensionamento dos mercados de trabalho.

c) Regime de acumulação flexível e o neoliberalismo.

Esse novo período de racionalização obrigou uma reestruturação do regime de acumulação o qual intensifica o controle do trabalho e ao mesmo tempo o flexibiliza.

---

<sup>38</sup> O keynesianismo elaborado por John Maynard Keynes (1883-1946), que em sua obra **A teoria geral do emprego, do juro e da moeda**, publicado em 1936, defende que o Estado deve intervir na economia com o objetivo de evitar crises, como a de 1929. Sua intervenção pode se dar de várias formas: controlar o câmbio para estimular as exportações, baixar as taxas de juros para facilitar os investimentos produtivos, induzir o crescimento da economia por intermédio do aumento do déficit público, implantar as infra-estruturas essenciais no território nacional a fim de garantir e propiciar o desenvolvimento econômico regional, etc

Isso, devido às rápidas mudanças no campo das inovações tecnológicas, aliás, engendradas desde o pós-guerra, ao automatismo, à ampliação do raio de atuação de várias firmas para o controle de trabalho mais fácil, entre outros, que não deixam de ser estratégias corporativas de sobrevivência em condições gerais de deflação (HARVEY, 1993, 140) em meados da década de 70.

Por conseguinte, o reajustamento social e político foi inevitável. A doutrina econômica que norteia as mudanças no regime de acumulação passa a ser o neoliberalismo <sup>39</sup>, ou seja, propõe, entre outras medidas, o Estado mínimo que deve atuar o mínimo possível na economia, de preferência apenas como regulador e não como empresário; mediador das relações capital-trabalho; política de privatização das empresas estatais, para reduzir o papel do Estado na economia; maior abertura econômica, isto é, menos barreiras para a circulação de mercadorias e capitais entre países; redução dos direitos trabalhistas e do poder dos sindicatos.

A continuidade do sistema capitalista de produção é agraciada pela flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. É caracterizado pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros e taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. É a produção flexível ou acumulação flexível (HARVEY, 1993, 140), o que não corresponde a uma ruptura total com o regime anterior, já que algumas características continuam a existir na atual fase, como alerta Derek Gregory (1996), mas é um modo de acumulação condizente com a ampliação dos mercados como nunca registrado antes, criando maiores facilidades para os fluxos de capitais e de mercadorias.

Sob a ótica espacial, Ron Smith (1996) salienta ainda que o regime de acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento

---

<sup>39</sup> Aqui, é importante distinguir a denominação inicial sobre o neoliberalismo no campo teórico (anos 30) e o seu significado que foi apropriado a partir das práticas político-econômicas da década de 70 e 80 por vários Estados capitalistas avançados.

O neoliberalismo surgiu como doutrina econômica sistematizada no final da década de 30. Alguns economistas, como A. Rüstow, Jacques-Rueuff e Walter Lippmann, publicaram obras divulgando as idéias neoliberais cujos princípios teóricos defendidos por esses são basicamente os mesmos do liberalismo, diferindo apenas naquilo que a nova realidade do capitalismo impõe: a supressão da livre-concorrência determinada pela formação dos monopólios, oligopólios, trustes, etc, trouxe à baila a necessidade de intervenção do Estado na economia. Para os neoliberais, portanto, os mecanismos de mercado são capazes de organizar a vida econômica, política e social, desde que sob a ação disciplinadora do Estado. A conotação atual é que o neoliberalismo significaria a acentuada diminuição da intervenção do Estado, pelo menos na economia

desigual, tanto entre setores como entre as regiões geográficas. Percebe-se também uma terciarização da economia pela qual promove uma complexificação da rede urbana regional, nacional e mundial e o surgimento de complexos industriais inteiramente novos até então em regiões não provedoras de processos dinâmicos da economia capitalista. Ela também envolve uma nova concepção de espaço e tempo. David Harvey intitula 'compressão do tempo-espaço' devido ao estreitamento dos horizontes temporais da tomada de decisões privada e pública, enquanto a comunicação via satélite e a queda nos custos de transporte possibilitaram cada vez mais a difusão imediata de decisões num espaço cada vez mais amplo e variado (1993, 140)<sup>40</sup>.

Manuel Castells (1999) discerne a mais nova divisão internacional do trabalho em sua obra **A Sociedade em Rede**:

“[...] o que chamo de a mais nova divisão internacional do trabalho está disposta em quatro posições diferentes na economia informacional/global: produtores de alto valor com base no trabalho informacional; produtores de grande volume baseado no trabalho de mais baixo custo; produtores de matérias-primas que se baseiam em recursos naturais; e os produtores redundantes, reduzidos ao trabalho desvalorizado. A localização vantajosa desses diferentes tipos de trabalho também determina a prosperidade dos mercados, uma vez que a geração de renda dependerá da capacidade de criar valor incorporado em cada segmento da economia global. A questão crucial é que posições diferentes não coincidem com países. São organizados em redes e fluxos, utilizando a infra-estrutura tecnológica da economia informacional. Representam concentrações geográficas em algumas áreas do planeta, de forma que a economia global é diferenciada geograficamente. Entretanto, a mais nova divisão internacional do trabalho não ocorre entre países, mas entre agentes econômicos

---

<sup>40</sup> Em algumas passagens da edição brasileira *A condição pós-moderna* (1993), editado pela Loyola, a metáfora compressão ora é escrita como espaço-tempo, registrada na página 140, ora é tempo-espaço. Contudo, a edição inglesa registra em todas as passagens compressão tempo-espaço - *time-space compression*.

localizados nas quatro posições por mim indicadas, ao longo de uma estrutura global de redes e fluxos [...]” (p.160)

Diante desse quadro descrito por Castells, compreende-se que todos os países são capazes de possuir as quatro posições indicadas porque a concepção é do espaço reticulado, espaço em rede que abrange todo o globo. Mesmo as economias marginalizadas têm um pequeno segmento de suas funções conectado às redes de produtores de alto valor, pelo menos para assegurar a transferência de qualquer capital ou informação que ainda estejam acumulados no país. Por outro lado, as economias dos países mais avançados possuem segmentos marginalizados por trabalhos extremamente desvalorizados, principalmente nas grandes metrópoles.

Em relação a essa crescente disparidade relacionada ao desenvolvimento desigual das regiões tanto na escala nacional como mundial<sup>41</sup> e a marginalização de parcelas cada vez maiores da população, a inserção privada no espaço social exige cada vez mais uma mediação jurídica clara e atenta aos direitos de propriedade, normas administrativas que regulem as relações de trabalho e, enfim, os acessos às parcelas desse espaço. A manutenção da ordem social ganha, com isso, novos tons, mas nada que reestruture o sistema de produção capitalista<sup>42</sup> como um todo. As condições de reprodução do capital perpassam pelas diversas garantias de retorno

---

<sup>41</sup> O processo de integração econômica e de formações de blocos regionais, que se acelerou recentemente, é um dos aspectos constitutivos dos movimentos de mudança social provenientes de uma multideterminação em que concorrem elementos econômicos, tecnológicos e políticos. Nesse contexto, José R. Tauile e Luiz Faria (1999) destacam dois desdobramentos significativos: O primeiro deles é o aprofundamento de uma tendência que já vinha se manifestando no fordismo:

“[...] de aumento da interdependência econômica regional, que está a indicar um processo de crescente extroversão dos regimes de acumulação nacionais, o qual talvez sinaliza para uma característica provável do novo regime, a perda de importância do mercado estável para a reprodução do sistema” (1999, 169).

O segundo desdobramento:

“[...] dá-se no plano da regulação (...) na medida em que, seja através da criação de organismos supranacionais, como no caso da Europa, seja pela pressão internacional, o modo de regulação passa a ser instituído desde fora do espaço nacional” (1999,169).

<sup>42</sup> Apesar de ainda ser restrito a algumas empresas no Brasil, grandes corporações vem oferecendo cursos profissionalizantes, efetuam práticas de manejo ambiental, dentre outros como forma de integrar a população de “excluídos” ao sistema social. Não deixa de ser formas de *marketing* ao criar uma imagem empresarial que não está direcionada exclusivamente à lucratividade, mas sim interessada num desenvolvimento social que abranja toda a sociedade.

dos empreendimentos desde a esfera da política-econômica governamental, controle social até a adequação das infra-estruturas territoriais para que a inserção privada no espaço social se realize com os mínimos riscos.

O que nos interessa nesse estudo não é apenas a inserção da produção privada no espaço social, mas também como se garante essa inserção no contexto da atual competitividade e nas diferentes formas de gestão territorial concebidas no último quartel do século XX, num espaço produtivo que enfrenta o grande obstáculo para a realização da acumulação: a fricção da distância. Analisemos brevemente as formas de gestão territorial do Estado brasileiro em escala nacional.

## **2.1 O planejamento estatal no Brasil na segunda metade do século XX**

### a) O Desenvolvimentismo: primeira fase.

Como já mencionado no capítulo anterior ao comentarmos as características da modernidade e a recomposição do Estado Nacional, delimitaremos a nossa análise sucintamente nas funções do Estado ligadas à infra-estrutura territorial em diferentes contextos político-econômicos, da segunda metade do século XX, no Brasil. O planejamento territorial estatal se deu em diferentes maneiras. Nas décadas de 70 e 80, por exemplo, verificou-se de forma direta os Planos de Desenvolvimento Regional os quais tinham como objetivo fundamental aumentar a produção econômica das regiões brasileiras diante de sua inserção no mercado mundial e preocupações geopolíticas em ocupar “espaços vazios” do interior brasileiro (ANDRADE, 1995, MACHADO, 1985, BECKER e EGLER, 1993). A participação no mercado mundial teve como suporte a adoção de uma política desenvolvimentista para alcançar crescentes superávits comerciais na balança comercial brasileira por meio de uma política econômica que fomentava a produção industrial nacional e a de cunho estatal, ao mesmo tempo, que buscava atrair novas empresas e capitais multinacionais com uma política de incentivos fiscais. Pode-se dizer que havia assim no âmago da política do Estado brasileiro uma coexistência entre um protecionismo estatal nacional, com reservas de mercado e monopólios setoriais estatais, e em contrapartida uma série de medidas governamentais em prol da expansão da atuação de empresas estrangeiras nos grandes centros e na modernização do campo.

Essa busca materializou-se com a adoção do planejamento econômico do país com vistas ao seu desenvolvimento que, organizado pelo estabelecimento progressivo

dos órgãos governamentais de desenvolvimento, incorporados a enfoques regionais, acentuou-se ainda mais entre as décadas de 60 e 80<sup>43</sup>. Nessa trajetória, os governos envolveram-se mais nitidamente, com a elaboração de planos nacionais de desenvolvimento que continham também o propósito de influir na redução das desigualdades sociais e inter-regionais.

A expressão desenvolvimentismo tem servido de rótulo para designar um modelo de desenvolvimento econômico em que o Estado desempenha papel central. Na verdade, esse modelo veio se estruturando desde os anos 30, embora para muitos estudiosos designa o período do presidente Juscelino Kubitschek até o final da década de 80 (OLIVA e GIASANTI, 1999, 49). Convém lembrar, que ao longo desses 60 anos, houve momentos com particularidades importantes condicionadas ao contexto político-econômico mundial.

Esse modelo adotado praticamente em toda a América Latina tem origem na crise de 1929, a qual causou uma queda vertiginosa das exportações de seus produtos primários, como a do café brasileiro. A resposta à grave depressão que se seguiu no âmbito mundial em todo o mundo capitalista foi um intenso crescimento e fortalecimento do papel do Estado como agente econômico e social. No Brasil, os efeitos da crise foram profundos e abrangentes em decorrência de uma pauta de exportação assentada, predominantemente nas *commodities* agrícolas e, pior, praticamente em um único produto. As forças políticas dominantes, que tinham recentemente deposto o presidente e realizado uma ruptura política com a Revolução de 30, conseguiram por meio do Estado a adoção de uma série de medidas visando a modernização do país. A deflagração da Segunda Guerra Mundial, em 1939, fortaleceu ainda mais os defensores desse modelo que buscavam uma maior autonomia econômica através da industrialização brasileira.

Uma das principais conseqüências desse processo foi a grande ampliação do aparelho estatal, com o surgimento de uma série de órgãos de caráter regulatório das atividades produtivas, que desempenharam, durante décadas, um papel fundamental

---

<sup>43</sup> Diga-se de passagem que o ato de planejar consolidou-se nos países socialistas, onde foi denominado planificação. Neles, o Estado substituiu o mercado quase completamente, embora não do mesmo modo que nos países capitalistas. Esses também incluíram o planejamento como instrumento de ação estatal em diversos níveis territoriais de gestão. Principalmente na área da economia, o Estado transformou-se num coordenador do processo produtivo, assim como, formulador de projetos de colonização para ocupar novas áreas territoriais via incentivos fiscais, cessão de terras ou criação de distritos industriais e sua correspondente infra-estrutura.

na vida econômica, aliás, no tocante à modernização do país. Nos anos 50, o aspecto socioeconômico brasileiro já estava centralizado na figura do Estado, como a formulação de planos de desenvolvimento econômico e na elaboração de regras para preços e salários. Essa intervenção em direção à modernização foi, por assim dizer, responsável por uma verdadeira reinvenção do país, que se fez com grandes conflitos e conferiu ao Brasil moderno um perfil às vezes caótico. Uma de suas mais notáveis marcas foi o crescimento acelerado das taxas de urbanização, formando metrópoles industriais e de serviços que, por sua vez, deram ensejo a um mercado de trabalho nascente. Esse mercado atraiu grandes massas provenientes do campo devido à modernização da agricultura, também verificada no período, ao mesmo tempo, que a pauta de exportações agrícolas diversificou-se e novas terras foram incorporadas à produção, com a expansão de fronteiras econômicas para as macrorregiões Norte e Centro-Oeste do país.

b) Desenvolvimentismo - segunda fase:

A partir dos anos 50, o modelo de modernização centralizado pelo Estado e guiado por um ideal nacionalista começou a se esgotar, tanto em razão das dificuldades enfrentadas pelas próprias indústrias brasileiras - que dominavam uma tecnologia obsoleta - como pelo novo cenário do capitalismo mundial, em que as empresas multinacionais intensificavam a busca por vantagens geográficas na instalação de suas unidades de produção (HARVEY, 1993, 146). O governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960) inaugurou uma nova fase desenvolvimentista, marcada pelo *slogan* “50 anos em 5”, o qual se caracterizou pela clara associação do capital nacional ao estrangeiro, e pelo papel destacado exercido pelo Estado (IGLÉSIAS, 1985)<sup>44</sup>.

Em uma perspectiva essencialmente geográfica, o modelo desenvolvimentista previa uma série de ações do governo federal objetivando modificar as condições regionais, de forma a ocupar e integrar mais intensamente o território nacional consolidando o seu controle. Foi nesse cenário que ensejou a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), a construção da

---

<sup>44</sup> O Plano de Metas, denominação dada a esse plano de desenvolvimento econômico e social, se caracterizou pelo estabelecimento de metas que deveriam ser alcançadas no plano econômico-social e de infra-estrutura elaborados durante seu governo.

rodovia de integração entre as macrorregiões Centro-Oeste e Norte em sua porção oriental, em 1958 (Belém-Brasília) e a construção de Brasília, inaugurada em 1961.

A modernização capitalista internacional de tipo expansionista, dada a ampliação territorial da atuação das empresas multinacionais, como já mencionamos, causou grande repercussão no Brasil e em muitos outros países de perfil socioeconômico similar. A intensidade dessa expansão indicava uma aceleração do processo de modernização que estava constituindo um mercado internacional numa dimensão jamais imaginável pela humanidade. Essa aceleração exigia dos Estados mais eficiência e maior centralização das decisões. Nos anos 60 e 70, os países periféricos do mundo capitalista foram sacudidos por uma onda de golpes militares cujos resultados básicos foram: a suspensão das formas políticas democráticas, como a solução aos novos conflitos e reivindicações urbanas populares; a ampliação do papel do Estado como comandante interno do processo de modernização, agora facilitado pelo uso da força e pelo apoio internacional. O Brasil, assim como outros países, seguiram essa tendência, e os anos 60 e 70 e parte dos 80 tiveram como pano de fundo um desenvolvimentismo estatal fortemente centralizado, sob o comando de governos militares.

A compreensão do significado do Estado centralizado perpassa por práticas espaciais onde a implantação dos planos de desenvolvimento, a formação do mercado nacional e a modernização tecnológica de diversos setores de produção concretizam uma (re)organização espacial em vista de uma participação maior na economia mundial e, pelo menos no discurso político, uma modernização econômica que propiciaria em seu bojo um desenvolvimento socioeconômico sem pretendentes no Brasil. Falemos em ordenamento do território de âmbito nacional.

## **2.2 Os planos de desenvolvimento regional e nacional.**

Desde os anos 30, o aparelho estatal passou a incorporar as atividades de planejamento, mas só no final dos anos 50 essas preocupações se tornaram mais abrangentes e efetivas, com a fundação da Sudene e a definição do Plano de Metas. Os governos militares posteriormente implementaram o planejamento em grande escala - regional e nacional através das ações do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), entre 1972 e 1974, e do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979), quando foram orientadas para uma escala

macrorregional, e depois em nível sub-regional, selecionando áreas prioritárias de intervenção (BECKER e EGLER, 1993, 144-45). O segundo plano foi marcado pela redução drástica dos investimentos em decorrência, como já assinalada em outro momento, da crise de superacumulação capitalista e forte elevação da cotação do barril de petróleo. A oscilação dos juros durante a referida década foi grande e as dívidas contraídas pelos países periféricos foram a níveis estratosféricos (BECKER e EGLER, 1993, 145).

A ocupação dos “espaços vazios” das macrorregiões do Centro-Oeste e Norte mereceu grande atenção, em razão dos grandes recursos lá existentes e também como forma de consolidação do território nacional, o que revela a preocupação geopolítica dessa fase (MACHADO, 1995, 191). Enquanto o I PND esteve assentado na ocupação por eixos de desenvolvimento, o II PND teve como estratégia para ocupação dessas imensas áreas a criação dos “pólos de desenvolvimento regional” em decorrência da brusca diminuição de capitais disponíveis a juros baixos na segunda metade da década de 70. A forma encontrada para dar prosseguimento à prática territorial em processo foi valorizar e verticalizar os investimentos em “pontos” definidos do território que teriam a capacidade de proporcionar um retorno rápido de divisas através da exportação de produtos primários. Por isso grandes projetos públicos e privados foram autorizados e receberam créditos governamentais para operar em alguns pontos das macrorregiões Norte e Centro-Oeste, por exemplo, e os estímulos foram concentrados nos setores agropecuário, extrativo madeireiro e mineral. Além dos planos, institucionalizou-se um conjunto de órgãos de desenvolvimento para regiões previamente selecionadas sob o comando do governo federal, como: a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), em 1966; a Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul (Sudesul), 1967; a Companhia de Desenvolvimento do Vale do Rio São Francisco (Suvale-Codevasf). A partir dessas superintendências foram criados, na década de 70, os referidos “pólos de desenvolvimento” como: *Polamazônia*, de estímulo à produção agropecuária e extrativa mineral em faixas da Amazônia Oriental, vale do Rio Trombetas, noroeste do Pará e norte de Mato Grosso e Rondônia; *Polocentro* (Programa de Desenvolvimento dos Cerrados), de estímulo à produção agrícola moderna de exportação; *Polonordeste*, de estímulo à modernização industrial da região, além do combate às secas.

### **A formação do mercado nacional.**

A conquista de uma relativa autonomia do desenvolvimento econômico brasileiro pressupunha a formação de um mercado de escala nacional e, conseqüentemente, uma completa integração do território nacional. Tais tarefas foram seriamente assumidas pelos governos militares. O crescimento econômico desse período sustentou-se na expansão e na integração territorial do mercado interno, destacando-se a expansão da ocupação econômica em direção à Amazônia, ao Centro Oeste e ao Nordeste, sob a tutela dos capitais das regiões Sudeste e Sul, de forma a integrar essas áreas à economia nacional. Também foi importante o investimento no aumento do conteúdo técnico do território para lhe dar maior fluidez. Houve um extraordinário empenho na construção e na ampliação de estradas, como, por exemplo, as rodovias Transamazônica, Cuiabá - Santarém, Cuiabá - Porto Velho, etc. Outras redes de integração também foram erigidas para aumentar a velocidade e a intensidade dos fluxos econômicos e das informações, como a construção de aeroportos e portos; a ampliação da geração e distribuição de energia elétrica; o investimento em telecomunicações, etc. Investiu-se em pólos de desenvolvimento em zonas afastadas do Centro-Sul visando integrar outras regiões por meio de economias complementares. É o caso da Zona Franca de Manaus, pólo industrial que passou a funcionar por meio de isenções fiscais às empresas que lá se instalassem. Nesse período, as cidades assumiram um papel destacado, pois passaram a funcionar como nós da articulação territorial, sediando instituições estatais, concentrando e difundindo informações, assegurando a circulação de bens, capital e trabalhadores, levando para todo o país o modo de vida urbano moderno.

O processo de integração do mercado nacional, comandado a partir de São Paulo, mesmo que tenha bloqueado as possibilidades de uma “industrialização autônoma”, forçou o surgimento de “complementaridades” inter-regionais e fazia desenvolverem-se especializações regionais importantes, tais como o desenvolvimento de pólos de eletroeletrônicos na Zona Franca de Manaus, mineração no Pará, bens intermediários químicos no Nordeste na sua porção oriental, têxteis no Ceará e Rio Grande do Norte, entre outros (BACELAR, 2000, 75; CANO, 1985).

### **A modernização tecnológica dos setores de produção.**

A busca da diversificação econômica manteve-se como uma das metas principais do Estado central. A intenção era diminuir a dependência de um único produto nas transações no mercado internacional. Para atingir esse objetivo, a União incentivou vários segmentos econômicos voltados à exportação, como o caso dos setores de ferro, aço, alumínio, celulose e agropecuário. Nesse caso, produtos agrícolas com alta demanda no setor externo foram os mais valorizados, como a soja. A exportação de bens manufaturados ficou a cargo de corporações transnacionais situadas no Centro-Sul. Investimentos significativos foram realizados para melhorar a qualidade do produto brasileiro e para aumentar nossa autonomia econômica, científica e tecnológica.

Esse processo, que também possuía pretensões geopolíticas, foi comandado em parte pelas Forças Armadas, que, por sua vez, priorizaram quatro setores estratégicos: aeronáutica, indústria bélica, indústria nuclear e informática. Para tanto, ergueu-se um expressivo complexo industrial-militar na região do Vale do Paraíba, em São Paulo. Lá se instalaram o Centro Técnico Aeroespacial (pesquisas, ensino e produção), a Embraer (produção de aviões), a Avibrás (componentes aeronáuticos), a Engesa (armamentos e veículos militares) e o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) (BECKER e EGLER, 1993, 130-34).

No final da década de 70, foi criada a Secretaria Especial de Informática, encarregada de estimular a produção de micro e minicomputadores por empresas nacionais. Durante muitos anos os governos negaram permissão à entrada de empresas estrangeiras no setor, situação rompida pelo inevitável atraso tecnológico que daí decorreu. Além de tudo isso, o governo federal fez grandes investimentos na pesquisa e extração de petróleo em águas profundas, na pesquisa mineral, na indústria petroquímica, na pesquisa de melhoramento e adaptação de sementes a ecossistemas nacionais (Embrapa), etc.

Esse modelo de Estado centralizado e modernizador - que é a chave explicativa do Brasil contemporâneo - sempre sofreu muita contestação. Seu desenvolvimento se deu numa atmosfera política marcada por grandes conflitos e dominada por um autoritarismo que não hesitou em fazer uso da violência para dobrar resistências. As resistências nunca foram claramente contra o fato de o Estado cumprir um papel de peso nos rumos do desenvolvimento socioeconômico, mas sim contra o modo como ele cumpriu esse papel. Mesmo somando mais de 10 bilhões de

dólares em vinte anos no que corresponde aos investimentos da cobertura extensiva do território brasileiro por redes técnicas, as críticas são enormes em relação às conseqüências na ruptura dos ecossistemas locais pelas construções de estradas e hidrelétricas e o estímulo à retirada da floresta tropical (MACHADO, 1995, 194). E ainda o pouco grau de acessibilidade da maior parte dos habitantes regionais a benefícios desses investimentos, o que agrava conflitos sociais e a luta por domínio de terra (MACHADO, 1995, 195). Outro aspecto importante a considerar, embora haja uma lógica de acumulação dominante nos dias de hoje, no imenso território brasileiro, Francisco de Oliveira (1990) defende que se mesmo construindo uma economia nacional, regionalmente localizada, as heterogeneidades internas as macrorregiões não diminuíram. Muito ao contrário, tenderam a se ampliar, nos anos 70 e 80 (BACELAR, 2000, 75).

### **2.3 O desmonte do Estado desenvolvimentista.**

As estruturas estatais no mundo moderno se construíram em torno de um território nacional. esse foi o parâmetro básico da atuação dos Estados, embora não o único. O Estado desenvolvimentista brasileiro não fugiu a essa regra e, como já afirmamos, delineou o Brasil atual. Mal ou bem, criou-se por conta da arquitetura estatal um conjunto de interesses nacionais que por vezes se opõem, mesmo que de modo frágil, aos interesses estrangeiros. Na verdade, isso é comum a todas as nações modernas. Entretanto, mais do que o fracasso interno do Estado desenvolvimentista brasileiro, são as pressões externas que forçam a reforma do Estado brasileiro. O fato de terem origem externa não desqualifica essas pressões, desde que contem com o apoio definido democraticamente da população do país.

Os argumentos favoráveis à reforma do Estado podem ser resumidos nos seguintes termos: com a crescente globalização da produção, da circulação de mercadorias, dos padrões de consumo e do sistema financeiro, alega-se que o desenvolvimento socioeconômico não pode mais ser pensado a partir da dimensão nacional, menos ainda a partir de uma estrutura burocrática estatal. O desenvolvimento estaria no mercado e na integração econômica mundial, já que as empresas e os setores financeiros globais tomam decisões e operam recursos segundo uma lógica de integração mundial. Nessa visão, o mundo estaria caminhando para um sistema econômico e social cada vez mais integrado,

enfraquecendo as fronteiras nacionais e tornando as sociedades mais parecidas entre si. Daí ser impossível um desenvolvimento socioeconômico fora desse cenário alargado de relações, além das fronteiras nacionais.

Otávio Ianni (1999) pondera que talvez esteja a indicar que a instituição de um mercado cada vez mais mundial está mais uma vez no centro da transformação da experiência do espaço na medida em que se confirma a hipótese dos mercados nacionais, locus privilegiado da acumulação de capital desde o advento do capitalismo industrial, por não serem mais suficientes para comportar o processo de reprodução e valorização do capital. Se, desde a Revolução Industrial, o capitalismo desenvolveu-se primordialmente para dentro do mercado interno, num impulso originado pelo movimento da industrialização, urbanização e pela monetarização da reprodução social, a partir de agora precisaria de mais espaço, tanto em função da escala dos negócios alcançada pela flexibilização da estrutura produtiva e empresarial, como em razão da aparente secundarização do papel de consumo de massa no circuito reprodutivo da acumulação de capital.

Para Octávio Ianni (1995), a soberania do Estado-nação não está sendo limitada, ela sofre uma requalificação. Em suas palavras:

“[...] Quando se leva às últimas conseqüências ‘o princípio da maximização da acumulação do capital’, isto se traduz em desenvolvimento intensivo e extensivo das forças produtivas e das relações de produção, em escala mundial. Desenvolvem-se relações, processos e estruturas de dominação política e apropriação econômica em âmbito global, atravessando territórios e fronteiras, nações e nacionalidades [...]”. Desse modo “[...] o capitalismo, enquanto modo de produção e processo civilizatório, cria e recria o Estado-nação, assim como o princípio da soberania que define a sua essência.” (1995;40-41).

Para o sucesso dessa integração mundial há ainda que se desmontar um Estado que opera com parâmetros nacionais, além de remover os obstáculos à presença de interesses da economia global nas unidades estatais, tornando o território mais atraente quanto mais vantagens comparativas oferecer. Para tanto é necessário promover e aprofundar o processo de liberalização da economia,

erradicando as ineficiências do nosso campo produtivo, decorrência do peso excessivo do Estado. Passaríamos, assim, a um outro sistema, submetido à lógica modernizante do livre mercado, da globalização e da competitividade internacional. Uma das medidas para se efetivar esse plano seria a privatização das empresas e maior investimento em infra-estrutura territorial, abrindo novas atividades para o mercado.

Essa visão de reforma do Estado predominou nos anos 90 e com muita velocidade a liberalização do mercado foi realizada, assim como o processo de privatização. No campo das privatizações foram transferidos para o setor privado, inclusive estrangeiro, o sistema de telecomunicações, o ferroviário, o de estradas de rodagem, o de energia elétrica, o siderúrgico e o de mineração, etc. Considerando esses fatos e o enfraquecimento generalizado dos órgãos de desenvolvimento regional, pode-se afirmar que o Estado desenvolvimentista sofreu um desmonte, isto é, uma refuncionalização de suas práticas e, logo, uma nova fase se inaugura no tocante à organização do território.

Paradoxalmente, apesar de enorme poder que a burocracia estatal conquistou ao longo de décadas, como é o próprio governo federal que realiza o desmonte, as medidas que visavam esse fim foram implementadas com alguma facilidade. As chamadas reformas também se beneficiaram da opinião pública favorável, em virtude da insistência dos meios de informação dominantes no país. Contudo, esse processo, em grande medida endógeno, corre o sério risco de não implementar ações corretivas, pela própria fragilidade a que o Estado está sendo reduzido. Disso decorre grande parte das críticas ao novo modelo de Estado que se constitui. Um dos pontos negativos desse modelo seria a ênfase na competitividade internacional que depende da existência de um mundo essencialmente cooperativo (e, por isso, aberto), que aceita a competitividade como ideal, articulando toda a sua política econômica em torno dela. Na realidade, diferentemente do que se supõe, os principais países da arena mundial, com seu poder, desenvolvem políticas protecionistas contrárias à livre competição, para preservar seu sistema produtivo. Com isso, impõem muitas dificuldades à circulação de mercadorias dos países mais fracos economicamente.

A globalização não constitui uma sociedade mundial. Dito de outro modo: a globalização não inclui a população, que, no que se refere a empregos, por exemplo, só dispõe do mercado nacional, já que não há notícias da formação de um mercado

de trabalho globalmente unificado. Ao contrário: há um aumento das barreiras ao deslocamento de pessoas, em especial para os povos dos países pobres. As fronteiras dos territórios nacionais não estão menos porosas como alguns acreditam estar, se levarmos em consideração o conceito de território em sua dimensão nacional (perspectiva jurídico-política). Do mesmo modo, os serviços sociais continuam a se organizar em escala nacional.

Outro ponto importante a considerar nessa breve análise dos diferentes papéis do Estado brasileiro em relação à gestão territorial nas últimas décadas, é a desnacionalização e a privatização de infra-estruturas econômicas transferidas ao setor privado. De uma maneira geral, as infra-estruturas situadas em áreas muito dinâmicas do espaço econômico nacional foram absorvidas por grupos privados e não significa que a responsabilidade por investimentos na ampliação da mesma seja inteiramente da responsabilidade desses agentes sociais. Dessa forma, o enfraquecimento das estruturas nacionais enquadra-se num projeto que perpetua um sistema internacional desigual, em termos de capacidade produtiva e poder já que os investimentos diretos que aqui se instalam são dificilmente controlados pelo Estado. No caso de capitais produtivos, são exigidas as isenções fiscais para se instalar e estabelecer o mínimo de compromisso com o país, retirando-se assim que não for tão lucrativo.

A consequência territorial é o aprofundamento da heterogeneidade inter e intra-regional por causa da integração baseada na capacidade competitiva de alguns setores econômicos e de algumas áreas do espaço nacional, como já assinalado aqui. Por sua vez, essa integração ao mercado internacional, como a “única via” para promover o crescimento econômico e tornar “saudável” as contas públicas, não necessariamente está ligada às áreas de maior adensamento populacional (BACELAR, 2000, 87). Logo, essa ideologia político-econômica reforça a importância da inserção competitiva do Brasil no mercado internacional a partir da década de 90, como afirma Carlos Pacheco (1996), ampliando o fosso entre áreas internas da própria macrorregião.

Essa situação não é nova. Por condições inerentes ao sistema de produção capitalista, ao processo histórico de ocupação econômica das terras brasileiras articulado à economia-mundo, à integração territorial rarefeita pelos sistemas de comunicação e à condição de semi-periférico a partir da segunda metade do século

XX, inúmeros trabalhos científicos identificam trechos restritos de forte dinamismo econômico, enquanto vastas áreas encontram-se estagnadas, o que torna no atual século uma questão de Estado, num país de grande expressão territorial, no atual contexto técnico-científico.

O que é distinto da forte heterogeneidade regional da segunda fase desenvolvimentista (décadas de 70 e 80) e da atual é, em primeiro lugar, a maior complexidade das macrorregiões brasileiras no que se refere à nova divisão espacial do trabalho, como afirma Manuel Castells (1999) já citado anteriormente. A acumulação capitalista na sua “constituição” econômica é cada vez mais seletiva ao escolher territórios mais “estáveis” a sua realização, graças ao desenvolvimento das redes técnicas tão características do meio técnico-científico informacional, promovendo as verticalidades, como tão bem contextualiza, Milton Santos (1994, 1996, 2001). É a forma de um espaço reticulado constituído por pontos e arcos, que amplia as diferenças sub-regionais compondo estruturas produtivas modernas, mercados de trabalho específicos, urbanização e fluidez distintas ao lado de áreas “tradicionais”, velhas, com pouco dinamismo econômico. Em segundo lugar, por ações governamentais mais efetivas em diminuir as desigualdades econômicas inter-regionais das macrorregiões Norte e Centro-Oeste e proporcionar uma desconcentração das atividades produtivas do Sudeste, a segunda fase desenvolvimentista registra um espriamento, mesmo que relativo, da dinâmica econômica brasileira, ao contrário das políticas públicas da década de 90, como os Programas Brasil em Ação e Avança Brasil.

Entre 1970 e 1990, o Sudeste cai de 65% para 60% seu peso no PIB brasileiro, enquanto o Sul permanece estável, respondendo por cerca de 17% da produção nacional, porém as macrorregiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste ganham importância relativa, juntas, aumentam de 18% para 23% sua participação no PIB do Brasil (BACELAR, 2000, 74). Ainda que a produção do país apresente um padrão de localização muito concentrado em 1990, a concentração era menor do que nos anos 70. Em 1998, constatam-se poucas alterações em relação à dinâmica da desconcentração econômica no conjunto regional brasileiro: juntas, Norte, Nordeste e Centro-Oeste somam 24, 37% de suas participações no PIB ao passo que 58,16% e 17,48% são as respectivas participações das macrorregiões Sudeste e Sul (IBGE, 2000). Aqui, vale destrinchar a análise dessa participação quando nos referimos às

primeiras macrorregiões. Na realidade, a macrorregião Centro-Oeste foi a responsável pelo significativo aumento de seu peso no total de 24,37%, no tempo em que a macrorregião Norte cresceu de forma tímida e a Nordeste registrou uma retração, como podemos verificar entre os anos de 1985 e 1998:

**Tabela 1: PARTICIPAÇÃO DAS MACRORREGIÕES NORTE, NORDESTE E CENTRO-OESTE NO PRODUTO INTERNO BRUTO, EM PORCENTAGEM. (1985-1998)**

macrorregião/ano	1985	1998
<b>Norte</b>	3,84	4,48
<b>Nordeste</b>	14,10	13,05
<b>Centro-Oeste</b>	4,81	6,84
<b>Sudeste e Sul</b>	77,25	75,63
<b>Total</b>	100	100

Fonte: IBGE, 2000.

Mais uma vez, é importante destacar que essa primeira aproximação no que diz respeito às causas principais das últimas gestões governamentais no Brasil, não ressaltam as desigualdades internas a cada região. Essa desigualdade intra-regional pelas razões aqui já mencionadas também não será descrita em profundidade, mas indica e está ligada de alguma forma à reestruturação espacial das áreas mais dinâmicas do nosso território. Provavelmente, o melhor empenho do Centro-Oeste nos últimos anos está baseado na consolidação da agricultura moderna em algumas áreas das unidades da federação de Goiás e Mato Grosso, além da dinamização do setor de serviços e comércio de suas redes urbanas. Wilson Cano (1985) já demonstrara a crescente diferenciação interior a cada região brasileira e seus motivos seriam o desenvolvimento da agricultura e a industrialização “periférica” no esteio da desconcentração industrial provocada pela expansão das redes técnicas e incentivos governamentais para essas regiões durante a segunda fase desenvolvimentista.

No contexto da globalização, forças novas se encarregam da desconcentração espacial ainda que em muitos casos relativas das atividades econômicas. De uma forma geral, a abertura comercial favorece o surgimento dos focos de exportação; o papel da logística nas decisões de localização dos estabelecimentos é crescente para

redução dos custos de investimento; incentivos fiscais como resultado da política ativa dos governos estaduais e municipais; entre outros. Por conta disso, a nova organização espacial dos Estados Nacionais tende a resultar de um lado, da dinâmica da produção regionalizada das grandes empresas (de atuação mundial) e da resposta dos Estados Nacionais para enfrentar as conseqüências regionais seletivas da globalização da economia (BACELAR, 2000, 76).

Finalmente, pela globalização reforçar as estratégias de especialização regional, nos anos 90, é rompido o padrão de integração nacional entre as macrorregiões, forte característica dos mandatos militares das décadas de 70 e início de 80 (o que não significa que não houvesse atuação das empresas estrangeiras na nossa economia). O que torna notável nas ações governamentais atuais é a prioridade na inserção competitiva das áreas dinâmicas do país à economia mundial através do controle cambial, na redefinição do ambiente macroeconômico, nas prioridades de investimento infra-estrutural do território e na reforma do Estado. As convicções neoliberais não atingem pelo menos as ações de vários Estados nacionais e blocos econômicos da mesma forma, pois a União Européia possui uma política regional explícita e com instrumentos específicos ao tratar da integração de áreas ou setores menos dinâmicos ou da reestruturação espacial de regiões. Nesse caso, o conteúdo que passa a ser planejado no âmbito “externo” à unidade nacional européia, é a distinção, em modo geral, das políticas regionais do passado.

A problemática é ainda mais ampliada se salientarmos as especificidades da relação entre a questão regional e a gestão do território mediada pela crise fiscal do Estado, como explicita Cláudio Egler. Em suas palavras:

“[...] A crise e a reestruturação econômica afetou diretamente as relações Estado-região, colocando a questão regional em um novo patamar, onde o processo de globalização da economia mundial é acompanhado pela fragmentação política em interesses localizados. Estas relações que estavam profundamente marcadas pela capacidade de regionalização do Estado-nação foram profundamente alteradas pela emergência de novas formas de regionalismo, que, em alguns casos extremados, ameaçam a própria integridade da economia nacional [...] Isto pode ser atribuído a vários

motivos. Em primeiro lugar, a redução do ritmo de crescimento das economias nacionais e a generalização de formas de subcontração entre empresas permitem uma vasta gama de operações contábeis que levaram a uma substancial perda de capacidade extrativa do Estado, concomitantemente com o aumento do desemprego nas atividades e regiões tradicionais. Como consequência deste duplo movimento, houve um crescimento desproporcional dos encargos sociais a um limite que inviabiliza qualquer política territorial de distribuição da renda com base nos instrumentos fiscais clássicos, acentuando, por outro lado, os conflitos distributivos regionais.” (1995, 224)<sup>45</sup>.

Destarte, as práticas espaciais de um Estado centralizador no passado recente no Brasil são profundamente transformadas, diante do contexto das políticas neoliberais, se tornam mais restritas ao tratarmos de capacidade de investimentos em infra-estrutura territorial. Diante disso, cabe analisar mais a fundo a expansão dessa infra-estrutura econômica representada em nosso estudo pelas redes de transporte no Brasil em diferentes contextos e a consolidação da estrutura produtiva da soja e suas relações com as políticas governamentais que favoreceram seu desenvolvimento nas áreas de tensão ecológica entre o cerrado e a floresta equatorial amazônica no norte-matogrossense.

---

<sup>45</sup> Não obstante, o referido autor destaca que o papel do Estado (de economias liberais, organizadas ou reguladas) não deva ser menosprezado no tocante a implantação ou orientação de novas localizações das atividades produtivas (industriais, no caso de suas preocupações). Não só no âmbito dos investimentos, mas também na negociação com as comunidades territorializadas o Estado exerce importante função nesse sentido, pelo menos nas sociedades denominadas desenvolvidas citadas pelo mesmo - EUA, Japão e França (1995, 225-226).

### **Capítulo 3 - O (re)ordenamento territorial no norte mato-grossense: formas de ocupação, abertura de estradas e a gênese das territorialidades econômicas na contemporaneidade**

Como todo processo histórico de grande abrangência e complexidade, a modernização faz louvações às suas virtudes, ao mesmo tempo, que desqualifica as formas sociais ultrapassadas. As sociedades tradicionais, portanto, são consideradas o atraso, o arcaico enquanto as modernas, o avanço, o progresso social, enfim, o desenvolvimento. A idéia de desenvolvimento socioeconômico atrelada à crescimento econômico, que passou a ser muito utilizada a partir de meados do século XX, é uma “máscara do bem” para o processo de modernização, sempre considerado, pelo menos ao que se refere ao senso comum, avanço positivo. No Brasil, a modernização é recente contando com forte participação do Estado nesse processo, denominado Estado desenvolvimentista como já reportado anteriormente.

Sem dúvida, desde o término da Segunda Guerra Mundial, a sociedade brasileira é sensível ao processo de mudança econômica, social e política os quais vêm superando estruturas sociais tradicionais de base rural. No plano econômico, as atividades primárias como extrativismo e agropecuária, deixam de ser predominantes - embora não menos importantes - para dar lugar às atividades industriais e de serviços, abrindo, sob o comando do Estado, uma fase desenvolvimentista impressionante. O mercado atingiu escala nacional e o território foi integrado, mesmo

contendo grandes desigualdades inter-regionais. De maneira geral, essas desigualdades podem ser explicadas a partir dos seguintes critérios: distribuição da infra-estrutura econômica moderna; graus diferenciados de fluidez do território em virtude da disponibilidade e qualidade da estrutura territorial dos transportes e das telecomunicações e distribuição territorial do crédito e dos investimentos, dos serviços modernos e da ciência e tecnologia. Esses ganham maior vulto em virtude da alta agregação de valor e aceleração do tempo que submetem os próprios produtos e os processos produtivos no atual período técnico-científico informacional, conforme as afirmações de Milton Santos (1996).

María Laura da Silveira e Milton Santos propõem uma discussão em torno da possibilidade de uma divisão regional baseada na diferenciação da difusão do meio técnico-científico e informacional, isto é, dados da ciência, da técnica e da informação, e nas rugosidades sobre o território brasileiro. Daí, segundo os alguns pressupostos da divisão regional oficial em coincidir os limites regionais com as divisões interestaduais, os autores sugerem a existência de quatro Brasis: um Brasil Concentrado, formado pelas macrorregiões do Sudeste e do Sul; o Brasil do Nordeste; o Centro-Oeste e a Amazônia. No caso da região Centro-Oeste, constituída pelas unidades federativas do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Tocantins e incluindo o Distrito Federal, esses autores a definem como:

“[...] um território praticamente “natural”, ou melhor, “pré-técnico”, onde a vida de relações era rala e precária. Sobre essa herança de rarefação, os novos dados constitutivos do território são os do mundo da informação, da televisão, de uma rede de cidades assentada sobre um produção agrícola moderna e suas necessidades relacionais.” (2001, 271).

Apesar da forte estruturação econômica no território nacional, inclusive nas regiões Norte e Centro-Oeste durante as décadas de 60 e 70, quando se examina o processo de modernização brasileiro chega-se sempre à constatação básica de que ele foi essencialmente econômico. Os aspectos libertários e mais promissores da modernidade, que amenizariam as desigualdades sociais foram negligenciados. Muito pelo contrário: o sentido dado a essa modernização acabou sendo um novo gerador

de graves problemas sociais, uma vez que nosso “modelo” excluiu dos benefícios parte expressiva da população, que ficou “à deriva”, pois não podia mais voltar às suas atividades tradicionais nem ser incorporada à vida moderna. Vale mencionar que vários autores observam que essas atividades tradicionais nas áreas que compreendem as macrorregiões brasileiras Norte e Centro-Oeste nos dias de hoje, por exemplo, já teriam ligações, não tão intensas e fluídas, com as macrorregiões mais dinâmicas do país como a Sudeste e a Sul durante o início do século XX. Essas atividades formariam o que podemos chamar de um sistema socioterritorial de âmbito local/regional com características específicas<sup>46</sup>, não tão aberto à dinâmica nacional e internacional. A essa breve caracterização, o Brasil se configuraria como uma potência de escala regional ambivalente por possuir forte parque industrial; detentor de tecnologia de ponta em alguns setores econômicos e atuação de algumas de suas empresas em nível mundial. Por outro lado, persistem fortes desigualdades sociais, inter-regionais e intra-regionais (BECKER e EGLER, 1992).

O espaço econômico brasileiro não é a totalidade de seu território nacional assim como quando tratamos da dimensão econômica de uma sociedade realizamos uma abstração do todo social. O espaço econômico é aquela dimensão do espaço geográfico geral de uma sociedade que expressa o conjunto das relações econômicas. Identificar o espaço econômico é uma operação complexa de nosso raciocínio, porque na realidade ele está imbricado com todas as outras dimensões do espaço geográfico. O primeiro passo para essa identificação é localizar a abrangência espacial dessas relações e seus limites e, sendo assim, o espaço econômico do Brasil precisa ter a dimensão necessária para que sua economia possa se realizar.

Sem dúvida, o espaço econômico brasileiro nunca esteve unicamente restrito aos pontos do seu território nacional. Baseados em vários estudos, como de Celso Furtado (1959), João Cardoso de Mello (1982) e Caio Prado Júnior (1945), podemos afirmar que as relações econômicas brasileiras apresentam um significativo grau de inserção mundial. Desde o século XVI, o processo de colonização portuguesa em terras brasileiras incluiu alguns “pedaços”, porções de seu domínio à economia-

---

<sup>46</sup> Pensamos que seriam “formas” específicas da produção capitalista, pois inexistiria, na segunda metade do século XX, em terras matogrossenses, um modo não-capitalista de produção em uma formação dominada pelo modo capitalista, como teoriza Alain Lipietz (1988, 152). Analisaremos mais a fundo a formação social em Mato Grosso antes do (re)ordenamento territorial levado pelo Estado brasileiro, durante a década de 70, ainda nesse capítulo.

mundo em formação, no estágio mercantil em que se encontrava o capitalismo, e a realização econômica se completava em outras partes do mundo. A dependência ao exterior, portanto, foi inerente à constituição do nosso espaço econômico.

O grau de abertura econômica do espaço econômico brasileiro variou da lassidão à austeridade das suas fronteiras em diferentes períodos da Primeira República, quando predominava uma economia agroexportadora, as fronteiras de nosso espaço eram débeis e porosas. Nosso mercado era aberto para a produção industrial européia sem que praticamente nenhuma restrição fosse imposta à entrada de produtos estrangeiros. A expansão significativa da indústria brasileira a partir da década de 30, constata-se no enrijecimento das fronteiras do espaço econômico a fim de dificultar a entrada de produtos estrangeiros para proteger as produções brasileiras ao garantir o mercado interno.

Não é nosso intuito analisar os períodos de maior ou menor abertura do espaço econômico do Brasil ao longo do século XX, aliás, diga-se de passagem, que no período da década de 30 à década de 90, a frouxidão e a rigidez alternaram-se constantemente pela manipulação de alguns mecanismos como tributos e taxas de câmbio. O que vale destacar é que essas oscilações foram balizadas por uma certa óptica de soberania nacional. A partir do final da década de 80, por meio de vários planos econômicos como o Plano Collor, há um novo julgamento de valores quanto aos compromissos do Estado com a adoção da conduta política-econômica de cunho neoliberal.

Com a adoção nos países centrais em grande número de suas atividades produtivas do regime de acumulação flexível e diante da amplitude mundial que o capital alcançara nas últimas décadas, os países periféricos e suas respectivas economias nacionais requalificam sua escala de valor diante do processo de globalização, tornando-se um “sistema de bases regionais da economia-mundo”, como uma interpretação da reestruturação espacial em escala mundial consoante a reorganização política de vários Estados Nacionais por alguns princípios do pensamento liberal. Nesse novo contexto da ordem mundial, fortes são os impactos que repercutem tanto na organização e estrutura das economias nacionais e intra-regionais quanto nas funções estatais diante do reordenamento territorial (por planejamento, por exemplo), ao fragilizar a implantação de políticas territoriais bem

como das suas atribuições de que ao intervir na condução territorial das forças de mercado, atenuariam-se as disparidades regionais. (ADORNO, 2000, 36).

O Brasil, desde 1985, envolveu-se numa forte estagnação econômica que marcou a década de 80, refletindo na desestruturação produtiva de regiões que tinham sido objeto de investimentos pela fase desenvolvimentista. Logo, será intensamente atingindo por este novo cenário político, agravando ainda mais suas demandas (BACELAR, 2000). Lembra-se que a compreensão desse quadro perpassa o âmbito da transição do regime de acumulação quando a reconversão produtiva significa rápida obsolescência do parque industrial da semi-periferia e uma grande dificuldade de passar à nova forma de produção, o qual desdobra-se em novos parâmetros na geopolítica mundial. Esses desdobramentos compõem a era do “*apartheid* tecnológico” (implantar e sofisticar as redes suporte da produção), o qual é balizado pela criação de “territórios livres” conforme a lógica da valorização da diferença; pelo cerceamento tecnológico, sob a justificativa da não-proliferação nuclear e a restrição de fornecimento de armas a “governos irresponsáveis”; pelo mito da desestatização, quando nos países ditos desenvolvidos o Estado se transforma, se moderniza, mas não se desmonta. (BECKER, 1995, 51).

Alguns pontos devem ser levados em conta nesse período atual da liberalização da economia brasileira a partir da década de 90. Essa nova política econômica do governo almejaria a privatização de empresas estatais e uma menor participação do Estado no sistema econômico do país, além de abrir incentivos para a entrada de novos capitais estrangeiros, principalmente de produtos industrializados. Tal conduta se baseava no discurso de que o parque industrial brasileiro urgia se modernizar, e que para tanto seria através de uma maior concorrência entre mercadorias nacionais e importadas que impulsionaria uma melhoria no padrão de qualidade dos produtos nacionais face à abertura do mercado.

Há continuidade dessa política neoliberal nos governos seqüentes, sendo traduzida na sua versão brasileira nos rumos do próprio Estado ao refletir na sua conduta político-metodológica sobre o pensar, planejar e agir as suas políticas de ordenamento territorial em prol do desenvolvimento econômico. Não que o governo brasileiro não estabeleça mais parâmetros para suas políticas territoriais, não obstante, ocorre, que de forma geral o mesmo tem se pronunciado em favor de uma maior liquidez da economia estatal em prol de uma reversão agora para uma

participação fundamental e direta das empresas de capital privado com o propósito do reordenamento territorial com vistas ao desenvolvimento econômico nacional e a diminuição das desigualdades inter-regionais.

Acrescenta-se que, ao lado do mundo das postulações teóricas, verifica-se o da sua materialização, sobretudo no âmbito administrativo, numa óptica empresarial, que carregado pelo discurso neoliberal injeta uma revisão na agenda da gestão do Estado sobre seu território. Isto representará uma alteração ainda maior na própria pauta de atenção do próprio ao reforçar a fragilidade de algumas políticas governamentais, entre elas a da eficácia do planejamento territorial nacional e regional do país, podendo resultar numa desvalorização destas no próprio programa dos últimos governos, chegando ao ponto de serem relegadas do organograma estatal. Este é o caso dos órgãos de planejamento territorial que surgiram com o propósito de dirimir as disparidades regionais no Brasil, chegando à sua extinção, ou quando não, sofrendo um esvaziamento orçamentário e de recursos humanos. Estamos nos referindo à extinção da SUDESUL e SUDECO, à redução do poder de ação da SUDENE e SUDAM, atingindo até o deslocamento da pasta de assuntos regionais do primeiro para o segundo escalão hierárquico do governo federal, na seguinte seqüência: liquidação do Ministério do Interior para dar lugar à Secretaria de Desenvolvimento Regional (Reforma Governo Collor), sucedida pelo Ministério da Integração Regional (Reforma do Governo Itamar), também extinto passando a atribuição finalmente à Secretaria Especial de Políticas Regionais (Reforma Governo Fernando Henrique Cardoso) (ADORNO, 2000, 26).

Constata-se que há uma reversão na adoção de políticas territoriais, àquelas orientadas ao desenvolvimento das regiões brasileiras, principalmente as periféricas em virtude da política regional da esfera federal não passar de um resíduo nos dias de hoje. É revigorado nesse momento, como deduz Lúcio Flávio Adorno (1998), um clientelismo político da elite regional. Nem mesmo aquelas ações que visavam dar aporte ao avanço da fronteira agropecuária no interior, notadamente operada entre os anos 70/80 em direção ao Centro-Oeste e Norte do país, têm sido objeto consistente de coordenação pela máquina administrativa federal.

Com a forte diminuição de sua participação no direcionamento de uma política de desenvolvimento econômico das regiões que garantisse uma articulação e sustentação nacional, o poder público federal permitiu uma desenfreada disputa

regional, grande parte das vezes pelas unidades federativas, direcionando assim para uma elevação das desigualdades regionais num ritmo de acumulação e desestruturação produtiva extremamente acirrada, como assevera Tânia Bacelar (2000). Na verdade, este movimento foi induzido pelo próprio governo federal a partir da indefinição de uma nova política tributária e fiscal que equalizasse os distúrbios na balança de tributos e arrecadação regional, visto tanto na escala das macrorregiões quanto na das unidades da federação. Nesta é que encontramos os maiores exemplos de repercussões da falta de uma política nacional de desenvolvimento voltada inicialmente à integração socioeconômica do país, ou em outras palavras, a falência do Estado em assegurar responsabilidade e um pleno controle ao reordenamento do seu espaço nacional. (ADORNO, 1998, 100)

Da fase do endividamento do país contraído pelos empréstimos efetuados pelo projeto desenvolvimentista do governo federal, surge o déficit público interno com tamanha expressão ao problema da dívida externa brasileira, pois agora, mais do que nunca, são os estados da União que contraem dívidas para tentar sanar seus problemas infra-estruturais, de perda de renda e de desemprego.

Este tipo de gerenciamento agrava mais as relações regionais do país quando diversos estados entram, em desiguais condições de competição, numa guerra fiscal, que para atrair o capital transnacional, reelaboram os seus incentivos fiscais ainda que haja renúncia fiscal, comprometendo o futuro da própria sociedade daquela unidade federativa. Então, essa situação é bastante delicada quando nos deparamos com a não resolução do problema do déficit público interno o qual agrava mais ainda a crise fiscal do Estado brasileiro. O esvaziamento da capacidade de investimento dos cofres públicos indiretamente proporcional à captação de investimentos externos encontra nesse a única fórmula para equacionar a desestruturação de seu espaço econômico - quiçá os estados mais periféricos, embora para muitos críticos de forma equivocada. Ainda assim é uma maneira de garantir o marketing político dos governantes perante a opinião pública.

Segundo Flávio Adorno, aquele modelo desenvolvimentista conhecido desde a década de 50, adaptado aos critérios atuais de agregação de capital, esta sendo reproduzido agora por governos estaduais como sinônimo de modernidade e progresso, agravado pela abertura econômica que reforça os efeitos desagregadores da distribuição do desenvolvimento no país, com a inserção social e economicamente

discrepante do território nacional aos fluxos da globalização. Portanto, o processo de desregulamentação da política de planejamento territorial no país de hoje é conduzida por uma geopolítica dos negócios das elites regionais no poder das unidades federativas (1999, 101). Isso é de grande preocupação para a sociedade brasileira atual, mas será que a questão regional no Brasil perpassa uma nova política de unidade nacional via sua própria integração?<sup>47</sup> Claro que não se trata de recuperar o modelo geopolítico anterior concebido e implementado pelos governos militares em décadas recentes pelo simples fato de estarmos inseridos em um novo contexto político-econômico, há dominância de um regime produtivo de acumulação flexível mais competitivo e pelos equívocos do projeto Brasil potência ensejou.

Gostaríamos de entretecer a estrutura social regional atuante na área de estudo para melhor explicar o reordenamento territorial no eixo da BR-163, cuja produção de soja é extremamente elevada no quadro produtivo de Mato Grosso, no contexto das mais recentes políticas territoriais, tais como Brasil em Ação e Avança Brasil. As figuras 1A e 1B demonstram os principais estados produtores (diga-se de passagem, produção que já extrapolou os limites do clima subtropical em direção aos climas quentes do país e é no estado mato-grossense a maior tonelagem produzida na primeira metade dessa década) e a porção do estado em estudo mais relevante nesse trabalho sob a influência da BR-163, respectivamente. Mas antes disso, cabe descrevermos a evolução do sistema de transporte rodoviário no Brasil desde o século XIX e sua disposição e abrangência de acordo com as políticas territoriais nacionais e a inserção do espaço econômico brasileiro na economia-mundo. Verificaremos que o esforço em integrar o seu espaço econômico é recente e é parcial em dois sentidos: de um modo geral é uma integração extremamente seletiva, exceto em alguns períodos; e priorizando um tipo de rede de transporte não indicado para um país de dimensões continentais.

### **3.1 A evolução da rede rodoviária no Brasil e em Mato Grosso**

---

<sup>47</sup> Para melhor visualização, ver figura B em anexos ao comparar a evolução da abrangência dos espaços da circulação e da distribuição rodoviário e ferroviário ao longo do século XX. A discrepância entre as duas modalidades em termos de conectividade inter-regional é gritante nos dias de hoje.

Considerar as rodovias nacionais como as responsáveis pela maior interconexão das variadas porções do território brasileiro não é exagero. Nenhum sistema de transporte é tão integrador como as rodovias e são as maiores em assegurar os fluxos de mercadorias e de pessoas em nosso país. Mesmo que de forma breve ao ressaltar a tecnicidade dessa rede ao longo dos anos, perceber seu peso em diferentes momentos da história econômica recente das políticas públicas é o nosso objetivo nesse momento.

Em primeiro lugar, a função e a importância das redes de transportes estão ligadas ao modelo territorial característico do modo de produção capitalista o qual está assentado cada vez mais nos espaços de fluxos. Atualmente podemos dizer que esse modelo implica em enormes necessidades de transporte, em todas as escalas, voltadas para a articulação dos espaços regionais ou destes com o internacional. Estas grandes necessidades de transporte são resultado das próprias propriedades das atividades produtivas que estão baseadas na especialização da produção e na interdependência e não na auto-suficiência espacial.

Daí a importância fundamental dos eixos de circulação na produção do espaço capitalista, constituindo-se como “movimentos de massas econômicas por um conjunto de vias (caminhos, trilhas, rios, estradas, etc.), utilizando-se os vários meios adequados (animais, veículos, sistemas)” (SILVA, 1949:69).

Segundo Márcio Graziano esse movimento de massas econômicas é determinado:

“[...] pelos custos de transferência (transportes e custos anexos), ou seja, a distância econômica é determinada pela distância geográfica e pelas condições de transportes. Quanto maiores forem as facilidades de transportes para uma mesma distância geográfica, menor será a distância econômica [...]” (1971:69).

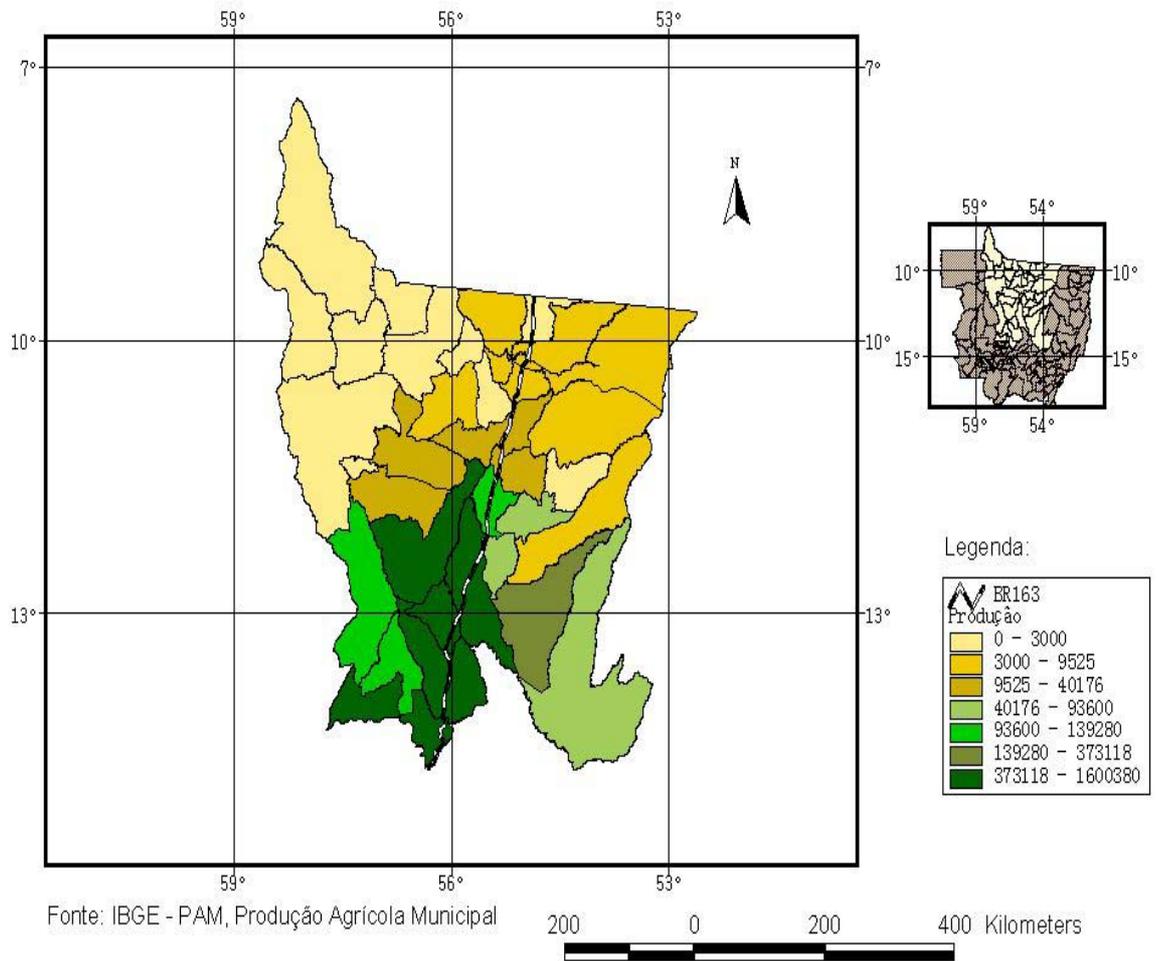
Nesse contexto, é justificada a preocupação dos grandes produtores da soja matogrossense em relação às vias de escoamento. As condições atuais de transporte do produto aliadas à distância das zonas produtoras do estado ao mercado consumidor (seja interno ou externo) interferem na eficácia e custos dessa produção. O êxito da produção sojifera, como em toda atividade capitalista, é baseado nas

vantagens obtidas pelo produtor na relação custo-benefício. Contudo que haja uma redução nos

**Figura 1A**

**Figura 1B**

Produção de soja (ton.) por municípios  
da área de influência da BR 163 - MT 2003



custos do transporte, torna-se maior a possibilidade de aumento dos lucros e, com isso, os custos de transferência tendem a ser minimizados e os espaços de circulação ganham um novo sentido: incrementam o processo produtivo, transformando as massas produzidas em fluxos. Aliás, atenta-se para o fato das especificidades da comercialização das commodities. Essa é baseada em preços já estipulados pela Bolsa de Chicago que concentra as informações de todas as áreas produtoras que participam desse mercado em âmbito mundial.

Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território cumprem um papel fundamental na integração territorial à proporção em que são multiplicados e sobrepostos de forma articulada e em escalas cada vez mais amplas graças à unificação técnica e organizacional desses mesmos sistemas (XAVIER, 2001, 329).

Conforme já comentado em capítulos anteriores, a inserção brasileira na economia-mundo e sua relação com as diferentes ideologias político-econômicas do Estado ao longo dos séculos XIX e XX, proporcionaram diferentes concepções acerca da integração em seu território, o que não corrobora a tese de que à nossa integração faltaria, exclusivamente, a densidade tecnológica nos espaços da circulação e distribuição. Evidente que essa é um fato que retardaria o processo de plena articulação das variadas porções do Brasil e sua fluidez.

A rede rodoviária brasileira é a modalidade de transporte que obteve grande articulação territorial em curto espaço de tempo. Até o final do século XVIII, não havia estradas no Brasil. Existiam apenas caminhos abertos para o conhecimento do território colonial ou das fazendas aos núcleos urbanos e aos vales fluviais importantes e antigas trilhas de índios, especialmente as que galgavam a Serra do Mar, de São Vicente até Piratininga, e do Rio de Janeiro em direção a Minas Gerais.

A primeira estrada digna desse nome é a Calçada do Lorena, construída entre 1788 e 1790 pelo Brigadeiro João da Costa Ferreira, seguindo determinação de Bernardo José Maria de Lorena, governador da Capitania de São Paulo. Subia a Serra de Cubatão em corte e aterros, tinha 3 metros de largura e era calçada com lajões de pedra, de modo a permitir tráfego em qualquer época do ano. Ia-se de canoa de Santos até Cubatão, onde tinha início a calçada. No planalto, podia-se ir de canoa pelo Rio Pequeno, seguindo pelo Grande para chegar a São Paulo pelo Rio Pinheiros; era possível percorrer este trecho também por terra, desde 1661. Porém, apenas em 1797, outro governador da capitania, Antônio Manuel de Melo, iniciou um aterro sobre o mangue, de Cubatão a Santos, concluído somente em 1824 pelo presidente da província Lucas Antônio Monteiro de Barros (VARGAS, 1991, 137).

A parca interconectividade das porções do território colonial ainda foi contornada pela disposição fluvial. Trata-se da confluência dos rios no interior que, aliás, são considerados as grandes vias de penetração. Verifica-se em particular as vias que partem do litoral sul em demanda das capitanias de Goiás e Mato Grosso, e das outras setentrionais que sobem pelo vale do Rio Amazonas, e tomam pelos seus grandes tributários Tocantins, Tapajós e Madeira a direção para o sul os quais em seus altos cursos, se encontram. Essa configuração é consolidada apenas a partir do século XVIII quando a interiorização ganha força pelo surto da atividade mineradora em alguns pontos do centro-sul da colônia portuguesa na América.

O atual território estadual do Mato Grosso ainda conhece apenas no correr do século XIX, outra comunicação em direção ao extremo sul do domínio colonial brasileiro. Pela Bacia do Paraguai subirá uma corrente penetradora que se encontrará na então província matogrossense com as demais vias desta capitania, em demanda do leste e norte, alcançam o litoral em pontos extremamente afastados da saída pelo Paraguai, que é no Rio da Prata. A diferença está em que, neste caso, virá colaborar com o povoamento e penetração brasileiros e de seus vizinhos hispano-americanos (PRADO JÚNIOR, 1942, 238).

Assim, numa descrição geral das comunicações fluviais do Brasil Colonial e destacando-as em sua disposição em Mato Grosso, as grandes conexões do interior da colônia, entrelaçando-a de norte a sul e duplicando a linha marítima e costeira, eram as existentes anteriormente. Para uma das mais afastadas capitanias, e mais tarde, províncias em relação ao Oceano Atlântico, o Rio Tietê foi o maior responsável

pela circulação entre Mato Grosso e as principais cidades do litoral até o início do século XIX. Pessoas e mercadorias eram embarcadas e desembarcadas em Porto Feliz (São Paulo) que fica abaixo do trecho encachoeirado do rio. Ao descer em seu curso, as embarcações encontravam o Rio Paraná, e por esse chegava-se ao Rio Pardo, que se navegava à montante até uma localidade chamada Sanguessuga. A partir daqui, a navegação passa a ser na Bacia do Paraguai, mas antes era necessário percorrer um trecho de 16,5 quilômetros pouco acidentado com canoas e mercadorias a serem transportadas em carro de boi. Assim se alcançava o Rio Camapoã onde se instalara a fazenda desse nome, origem da atual cidade, para fornecer gente e animais ao transbordo por terra; além disso, servia em sua guarnição militar para manter defesa contra possíveis conflitos com as tribos indígenas locais. As embarcações novamente postas a flutuar no Rio Camapoã, desciam por ele até o núcleo de Poxim, e por esse ao Taquari. Atravessava-se em seguida o Pantanal, conhecido à época também como Lagoa Xaraés, atingindo o Rio Paraguai. Tomando-se por esse acima, e em seguida por seu afluente, pelo Rio São Lourenço, chega-se ao Rio Cuiabá e então à capital da unidade matogrossense<sup>48</sup>.

Depois dessa descrição cuja duração da viagem era entre 4 a 5 meses, Caio Prado Júnior ironiza em sua já citada obra, o cansaço do leitor ao acompanhá-lo em um mapa (1942, 249). Pois bem, o percurso descrito é um espaço de circulação e da distribuição digno de nota porque foi uma via regular de comércio durante um longo período, pouco mais de um século entre os séculos XVIII e XIX, mantendo o estado mato-grossense articulado por via marítima à cidade do Rio de Janeiro, então capital durante parte do Brasil Colônia e Imperial<sup>49</sup>.

Outras duas articulações também conectavam Mato Grosso às demais áreas do território colonial. De caráter terrestre ligava Vila Boa, capital da capitania de

---

<sup>48</sup> Vale fazer uma notificação nesse momento: entre os séculos XVIII e XIX, o território matogrossense compreendia além de sua área atual, grosseiramente, as áreas que hoje são o estado de Rondônia e Mato Grosso do Sul.

<sup>49</sup> Não é demais lembrar que a configuração do estado de Mato Grosso já sofreu várias modificações. Grosso modo, pela análise de mapas confeccionados durante o Vice-Reino do Brasil, em 1763, suas terras denominadas Capitania do Mato-Grosso ou Minas Novas de Cuiabá e Mato Grosso, compreendia também as atuais terras do Mato Grosso do Sul e metade sul do atual estado de Rondônia, apesar do Rio Araguaia já delimitá-lo a leste com a Capitania de Goiás (atuais territórios estaduais do Tocantins e Goiás). Essa configuração permaneceu durante longo tempo no Brasil Imperial e início do Brasil República até 1943, quando fora criado o território do Guaporé (1943-1956), sob jurisdição federal até 1981, hoje denominado estado de Rondônia (1956). Em 1977, foi a vez da emancipação do estado do Mato Grosso do Sul graças a lei de 11 de outubro de 1977, e sua consagração em 1979. Desde então se mantém os contornos do estado mato-grossense como conhecemos até os dias atuais.

Goiás, a Cuiabá. Essa conexão punha essa unidade em conexão direta com o núcleo de São Paulo e os portos do Rio de Janeiro e Salvador, por exemplo. Finalmente a ligação fluvial pelos Rios Tapajós e Madeira, grandes tributários do Rio Amazonas, articulavam Mato Grosso ao Pará, contudo essa estava restrita à porção oeste matogrossense (Vila Bela da Santíssima Trindade), devido à exploração de metais preciosos no século XVIII.

Diga-se a propósito sobre as condições de navegação do Rio Madeira ao final do século XVIII. O então governador do Pará, D. Francisco de Sousa Coutinho, datada de 1797, confirma as dificuldades de circulação, principalmente na porção norte da colônia e, por isso, indica aos governadores do Maranhão, Goiás, Mato Grosso, através de cartas régias, o plano de orientação em jurisdição respectiva à maior utilização de transporte fluvial para melhor aproveitamento das relações comerciais (PRADO JÚNIOR, 1942, 251). O intuito da metrópole portuguesa era transformar a Bacia Amazônica num enorme escoadouro de todo interior norte de seus domínios americanos, ou seja, tais áreas já eram concebidas como fundamentais para a circulação no espaço econômico brasileiro, ainda que não tenha havido sua concretização naquela ocasião.

Martius nos fornece em 1820 um testemunho pessoal sobre a navegação do Madeira ao afirmar sua decadência já que os fluxos eram extremamente reduzidos comparados aos tempos áureos da mineração no século anterior. A utilização do Tapajós para as comunicações do Mato Grosso é mais recente e data do século XIX. O estímulo do franqueamento das minas do Alto Paraguai foi importante, pois o contato com a Bacia Amazônica foi realizado pelo Rio Arinos, quando ao cortar o norte do Mato Grosso, forma o Rio Tapajós. Apesar dos esforços, não vingou a exploração das minas do Alto Paraguai o que não animou as comunicações, mas mesmo assim, a realização da mesma era efetuada entre Mato Grosso e Belém do Pará (MARTIUS e SPIX, 1938, 165).

Nesse sentido, compreender o sistema de circulação da colônia portuguesa no Brasil é vinculá-la à progressão do povoamento em certa medida orientada pela avidez por metais preciosos. Inicialmente, a ocupação se instala primeiro no litoral, e partindo daí, penetra o interior, ou progressivamente, ou espalhando por ele núcleos mais ou menos afastados do mar.

Essa configuração passa por uma sensível mudança quando a atividade mineradora ganha expressão nos princípios do século XVIII. Embora a direção seja a mesma (litoral-interior), o sentido é oposto em virtude dos núcleos constituídos no interior pela atividade mineradora passarem a procurar uma saída mais curta, rápida para a costa atlântica. É o caso particular dos centros mineradores da província de Minas Gerais que, alcançados inicialmente via São Paulo, e logo em seguida, Bahia, procurarão depois outras saídas pelo Rio de Janeiro, Espírito Santo, Porto Seguro, Ilhéus, etc. (PRADO JÚNIOR, 1942, 237).

Ainda em relação à disposição dos espaços de circulação e da distribuição ao longo do período colonial, evidencia-se a independência de cada um, ou seja, o feitiço é fragmentado, sem interconexão. Formam pequenos sistemas autônomos os quais se sucedem de norte a sul ao longo do litoral, conformados pelos dois extremos: núcleos litorâneos e interior. O essencial desses sistemas é a característica de que servem de núcleos de povoamento situados na costa, os quais cumprem a interface colônia-metrópole e quase todos os sistemas possuem como via principal as comunicações fluviais.

Conforme a análise de Caio Prado Júnior, em sua obra intitulada **A formação do Brasil contemporâneo**, de 1942, os rios e baías tiveram um destaque muito importante como espaços de circulação. As vias terrestres que neles se articulam passam a ser subsidiárias, já que os rios são os eixos e servem de escoadouro geral do sistema. Além disso, as estradas coloniais possuíam péssimas condições de tráfego, posto que fossem transitáveis apenas para pedestres e animais quando fosse o período seco, enquanto os atoleiros eram constantes no período chuvoso. Daí, o considerado pequeno sistema de circulação autônomo colonial ser via de regra frágil e custoso porque grande número de vias fluviais sob o regime climático da tropicalidade mantêm a navegabilidade apropriada no momento da estação úmida e não ao contrário.

A escolha do traçado também onera a operação de comunicação. O critério em traçar a via terrestre era a economia de esforços na sua construção e a intensidade do tráfego. Assim descreve Caio Prado Júnior:

“(…) contornam-se os menores obstáculos de preferência a gastar trabalho em removê-los; nas ascensões, só se afasta da linha

direta quando o aclave o proíbe além de qualquer sombra de dúvida. A subida das serras constituía sempre para os viajantes uma verdadeira partida de alpinismo, e era de admirar como os animais, suportando cargas pesadas, conseguiam equilibrar-se sobre o abismo. Mas a par destas mesquinhas e contraproducentes economias de traçado, a ignorância e o empirismo dos construtores levava-os muitas vezes a estendê-lo inutilmente com erros palmares de direção e cálculo (...)” (1942, 256).

E ainda acrescenta:

“(...) a largura do leito, quando ela não é naturalmente proporcional pela natureza em condições aceitáveis como em terrenos unidos e livres de vegetação obstrutiva, limita-se ao estrito necessário: tropas e pedestres têm de marchar em fila indiana, e não raro as cargas das bestas ou as pernas dos cavaleiros roçam pelo arvoredos ou taludes marginais. O encontro nestes pontos de tropas viajando em sentido contrário dava lugar a não pequenas dificuldades; incidentes freqüentes que serviam a Saint-Hilaire para considerações sobre a cortesia e delicadeza dos brasileiros que compara vantajosamente à grosseria e violência dos europeus. Pontes eram tão raras, que o mesmo naturalista chega a perguntar-se se tal gênero de construção era conhecido no Brasil (...)” (1942, 256).

Por essa caracterização assegura-se o comprometimento da plena circulação, posto que o volume de mercadorias não pode constituir unidades grandes ou ultrapassar meia carga de peso. A repercussão para as conexões mercantis na colônia é a desvalorização relativa de grandes objetos em detrimento dos menores. Pois então, independente da forte desintegração do espaço econômico brasileiro, os espaços da circulação e da distribuição que se responsabilizam pela troca de informações, mercadorias e de pessoas são sobrepostos, ou seja, os “caminhos fluviais” ou as incipientes estradas à época não distinguiam os fluxos. A incorporação

de inovações técnicas e a implantação dos sistemas de engenharia para assegurar diferentes tipos de fluidez pode ser o marco que periodiza a evolução dos espaços de circulação, além do quadro geral viário no Brasil consistir não só a navegação ao longo da costa (cabotagem) ou a navegação fluvial como as responsáveis pela circulação, mas também os caminhos e estradas de terra<sup>50</sup>.

Sendo assim, a sobreposição entre os espaços da circulação e da distribuição em vários espaços econômicos é muito mais duradoura do que a variedade de sistemas que surgem somente a partir do século XIX e, principalmente no século XX no caso brasileiro. Aqui, no geral, o hiato entre as inovações tecnológicas nos sistemas de circulação não é expressivo, apesar do atraso das articulações territoriais como visto no exemplo narrado no parágrafo anterior. Isso não é uma problemática, nem um fato que distingue nosso espaço econômico dos países como EUA, país-continente, onde, no período colonial, apresentava outrossim ligações estreitas entre as partes do seu espaço diminuto<sup>51</sup>. Entretanto, interessante é a constatação do longo período no espaço colonial português na América e, mais tarde, no Brasil independente, da configuração de uma “economia de arquipélago”.

Mais tarde, como afirmam vários autores, a integração parcial do território polarizado por São Paulo marcou uma importante mudança para o espaço econômico brasileiro, que até então era formado por um conjunto de ilhas econômicas que evoluíam segundo lógicas próprias (XAVIER, 2001, 330). A partir disso uma nova distribuição das atividades econômicas é realizada, assim como, massas populacionais deslocadas, ainda que sejam transformações restritas ao avanço do

---

<sup>50</sup> Boris Fausto assinala que devemos ponderar e não negar o sentido mais profundo da colonização de Portugal em terras brasileiras. Contudo, o mercado interno deve ser levado em consideração no balanço da economia colonial por atividades econômicas destinadas ao próprio, tais como: a produção gaúcha de gado, carne seca, muares e o tráfico de escravos ou comércio das almas. Dessa última, formou-se uma extensa rede de negócios e constituiu vários grupos endinheirados na Colônia, como os do Rio de Janeiro cujos integrantes eram brasileiros e portugueses já radicados aqui (2002, 57).

<sup>51</sup> Charles Sellers, Henry May e Neil McMillen (1985) assim descrevem a qualidade da circulação ao término do período colonial norte-americano: “(...) os meios de transporte de uma parte a outra desse esparramado império republicano eram rudimentares, e as comunicações tão raras que as cartas transportadas pelo serviço postal importavam em apenas uma per capita ao ano (...)” (1985, 49) Contudo, no contexto da expansão para o Oeste e a formação de um mercado nacional, os autores afirmam que: “(...) a implantação nas décadas de 1840 e 1850, da rede de ferrovias aumentou a eficiência de um sistema de transportes que já conseguira colocar, na órbita de um mercado irresistível, a maior parte do país. Em 1828, Baltimore iniciou a construção de uma estrada na direção oeste até o Rio Ohio. Na década seguinte, milhares de quilômetros de estradas vicinais foram construídos. Só na década de 1850, porém, o sistema ferroviário alcançou o ponto culminante. Nessa década foram completadas as grandes linhas-tronco ligando leste e oeste. Em 1860, o país possuía mais de 48.000 quilômetros de ferrovias (...)” (1985, 123).

cultivo do café no oeste paulista. Nesse momento, Marcos Xavier (2001, 330) temporiza como o primeiro momento para a integração parcial do território entre a segunda metade do século XIX e os anos 30 do atual século.

Houve um significativo aparelhamento técnico, destacando-se as ferrovias, a navegação a vapor internacional e de cabotagem, além da navegação fluvial, rede telegráfica e os cabos submarinos. Sem embargo, o desenvolvimento técnico e a administração desses sistemas se deram de forma fragmentada com a utilização de técnicas importadas e operacionalizadas por firmas americanas e européias cujos intuitos eram somar de forma restrita ao território os instrumentos necessários a determinadas produções.

Então no século XX, ainda com péssimas dificuldades de transporte, uma alternativa, mesmo que dispendiosa, é implantada para atender a porção sul de Mato Grosso. Com a construção da ferrovia Noroeste do Brasil articulando o estado de São Paulo à Bolívia, o estado mato-grossense passa a ser maior influenciado por aquele e a cidade de Corumbá, então a principal cidade por suas atividades comerciais graças à sua localização às margens da principal via de comunicação, rio Paraguai, perde o posto para Campo Grande, cidade cortada pela ferrovia, concluída em 1914 (BORGES, 2001, 115).

Nesse momento, em que as estradas representavam pequenos investimentos pontuais, as ferrovias atendiam à demanda da economia agroexportadora ligando os locais de produção aos portos e ainda sua interiorização era bem maior do que as pouquíssimas estradas existentes (VARGAS, 1991, 141-42). No caso da ferrovia Noroeste do Brasil, iniciada sua construção em 1905, que obedecia a um traçado de Gonzaga de Campos, com destino a cidade de Cuiabá, sofreu modificações em 1907, baseando-se no projeto de Emílio Schnoor (de 1903), que sugeria o deslocamento da estrada para Corumbá com o fim de privilegiar o acordo político feito pelo Brasil com a Bolívia, em 1904, favorecendo a ligação do Atlântico ao Pacífico. Conforme o relato:

“[...] essa formidável obra de penetração pelo território de Mato Grosso coube, na parte final, à Noroeste do Brasil, com que se realizou lentamente uma velha aspiração alimentada por debates sucessivos, desde 1852, e em tantos projetos que, já em 1876, notável comissão de engenheiros, presidida pelo Visconde de Rio

Branco se debateu às voltas com dezesseis deles, ‘tão discordes, lembra Euclides da Cunha, que, mau grado a valia de juizes daquele porte, o controvertido tema não teve decisivo desfecho e chegou ao nosso tempo (1905), disparatando em trinta pareceres’. Foi o Clube de Engenharia, do Rio de Janeiro, que partiu o último e mais vigoroso impulso para sua realização quando, em outubro de 1904, ‘deliberou indicar ao governo’ como problema nacional inadiável ‘o traçado de um caminho de ferro que, partindo de São Paulo dos Agudos (Baurú), transpondo o Paraná e o Urubupungá, se dirigisse a um ponto do rio Paraguai adequado a encaminhar para o Brasil o comércio do sudeste boliviano e norte paraguaio, permitindo ao mesmo tempo rápidas comunicações do litoral com Mato Grosso, independentes do percurso em território estrangeiro’. Fundada a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, de capitais mixtos, brasileiros e francobelga, com concessão de Garantia de Juros pelo governo Federal, em 1904, e incorporada por Teixeira Soares e Pereira da Cunha, iniciou-se em 1905 a construção da estrada, cujo trecho de Baurú a ‘Itapura e Corumbá’ que, no mesmo ano, fazia correr o primeiro trem até Jupiá sobre o Paraná e divisas de São Paulo com Mato Grosso [...]” (AZEVEDO, 1950, 107-108).

No tocante às estradas, Moacir Silva (1949, 56) ressalta que havia dois grandes conjuntos: vias terrestres articuladas em torno da cidade de São Paulo, cuja abrangência são os territórios estaduais do Sudeste e Sul; e as estradas que partiam do litoral para o interior da região Nordeste. Então, cabe indagar o papel das estradas no final do século XIX e início do século XX: é a interligação entre as estações ferroviárias e as áreas de produção (fazendas); alguns pontos interiorizados aos portos do litoral e as estâncias sulistas aos centros urbanos da atual macrorregião Sudeste.

Com a posse de Washington Luís, ardoroso adepto do rodoviarismo, no governo paulista, em 1920, inicia-se um surto rodoviário pioneiro no país. No encerramento de seu governo, em 1924, havia aproximadamente 1.500 quilômetros de estradas construídas cujo epicentro era São Paulo, ainda que as condições das

mesmas, em muitos trechos fossem lastimáveis. As ferrovias continuavam firmemente como responsáveis principais no transporte da produção cafeeira tanto do oeste paulista como das proximidades do limite interestadual do Paraná e São Paulo.

Quando Washington Luís toma posse em nível federal, seu lema “governar é abrir estradas” foi orientado pela tecnicidade das vias no que tange à segurança e velocidade na locomoção. Foi promulgada em 1927, a Lei n. 5141, criando o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais, baseado num imposto sobre a importação da gasolina. Foi criada, também, uma Comissão Construtora de Estradas de Rodagem Federais<sup>52</sup>, que concluía, em 1928, a modernização da velha Rio - São Paulo. A Rio - Petrópolis foi construída também nessa época, sendo a primeira inteiramente pavimentada do território nacional, com placas de concreto ao subir a Serra do Mar em notável trajeto que permitia fácil acesso dos automóveis de então (VARGAS, 1991, 143-44). Nota-se que o rodoviarismo no Brasil, a princípio, não competiu com as ferrovias, aliás, seria impossível, como muitos acreditavam. O carro era sinônimo de prestígio, um meio turístico, ou um esporte como automobilismo.

No restante do território nacional, as estradas não recebiam atenção devida no que diz respeito à articulação intra-regional quanto menos inter-regional. O Nordeste apresentava algumas estradas sendo construídas a cargo do Ifocs (Inspetoria Federal de Obras contra as Secas), desde a década de 30, cuja finalidade era a retirada de flagelados das áreas mais atingidas. Sob responsabilidade governamental conforme decreto pelo então Presidente Artur Bernardes (1924), na implantação dessas estradas na região, o Nordeste registra uma considerável extensão rodoviária em rede constituída por sete estradas-troncos macadamizadas, numa extensão total de 4.300 quilômetros, sem falar nas estradas subsidiárias, ligando os locais de açudes aos eixos principais em 1940. Esse fato pode ser um dos responsáveis pelo início da migração crescente de parte da população nordestina para os estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

Um dado interessante é que o projeto dessas estradas foi feito à base de locação e traçado topográfico pela própria Ifocs, empregando no traçado, pela primeira vez a aerofotogrametria. A construção dessas estradas foi mecanizada,

---

<sup>52</sup> A comissão foi transformada, em 1937, no Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER).

assim como com uso intensivo da mão-de-obra barata da própria região, principalmente em anos de seca prolongada. A Inspetoria introduziu no país a conservação mecânica das estradas, o que trouxe vários problemas, entre os quais a formação dos operadores. Mesmo assim, ela já dispunha de seis grupos de equipamentos completos. As estradas eram pavimentadas com saibro, permitindo velocidade de até 80 km/h e movimento de até 300 veículos por dia. Entre as que merecem destaque está a Transnordestina, extenso tronco rodoviário de Feira de Santana a Fortaleza, e a partir dela conectam-se várias outras rodovias. Distinto das estradas das porções sul e sudeste do país, a rede nordestina contou desde sua construção com pontes de concreto armado e obras-de-arte em alvenaria (VIANA, 1940, 9)

Por iniciativa de governantes de outras unidades da federação, estradas modernas foram construídas em São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Em 1935, um convênio firmado entre o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) e o Departamento de Estradas e Rodagem de São Paulo, criado em 1934 por Armando Salles, interventor federal nesse estado, teve a preocupação de financiar e realizar estudos com diferentes materiais de construção; ensaios de corpos-de-prova oriundos das obras, verificação da estabilidade de pontes; exploração de terrenos de fundação; especificações para projeto e construção de pistas rodoviárias; e incentivos aos estágios para aperfeiçoamento de engenheiros do DER (VARGAS, 1991, 146).

As décadas de 30 e 40 marcam um maior empenho dos poderes públicos estaduais na formação de redes rodoviárias em seus territórios, já que a esfera federal não se comprometera na realização dessas empreitadas. Não obstante, é a partir dessa época a formulação de um sistema rodoviário nacional, como Plano do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e os Planos Rodoviários Nacionais, em 1944/46, que incluíam a criação de uma estrutura político-administrativa de financiamento, execução e fiscalização, de conservação e de normas técnicas. Apesar dos avanços em curto período de tempo na “produção” dessas vias terrestres com o uso de técnicas aprimoradas e mão-de-obra especializada, não há uma conexão suficiente entre o vasto espaço econômico nacional e muito menos de integração nacional até o momento.

Enfim, depreende-se do que foi investigado até aqui, um relativização do conhecimento “isolamento” do estado do Mato Grosso em relação ao restante do

território brasileiro. Para alguns autores como Alcir Lenharo (1982), teses tipo isolamento devem ser desmistificadas, uma vez que visam apenas a atribuir “heroísmo” e “virtudes” ao grupo representante do poder local. Esse “isolamento” não ocorreu de forma absoluta, como pretendiam autores tradicionais. Na verdade, muito relacionado ao atraso econômico desse estado, o seu distanciamento nega a participação de Mato Grosso na divisão espacial do trabalho, bem marcada na escala nacional. Para ratificar a tese do isolamento, destacamos o seguinte trecho extraído do relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso na primeira sessão da vigésima legislatura no dia 03 de maio de 1874, pelo presidente da província General Dr. José Miranda da Silva Reis:

“[...] uma das causas do atrazo desta Província, do pouco desenvolvimento de suas riquezas e da escassa facilitação do bem estar e de sua cultura intelectual a seus habitantes, provêm de sua extrema posição central que distância de suas irmãs de torna morosas e diffíceis as suas communicações com o litoral [...]” (IN: BORGES, 2001, 21).

Veremos mais adiante que as novas configurações dos meios de circulação e a consolidação da separação entre fluxos materiais e imateriais no Brasil e em Mato Grosso não corresponderá a mudanças na divisão territorial do trabalho, desenvolvimento social e alterações das estruturas produtivas ainda muito restritas a algumas de suas áreas.

### **3.2 A configuração rodoviária brasileira na segunda metade do século XX**

A formação da rede rodoviária nacional tem como marco a instrumentalização do território a partir da Segunda Grande Guerra, para atender o processo de industrialização nascente associado aos grandes projetos nacionais. Sua criação correspondeu à configuração de uma nova circulação engendrada pela vida de relações do país a partir desse momento (XAVIER, 2001, 333). Sem adentrarmos nos motivos político-econômicos da industrialização brasileira, cabe destacar que o fortalecimento de uma ideologia da modernização atingiu em cheio alguns países periféricos ao promover uma incipiente industrialização de caráter dependente. Assim,

um espaço amplo e aberto à implementação de grandes espaços da circulação e da distribuição propiciou grandes modificações na geografia do espaço econômico brasileiro, sem significativas resistências. Para tanto, o Plano de Reparcelamento Econômico (1951-1954) e o Plano de Metas (1956-1961) ativam uma nova etapa de modernizações, priorizando as redes de transporte necessárias à articulação entre as regiões.

Marcus Xavier (2001) sustenta que a centralização da produção e a tendente unificação técnica e organizacional das infra-estruturas resultaram na constituição de sistemas de engenharia integrados em nível nacional. Nesse contexto, as estradas de rodagem foram escolhidas como principal meio para a realização dos fluxos de mercadorias e pessoas e ao mesmo tempo responsáveis pela consolidação do mercado nacional comandado por São Paulo. O mesmo autor ainda afirma que o resultado foi a formação da rede rodoviária nacional por meio da articulação das redes municipais e estaduais com os grandes eixos rodoviários federais o que é, sem dúvida, verdadeiro. Porém, as redes municipais e estaduais de muitas unidades da federação eram pífias (e em muitas delas continuam sendo), enquanto de outras unidades eram redes rodoviárias bem equipadas e seguras, como já descrito.

O que pensamos é que nos espaços periféricos da economia nacional, o peso das rodovias federais na constituição da sua malha de estradas foi muito importante, pois mais do que no centro-sul do país, norteou a disposição viária. Muitas dessas vias terrestres de boa qualidade em São Paulo foram construídas a cargo do poder estadual antes mesmo da consolidação de importantes troncos federais. Na atual região Centro-Oeste, por exemplo, embora já houvesse vias de pequenas extensões, a integração intra-regional e até mesmo entre as porções dos próprios estados eram escassas e rudimentares, ainda em meados do século XX.

Milton Santos (1985, 1993, 1996) teoriza que as rugosidades (construções pretéritas) podem frear inovações. Isso em parte, no Brasil das décadas de 50 a 70 é verdadeiro, pois a pequena participação dos sistemas de engenharia nas áreas do cerrado e da floresta amazônica, o anseio de integrá-las ao resto do país e a política desenvolvimentista “divulgada” pela psicosfera como o caminho para o progresso social promoveram uma rápida adesão inicial de novas materialidades imprescindíveis a uma economia que se integra cada vez mais à economia-mundo, a qual exige velocidade nos deslocamentos. Esse projeto nacional geopolítico de desenvolvimento

aliado ao capital internacional encontrou não só baixa densidade de construtos, mas, mais do que isso foi a ausência de organizações sociais capazes de resistir à nova apropriação e as condições geográficas que resultaram num ritmo acelerado de sua ocupação em larga escala. Configura-se, assim, como a grande fronteira de recursos nacional e internacional, ao mesmo tempo, foi o espaço-tempo em que o estado pôde promover mais rapidamente a modernização sem afetar a estrutura social nacional hierárquica (BECKER, 1995, 46). Logo, essas são as décadas de maior acréscimo de extensão rodoviária nas áreas em questão (ver tabela 2).

Todas as regiões apresentam um crescimento muito considerável entre os anos 1952 e 1964 cujo crescimento mais significativo foi o das macrorregiões Centro-Oeste e Norte, 308,7% e 143,5%, respectivamente. Percebe-se que a extensão de suas estradas em 1952 não era expressiva em comparação com as macrorregiões que já estavam recebendo investimentos na rede rodoviária desde a primeira metade do século XX. Isso é importante destacar porque são as mesmas que possuem a menor extensão rodoviária durante todo o período em estudo em números absolutos. A expansão da rede de estradas nas primeiras está atrelada aos anos de governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961). Com a construção de Brasília, foram abertos e pavimentados, os trechos de São Paulo - Brasília localizados fora do estado paulista e a Belo Horizonte - Brasília. Foi iniciada a construção da rodovia Belém – Brasília (BR-010), esta com grandes problemas logísticos de suprimento de materiais e mão-de-obra, o que exigiu construção mecanizada. Sua pavimentação por completo só veio ocorrer em 1974.

**Tabela 2: Evolução da rede rodoviária brasileira segundo as macrorregiões - 1952-1997 em km.**

	N	NE	SE	S	CO
1952	3.205	67.464	140.084	77.643	13.751
1955	5.310	95.541	184.124	134.462	39.277
1961	6.502	115.508	182.957	137.414	56.129
1964	7.804	117.648	209.657	157.188	56.213
1971	26.505	307.668	412.825	333.569	137.158
1981	42.556	384.381	449.085	332.328	192.245

1991	67.732	396.192	479.085	336.349	224.687
1997	96.723	396.859	479.585	460.557	224.953

Fonte: Xavier, Marcos (2001); Anuário Estatístico do Instituto de Geografia e Estatístico (IBGE) (1965, 1982, 1992, 1993); Anuário Estatístico dos Transportes da Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte (GEIPOT) (1999).

Anterior a esse período, desde a construção das rodovias Presidente Dutra (Rio - São Paulo) e Variante Rio - Petrópolis (trecho situado na Baixada Fluminense), em 1947, o DNER recorreu à assistência tecnológica intensiva do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) de São Paulo para os problemas de construção de aterros sobre os terrenos moles e de estabilidade de taludes. Esses esforços, datados a partir de meados do século XX, não só auxiliaram a construção das estradas como também trouxeram reais progressos para a geotecnologia rodoviária nacional. Em 1957, quando o DNER resolveu criar seu próprio órgão de pesquisas, o Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), elas foram contínuas, estando em progresso até hoje. É dessa época a instalação definitiva de empresas particulares para investigações geológicas e geotécnicas, ensaios tecnológicos e controle de construção, como destaca Milton Vargas (1991, 151).

Todavia, foi no período entre 1964 e 1981, o registro muito significativo do aumento da extensão rodoviária em todas as macrorregiões. Os “espaços periféricos” - macrorregiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste - detiveram 445,3%, 242,0% e 226,0%, respectivamente na expansão de suas redes. Foi o auge da formação da rede rodoviária nacional no período de grande esforço governamental em integrar o espaço econômico brasileiro. Mesmo assim, foi em São Paulo onde a modernização viária, isto é, fluidez pela implantação de auto-estradas visando uma integração intra-estadual foi maior. A via Castelo Branco, por exemplo, cuja construção iniciou-se na década de 60, é um dos primeiros exemplos desse tipo. Em 1968 é criado o Desenvolvimento Rodoviário S. A. (Dersa), empresa paraestatal destinada à construção e manutenção de auto-estradas, e a sua exploração por meio de cobrança de pedágio, estendida também às já construídas Anchieta e Anhangüera. O Dersa projeta a construção de trechos de planalto da Rodovia dos Imigrantes; em 1970 é aberta concorrência também para o projeto dos trechos da serra e da Baixada Santista. No trecho da serra é completada uma das vias em 1977; e em 1982, uma

das pistas do trecho da baixada. Entre 1976 e 1978 é construída a Rodovia dos Bandeirantes conectando São Paulo a Campinas. A Rodovia dos Trabalhadores foi projetada e construída entre 1980 e 1983. Essas estradas exigiram projetos elaborados por empresas de consultoria com especialistas de alto gabarito com base em tecnologia civil avançada: Hidroservice, Promon, Engevix, Themax, entre outras.

Nota-se, portanto, um certo dinamismo em relação à “economia industrial da construção”, como bem observa Milton Vargas:

“(...) As construtoras tanto das auto-estradas paulistas como das amazônicas - Construção e Comércio Camargo Correa S. A., Cia. Brasileira de Pavimentação e Obras (CBPO), Construtora Mendes Júnior S. A. e muitas outras, como Andrade Gutierrez e Cetenco -, além de adotarem a mecanização da construção, dispõem de assistência tecnológica de institutos oficiais de pesquisa ou de empresas particulares para ensaios e estudos tecnológicos, assistência social e econômica, serviços industriais de suprimento de materiais e de conservação de equipamentos, e gozam de estrita relação com bancos financiadores. Enfim, são “indústrias de construção” (...)” (1991, 153).

Esse grau de desenvolvimento foi possível pelo estabelecimento da indústria da construção rodoviária nacional a qual perfaz mais de um milhão e meio de quilômetros de vias rodoviárias construídas. Desses, 110.800 quilômetros são pavimentados até meados dos anos 80. Fruto do esforço nacional do Estado desenvolvimentista nas décadas de 60 e 70, a ocupação periférica é acentuada via modernização do território cuja finalidade de integrar o país ao movimento dinâmico da internacionalização torna-se uma das metas principais em transformá-lo em potência regional, segundo as assertivas de Bertha Becker e Cláudio Egler (1992).

Nesse contexto, a relação entre a evolução da malha rodoviária nas macrorregiões Norte e Centro-Oeste e o processo de ocupação é estabelecida. Como veremos mais adiante, as justificativas foram redirecionamento dos fluxos migratórios inter-regionais, via políticas de colonização e de expansão das fronteiras de recursos; e salvaguarda das áreas de fronteira via política de segurança nacional.

O êxito em parte foi obtido já que a macrorregião Centro-Oeste não apresentou expressivas resistências ao projeto de modernização implementado devido à inexistência de materialidades e rugosidades organizacionais consideráveis. Hoje, os novos objetos e as novas ações criam um espaço inteiramente novo e com crescente participação na economia mundial ao gerar produtos de uma agricultura moderna, como soja e algodão que, por sua vez, são cultivados em áreas que abrigam as maiores densidades de mercado agrícola. Milton Santos e María Laura da Silveira mencionam dados que comprovam tal situação quando a relação é de um trator para cada 8,8 habitantes agrícolas, uma máquina de colheita para cada 54,7 habitantes agrícolas ao final da década de 90. Também comentam que essa macrorregião possui o maior consumo de fertilizantes e defensivos agrícolas e a utilização de tecnologia de ponta em seu processo produtivo, caracterizando a agricultura de precisão. Beneficiada pelos baixos valores relativos da terra, a agricultura de precisão reduz os custos de trabalho com alto grau de capitalização em fixos e fluxos. Sem embargo, não podemos deixar de recordar que o Estado participou efetivamente no financiamento dos novos sistemas de engenharia, inclusive dos sistemas de movimento. É uma produção de alimentos que se dá em fazendas modernas dispersas, a grandes distâncias hoje facilmente franqueáveis, sob a demanda das firmas globais com sede na região Concentrada<sup>53</sup>, mesmo que os mecanismos de comando sejam pouco visíveis (2001, 271).

Contudo, como já sabemos, ainda que o projeto modernizador não tenha diminuído as disparidades entre as porções do nosso território e nem reduzido substancialmente as desigualdades sociais, é a partir da década de 90 que sofre um forte baque e compromete a implementação de novos planos viários no espaço econômico brasileiro. Devido ao recuo dos investimentos públicos na implantação da rede rodoviária nacional, o processo de deterioração é inevitável e o crescente aumento do fluxo acarreta a diminuição da velocidade, isto é, perda de produtividade e competitividade.

A crise mundial do petróleo, na segunda metade da década de 70, fez disparar os preços dos combustíveis. Isso abalou o Brasil, pois aconteceu depois de

---

<sup>53</sup> Conforme a regionalização concebida pelos autores já referidos, essa região abrangeria as seguintes unidades federativas: São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e os estados da macrorregião Sul, definida pelo IBGE.

sucessivos governos terem feito pesadas apostas no transporte rodoviário. Além disso, com essa crise, os juros internacionais dispararam e o país contraiu um enorme endividamento, principalmente do setor público. Não só o aumento do valor da dívida, como também a acentuada diminuição de investimentos externos no Brasil favoreceu o início de um momento muito delicado no tocante à política fiscal, à política pública e às taxas de inflação para citar apenas como alguns exemplos que configurariam os anos 80 como a *década perdida*, por não apresentar expressivas taxas de crescimento econômico. Nessa mesma década, o fluxo de recursos externos para as empresas estatais é interrompido. Há uma crise financeira no Estado brasileiro e o governo tem de cortar investimentos públicos, principalmente no setor de infraestrutura: diversas obras como a construção de hidrelétricas, rodovias e ferrovias são paralisadas ou têm seu ritmo reduzido. Os gastos em renovação e manutenção da malha rodoviária e ferroviária também são interrompidos, ocasionando forte perda da qualidade dos serviços.

A título de ilustração, como se observa novamente na segunda tabela desse trabalho, o período do final do governo militar até o final da década de 90, nota-se nitidamente desaceleração na expansão rodoviária como os dados que comprovam um crescimento pífio de 3,25% e 3,2% para o Nordeste e Sudeste respectivamente, e um crescimento moderado de 38,5% para o Sul e 17% para o Centro-Oeste. A única exceção foi a macrorregião Norte com acréscimo de 127,3% em relação ao período anterior, embora também em menor ritmo e em grande parte foram vias terrestres implantadas sem pavimentação. Esse período coincide com as reformulações do Estado no que diz respeito à gestão espacial em conformidade com a ideologia político-econômica tão em voga ao final do século XX.

Finalmente, a fase desenvolvimentista perdeu o fôlego e a “disfunção” entre as necessidades da produção e a competitividade do mercado internacional caracteriza o espaço econômico brasileiro atual. No entanto, a fase desenvolvimentista provocou uma forte reformulação nas forças regionais, além de reorganizar a dinâmica do espaço compreendido pela Amazônia Legal. A análise do processo dessas transformações espaciais em nível regional é precípua nesse momento e se justifica na concepção dessa imensa área como um “grande vazio”, ou seja, a princípio, essa região institucionalizada para fins de políticas públicas específicas passou por

(re)estruturações cujos objetivos estatais podem ser reunidos em algumas preocupações.

### **3.3 A (re)ordenamento territorial na Amazônia Legal e a nova composição da elite regional: a gênese das territorialidades econômicas contemporâneas no norte mato-grossense.**

Os processos de integração espacial em uma porção do espaço estruturam-se em grandes sistemas de transportes, de comunicações e de geração e distribuição de energia, sendo que tais sistemas organizam-se em dois tipos de redes, conforme Robert Almeida e Miguel Ângelo Ribeiro (1989, 33):

- as linearmente materializadas, como, por exemplo, as rodovias, as ferrovias, os oleodutos e as linhas de transmissão de energia elétrica;

- as não materializadas linearmente como, por exemplo, os aeroportos, portos, as estações de telefonia e telex, e os distribuidores de combustíveis.

Como sabemos, através dessas redes, os fluxos materiais e imateriais da economia circulam sob as mais variadas formas, articulando os diferentes espaços econômicos. Em nosso caso, as redes de transporte já retratam uma reconfiguração espacial e a interconectividade entre distintas redes indicam a densidade das trocas justificada pela fluidez do território econômico.

Em conformidade com o processo de constituição das vias de circulação em Mato Grosso e na própria Amazônia descritas anteriormente, periodiza-se dois grandes momentos distintos baseando-se na complementaridade intermodal. Com segurança podemos afirmar que era tênue e particularizada e a sua existência, em escala regional, era mais uma aspiração dos técnicos de planejamento do que uma realidade concreta. Percebe-se que essa característica de desequilíbrio entre os diferentes meios de transporte ainda é sentida na Amazônia Legal como um todo, em virtude de suas condições naturais e da evolução do processo de ocupação, iniciado a partir dos séculos XVII e XVIII. Concordamos com os autores já citados, Robert Almeida e Miguel Ângelo Ribeiro, em seu estudo sobre as malhas de transporte especificamente na macrorregião Norte que a sua principal particularidade é o contraste entre o que consideramos como “antigo”, representado pelo sistema de transporte fluvial e o “moderno”, representado pelos sistemas rodoviário e aéreo (1989, 34).

A diferença entre os dois momentos (“antigo” e “moderno”) já se faz pela quantidade movimentada. A navegação fluvial deslocava lentamente as mercadorias e em pequenas quantidades e variedade de produtos, enquanto o “moderno” a característica marcante é o exponencial aumento da capacidade de transporte além da rapidez e da flexibilidade na entrega de porta a porta. A ferrovia sempre desempenhou um papel complementar, tanto no tocante ao “antigo”, quanto na estruturação do “moderno”. Nesse tipo de transporte sua existência está estritamente ligada ao escoamento de minérios e grãos nos dias de hoje; e para o escoamento da soja mato-grossense duas se destacam: a ferrovia Carajás, responsável em parte considerável pelo deslocamento da produção dos municípios localizados a nordeste do estado até o Porto de Itaqui, no Maranhão; e a Ferronorte, que integra o extremo sudeste desse estado (municípios do Alto Taquari e Alto Araguaia) aos portos da macrorregião Sudeste, como o Porto de Santos. Como seu desempenho é baixo no total mato-grossense escoado, dizemos que seu papel ainda é residual.

Grosso modo, a área compreendida pela Amazônia Legal abrange a maior parte da Bacia Amazônica estendendo-se por uma área de 6.2000.000 quilômetros quadrados, sendo que 62,5% desse total encontram-se em terras brasileiras, cabendo 15,3% e 10,3%, respectivamente, ao Peru e à Bolívia, e os 12% restantes a outros países limítrofes (BECKER, 1991, 11). Desses 62,5%, a chamada Amazônia Ocidental (Amazonas, Rondônia, Roraima e Acre) detém 34,3% e a Amazônia Oriental (Pará, Tocantins e Amapá) 16,7%, cabendo ao estado mato-grossense 11,5%. Essa imensa bacia comumente dividida em Ocidental, Oriental, Amapá e Calha Principal é responsável por grande parte do transporte intra-regional e pelas ligações entre o nosso país e os vizinhos Peru, Bolívia, Guianas e Suriname.

Sem embargo, se constituem, até hoje, nas principais vias de acesso e delas dependem, pelo seu baixo custo, a maior parte da movimentação de carga e o deslocamento das populações ribeirinhas com baixo poder aquisitivo. Essas vias naturais são desprovidas, quase que totalmente, de obras que visem ao melhoramento da navegabilidade e não contribuem, por conseguinte, para dinamizar os transportes, nessa parte do país. A história dessa modalidade de transporte na Amazônia deve ser relacionada às fases econômicas porque passou a região e pode ser dividida nos mesmos períodos que mostram o comportamento cíclico do seu desenvolvimento, onde se alternam períodos de expansão e retração das atividades

econômicas. Baseando-se em Newton Figueiredo (1982) e Robert Almeida e Miguel Ângelo Ribeiro (1989) podemos caracterizar a evolução dos transportes fluviais para a população de baixa renda na região em tela, considerando três períodos distintos, estabelecidos em função da tecnologia e desenvolvimento desse tipo de transporte.

O primeiro período vai, aproximadamente, de 1500 a 1853 e pode ser caracterizado pela precariedade do transporte fluvial quanto às suas condições de funcionamento e pela sua não organização em âmbito estadual e sim particular. É um período que compreende a exploração das drogas do sertão (1750-1818), correspondendo à primeira tentativa efetiva de organização territorial vinculada às missões religiosas. Entretanto, esse longo período contava com as grandes distâncias fluviais agravadas pelas tecnologias de transporte da época.

O segundo período vai, aproximadamente, de 1853 a 1941, sendo caracterizado pelo desenvolvimento de uma nova tecnologia baseada na introdução das embarcações a vapor e pelo controle dos ingleses da navegação no Amazonas, além da abertura da navegação fluvial internacional, encerrando-se com a criação do Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará – SNAPP.

Esse período foi marcado pelo contexto da II Revolução Industrial. A introdução da navegação comercial, usando o vapor, na Amazônia, foi motivada por pressões externas, pois os grandes países em fase de industrialização na época, como Inglaterra, Estados Unidos e França, necessitavam suprir suas demandas crescentes de borracha. O Governo Imperial, preocupado com o jogo de interesses desses países em relação à região, resolveu introduzir um sistema de transporte fluvial mais poderoso e flexível (FAUSTO, 2002, 168). Os “vapores” traziam uma nova tecnologia que exigia novos padrões em termos de gerenciamento das rotas, da estrutura portuária, do abastecimento de combustível (lenha e carvão) e manutenção dos navios. Um ponto de extrema importância para a compreensão do problema do transporte de passageiros na região refere-se à participação governamental no processo, através de privilégios e subvenções, sem a qual a navegação regular a vapor na Amazônia não teria tornado realidade. Seria impossível para qualquer empresário da época suportar os pesados déficits, ligados ao emprego da mais moderna tecnologia de então, em linhas regulares entre um número reduzido de centros pouco povoados.

O Governo Imperial assumia assim que, através de um processo de monopolização dos transportes na região, garantido por um grupo privado de sua confiança, poderia impedir a “invasão estrangeira”. Assim, a Lei 1.037, de 10 de agosto de 1852, concedia à Companhia de Mauá o privilégio exclusivo da navegação a vapor, do comércio e gerenciamento de algumas atividades extrativas no Rio Amazonas, durante 30 anos, prazo que não chegou a se concretizar, pois, em 1867, o Vale do Amazonas é aberto à navegação fluvial internacional, porém somente a partir de 1874 um navio estrangeiro aporta em Manaus (SALATI, 1983, 139).

Essa perda do monopólio já havia começado a se estruturar em virtude, principalmente, da grande extensão da Bacia em questão. Embora tivesse aumentado o número de navios, muitos afluentes do Amazonas não eram servidos por estas embarcações, como os vales do Madeira, Purus e Juruá, áreas para onde estavam se deslocando grupos de migrantes à procura de seringais novos. Com o aumento das áreas de extração da borracha, a Companhia do Barão de Mauá não pôde continuar a atuar sozinha e outras surgiram como a Companhia Fluvial Paraense e a Companhia do Alto Amazonas. Ao lado delas cresciam muito as frotas de empreendedores locais, em virtude do aumento da demanda de borracha. Em Santarém e Óbidos surgiram estaleiros que construíram embarcações de diversos portes (ALMEIDA e RIBEIRO, 1989, 44).

O último período corresponde ao ano de 1941 até os dias atuais e tem como marco a consolidação e extinção do SNAPP, sendo substituído pela Empresa de Navegação da Amazônia S/A – ENASA. No meio de idas e vindas no aparelhamento das embarcações e diversificação das cargas transportadas, tais como derivados de petróleo, o problema da segurança no transporte de passageiros e de carga é uma constante na região em análise. São transportes, de um modo geral, que não empregam eficientes tecnologias para acelerar a velocidade das embarcações e falta de segurança para passageiros é fato. A exceção é o transporte por navios graneleiros e chatas para o escoamento de grãos onde as tecnologias para o transporte são constatadas e se inserem num sistema de escoamento intermodal. Em suma, as vias fluviais na Amazônia constituem os eixos naturais da estratégia de ocupação da região. As hidrovias tanto representam importante papel no processo de ocupação, como são a opção de comunicação das populações ribeirinhas. Tal fato faz com que hoje haja uma esperança de revitalização da navegação fluvial integrada aos

eixos rodoviários. Entretanto, essas vias naturais, ainda hoje, são desprovidas quase totalmente de obras que visem ao melhoramento da navegabilidade, não contribuindo, portanto, para dinamizar os transportes. A própria complexidade da programação dos embarques gera freqüentes atrasos no suprimento regional, tendo como conseqüência a permanência de balsas ociosas, por vários dias. Tais problemas terão que ser sanados, pois estas vias representam papel de destaque dentro do processo de transformação e desenvolvimento da região, integradas com os demais transportes que vêm adquirindo importância.

Embora a Bacia Amazônica incorpore nossa área de estudo, o transporte fluvial não é tão marcante se levarmos em conta apenas o estado do Mato Grosso. Os rios nesse último são encachoeirados por apresentar desníveis em grande quantidade e justifica-se que sua dinâmica populacional se manteve por um longo período estável já que seu isolamento não fora superado até então. Para Amazônia como um todo, cabe aos governos federal e estaduais implantarem uma política de transporte, orientando os investimentos de modo ordenado e seletivo, reservando às hidrovias um papel relevante, não só no que diz respeito à movimentação de cargas, mas também de passageiros.

A implantação do que considera “moderno” trouxe maior intensidade de fluxos populacionais a partir da década de 70, com os grandes projetos de colonização pública e privada orientados pelo Governo Federal e pelo capital privado. Esses projetos acompanharam a abertura de novas vias de penetração e a consolidação das já existentes. Mas, uma diferença é importante salientar: enquanto no período do *boom* da borracha no final do século XIX e início do século XX a corrente migratória proveniente do Nordeste foi preponderante utilizando os rios, principalmente para os estados do Amazonas e Acre, as vias de penetração (estradas) implantadas na segunda metade do século passado constituíram-se por uma disposição procedente do centro-sul do país irradiando as vias em forma de leque cujo centro de divergência é Cuiabá (BR-364 e BR-163) e também no sentido sul-norte a BR-010 partindo de Brasília em direção a Belém. Daí, a procedência para a região em tela passa a ser distinta quando o fluxo migratório incorpora populações dos estados meridionais (sobretudo do Paraná e do Rio Grande do Sul), de São Paulo e Minas Gerais, ainda que os destinos sejam diversos. Os paranaenses e gaúchos ocupam o sul da Amazônia Legal, concentrando-se nos estados do Mato Grosso e Rondônia, porém o

ponto de chegada entre esses sulistas variou conforme o nível de capitalização (MIRANDA, 1995, 71-72).

Todo o conjunto de grandes projetos de infra-estrutura dos quais a abertura de estradas é um exemplo, aliados a políticas de incentivos fiscais para a compra de terras e para implantação dos mais variados empreendimentos somando-se à atuação intensa do Instituto de Colonização Agrária – INCRA, fez com que esse segundo momento em termos migratórios fosse, sem dúvida alguma, muito mais importante, e revestido de características de irreversibilidade, do que o primeiro, ligado somente ao extrativismo mineral. Em outras palavras: desses fatores mencionados, não diríamos que houve uma reformulação do quadro das atividades produtivas que possibilitasse uma reconsideração do papel da Amazônia no território econômico brasileiro. Seu papel permanece como uma fronteira de recursos (primários), como assinala Bertha Becker (1988, 1991, 1995), apesar de maior diversificação de suas produções econômicas primárias, tais como extrativismo mineral e agricultura em moldes empresariais<sup>54</sup>. Portanto, a força e amplitude do segundo momento vinculam-se a uma vasta gama de atuações do capital nacional e internacional que vai da extração de madeira à agricultura e da criação de gado à mineração.

Esse segundo momento é iniciado a partir da década de 60. Duas vias de ligação entre as macrorregiões Sul e Sudeste em direção à Amazônia foram concluídas – a Belém-Brasília (BR-010) e a Cuiabá - Porto Velho-Cruzeiro do Sul (BR-364). As áreas ao longo desses eixos estão ocupadas e são as que apresentam os maiores problemas de posse da terra (Mesquita, 1977, 296-299).

No início da década de 70, os governos militares preocupados com questões de segurança nacional e acirramento das tensões sociais na macrorregião Nordeste, voltaram-se para a área correspondente à Amazônia Legal e implementaram grandiosos planos de ocupação via colonização e de abertura de estradas, como a Transamazônica (BR-230), a Porto Velho - Manaus (BR-319) (BR-319), a Cuiabá-

---

<sup>54</sup> Verificaremos no próximo capítulo essas reorganizações espaciais no âmbito mato-grossense sob o contexto das políticas de planejamento governamentais e no entendimento das áreas próximas à BR-163 situadas no Planalto dos Parecis como fronteira agrícola. Essa consideração é pertinente para que não encaremos uma análise espacial de redes de transporte como algo dissociado dos grandes movimentos que uma sociedade empreende, e sim causa e efeito em permanente interação de uma vasta gama de processos econômicos e sociais que ocorrem nas mais diferentes escalas. Enfim, capital privado, poder público e população são os principais agentes desses processos, nos quais os sistemas de transportes emergem com um papel fundamental. São deles a responsabilidade da operação dos fluxos materiais que fazem mover o sistema econômico.

Santarém (BR-163) e alguns trechos da Perimetral Norte (BR-210), além do asfaltamento da Belém – Brasília (Sorj, 1980, 114-115).

A implantação de tal rede de rodovias de grande extensão alterou profundamente a estrutura espacial de transportes nessa porção do território nacional, passando de um sistema simples, baseado na navegação fluvial, para as etapas iniciais de um sistema complexo, que utiliza-se de maneira intensa todas as modalidades de transporte. Existe, em particular, a questão concernente à pequena capacidade de transporte de passageiros da frota fluvial que impedia os grandes processos de sua ocupação (ALMEIDA e RIBEIRO, 1989, 65).

Pode-se traçar uma tipologia de estradas de rodagem baseada nas características peculiares da Amazônia: grande extensão territorial subocupada, suas áreas especializadas, de atividades econômicas ligadas às políticas de integração nacional via grandes eixos rodoviários de penetração (1989, 62). As rodovias foram divididas em dois grandes grupos: os eixos e os sistemas rodoviários. Os eixos caracterizam-se por estradas únicas com poucas ramificações em seus traçados, enquanto os sistemas são conjuntos de estradas próximas, ligando centros urbanos e/ou áreas de atividades econômicas não punctiformes, como são os casos da agricultura e pecuária.

Os grandes eixos podem ser considerados aqueles cujo “ponto de origem” foi estabelecido fora das macrorregiões Norte e Centro-Oeste, ou partindo das grandes capitais dessas realizando integração inter-regional ou ainda Brasília servindo como centro articulador entre a macrorregião Sudeste e o espaço amazônico.

As duas regiões mais antigas em termos de início de implantação, via Governo federal, são: a Belém-Brasília (BR-010), com 1.901 quilômetros, implantada em dois anos (1958-1960) e asfaltada entre 1972-1973 e a Cuiabá - Porto Velho -Rio Branco - Cruzeiro do Sul (BR-364), implantada em 1960 a 1968. As atividades econômicas que se estruturam ao longo da Rodovia Belém – Brasília têm na pecuária e na agricultura sua principal expressão (VALVERDE e DIAS, 1973, 115-116). No caso da BR-364, o binômio mineração (mais antigo) e agricultura (mais recente) atrai os grandes fluxos migratórios para a Amazônia Ocidental (ALMEIDA e RIBEIRO, 1989, 63).

No tocante aos eixos implantados na década de 70 pelos governos militares comandados pela implantação da Transamazônica (BR-230) e implementado pelo Plano de Integração Nacional – PIN teve seu aparato legal criado, especialmente para

organizar as condições infra-estruturais da área para o acolhimento previsto de 100 mil famílias, 100 cooperativas e um sistema urbano voltado para essa colonização, subdividido em: agrovilas (pequenos centros residenciais com capacidade média de 50 famílias possuindo sede administrativa, escola primária, unidade de saúde, pequeno centro comercial e um campo de futebol); agrópolis (centro intermediário que seria circundado por 20 agrovilas. Teria uma cooperativa, escolas de ensino básico e secundário, banco e posto de correio); e rurópolis, o maior centro do sistema, possuindo aeroporto, hospital, unidades de beneficiamento da produção e uma estrutura de serviços técnicos que cobriria sua área de influência. Sem embargo, erros de planejamento e de execução, aliados a visões otimistas e um ufanismo desmesurado fizeram fracassar a colonização ao longo dessas estradas via pequeno produtor nordestino (REBELO, 1973, 119).

A partir de 1974, o Governo federal reorientou sua política de ocupação para as macrorregiões Norte e Centro-Oeste e iniciou o incremento de incentivos fiscais para atrair a grande empresa geralmente da porção centro-sul do país a investir em atividades rurais e de mineração naquelas. Nesse contexto temos vários eixos rodoviários senão pré-concebidos para esse fim, atuam de forma distinta na organização de espaços sub-regionais na Amazônia. O exemplo de destaque é a BR-163, cujo trajeto pode ser dividido em duas partes no que diz respeito à organização espacial.

A rodovia Cuiabá - Santarém (BR-163), com 1.747 quilômetros, implantada em 1973-1974, principalmente no trecho de Mato Grosso até o limite com o estado paraense, conheceu um processo de ocupação efetivado pela colonização privada e colonização conjunta (recursos privados e públicos), como veremos mais adiante. Nesse trecho, ainda que haja ritmos e formas de ocupação bastante diferenciadas, é marcado por feições já consolidadas. No que se refere ao território paraense, o processo de ocupação no trecho entre Santarém e a Transamazônica e dali até Itaituba, às margens do Tapajós, está consagrado também ainda que a sua dinâmica seja bastante distinta em relação ao trecho mato-grossense ligado ao agronegócio. A dinâmica socioespacial está atrelada à mistura dos antigos colonos remanescentes dos grandes projetos de colonização realizados na rodovia Transamazônica do início da década de 70, projetos agrícolas e agropecuários e de silvicultura da borracha,

além de empresas mineradoras de ouro e garimpeiros (ALMEIDA e RIBEIRO, 1989, 63).

A pavimentação dessa estrada a qual já possui inúmeras estradas vicinais e estaduais ligadas a ela, sobretudo em trecho mato-grossense, é vista com muito ceticismo por ecologistas, líderes locais, indígenas e alguns políticos. A celeuma verificada entre esses e colonos, empresários, proprietários de terras (não necessariamente vinculados à produção de soja), entre outros está em garantir fluidez durante o ano todo e a conseqüente valorização das terras, enquanto para aqueles há a preocupação quanto ao descompasso entre delimitações das reservas, tanto indígenas quanto ecológicas; e o planejamento e implantação das estradas, porque subtende-se que não seria apenas a pavimentação da BR-163 a responsável pelo potencial de transformações nos ecossistemas seja pela diversificação ou expansão das atividades econômicas ligadas ao agronegócio.

Esse raciocínio possui lógica a medida em que é praticamente impossível restringir a ocupação predatória em trechos abertos por estradas, tornando-se delicada nas áreas de reserva ecológica já reconhecidas, haja vista às dificuldades encontradas por parte do Estado brasileiro em fiscalizar o desmatamento e a exploração ilegal nessas reservas, sobretudo na área compreendida pela Amazônia Legal<sup>55</sup>. Vale lembrar que apesar de não asfaltada por completo, o trecho paraense entre o entroncamento das rodovias Cuiabá – Santarém e a Transamazônica e o extremo norte mato-grossense compreende inúmeras áreas de garimpo onde o conflito entre as mineradoras e garimpeiros em situação irregular se faz presente.

O que se conclui é que, em termos de extração de metais preciosos e de terras devolutas para a agricultura, a abertura de estradas é um fator de atração migratória extremamente forte e que, quase sempre nas etapas iniciais de implantação, gera conflitos violentos, que somente se regularizam com uma intervenção do poder público, principalmente os da instância federal via Polícia Federal, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA, Secretaria da Receita Federal, Fundação Nacional do Índio – FUNAI e outros, pois normalmente nem os municípios nem os

---

<sup>55</sup> Ver Darino Castro Rebelo (1973); Josef Barat (1970); Edna Salati (1983) e Orlando Valverde & Catharina Vergolino Dias (1973).

órgãos estaduais estão aparelhados para conter tais conflitos. Esse é o ponto fundamental já que diante do quadro socioeconômico brasileiro caracterizado por precária inclusão social por parte considerável de nossa população, aliás, razão de grande fluxo migratório inter e intra-regional no território brasileiro desde o período da colonização, não é de estranhar a busca incessante por melhores condições de vida onde a estruturação social não esteja consolidada. Consubstancia-se, dessa forma, a configuração da Amazônia brasileira mais do que “fronteira de recursos” seja mineral ou agrícola ou da biotecnologia. Mais do que estoque de matérias-primas ou área a ser incorporada para a produção de alimentos, o trecho sob a influência da rodovia Cuiabá – Santarém, ou a Amazônia como um todo é palco de disputas por diversos agentes e atores sociais lugarizados ou não em dois sentidos: aqueles que lutam pela conservação dos ambientes (algumas ONGs em conjunto com alguns grupos sociais, por exemplo), sobretudo os de floresta comparados aos de cerrado, e aqueles que lutam pela preservação. Nesse último caso, o espectro é amplo em termos de motivações acerca de sua exploração econômica sem o caráter predatório. Uns a fim de manter a continuidade do seu sustento, outros desenvolver meios de ascensão social ou realizar investimentos de grandes dimensões propiciam um complexo espaço de lutas e reordenamentos territoriais.

A elite regional no norte mato-grossense foi reconstituída rapidamente no decorrer da segunda metade do século passado. Antes da ocupação promovida pelo Estado ditatorial brasileiro, essa é formada basicamente por grandes proprietários de terras os quais em alguns casos exerciam como atividade econômica a pecuária extensiva e a exploração madeireira. Porém, a mais tradicional é a elite constituída pelos grandes proprietários das fazendas de açúcar cuja força política foi suficiente para se impor no cenário estadual desde o período colonial à época do extrativismo mineral iniciado no século XVIII<sup>56</sup>. Esses grandes proprietários cujas residências situavam-se na capital estadual ocupavam plenamente os mais importantes cargos públicos na esfera estadual ou mantinham fortes relações com seus respectivos ocupantes (FERREIRA, 1986, 79). A partir da colonização privada e oficial, a reestruturação econômica do norte do Mato Grosso e a formação de um novo

---

<sup>56</sup> Antes da emancipação da porção sul do estado mato-grossense ocorrida no século XX, a alternância entre essa força política e os representantes das oligarquias do atual Mato Grosso do Sul foi uma constante. Esta última formada basicamente por grandes pecuaristas e representantes da Companhia Erva Mate Laranjeira (PIAIA, 1997, 18).

empresariado ligado às atividades modernas do agronegócio capitaneado pela soja consistem na elaboração uma relação “aparentemente antagônica, mas conciliável”.

Antes de tudo, cabe lembrar que são porções do território brasileiro (sobretudo compreendidas nas macrorregiões Centro-Oeste e Norte) onde a estruturação social não é tão rígida e tradicional se comparada a outras áreas do país, como as sub-regiões da Zona da Mata e Sertão, situadas na macrorregião Nordeste. Nesta última, por ser um espaço de colonização mais antiga, de importância econômica e de formação de uma elite política consolidada, é também um espaço consagrado pela ocupação populacional e maior durabilidade de sua estrutura produtiva, mesmo sendo verificado avanços da industrialização e da urbanização, propiciados com incentivos fiscais comandados pela SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste) (CASTRO, 1996, 286-287).

Daí, nossa ressalva a essa relação entre a elite “antiga” e a “moderna” em Mato Grosso: seu território, mesmo após a divisão estadual, é imenso e as áreas de atuação dessas elites são distintas, isto é, a não superposição espacial de suas atuações ao longo do tempo nos ajuda a explicar “choques” não tão expressivos entre as forças políticas na historiografia regional<sup>57</sup>. Enquanto a elite “antiga” está localizada em antigas áreas de mineração (aluviões) e em áreas de criação de gado, geralmente próximas aos “caminhos” fluviais pertencentes principalmente à sub-bacia do Rio Paraguai, os novos componentes de uma elite “moderna” situariam seu lócus de atuação primordialmente em grandes interflúvios (planaltos e chapadas) ou pelo menos naquelas áreas onde a ocupação efetiva não tenha sido consolidada.

Não é difícil compreender pelo visto até aqui que a expansão da soja pelo cerrado brasileiro e especificamente em Mato Grosso esteve ligada às razões de âmbito mundial, tais como a entressafra norte-americana e a demanda crescente da oleaginosa; e principalmente as preocupações do governo brasileiro (fatores internos

---

<sup>57</sup> Consta, nesse caso, um período tido como crise na primeira metade do século XIX. Um dos sinais dessa crise esteve presente na revolta conhecida por Rusga, ocorrida em 1834, em Cuiabá e que se apresentava com um forte conteúdo nativista e social porque se tratava de protesto contra os comerciantes portugueses por parte da população local. Essa crise também deu origem ao que Alcir Lenharo (1979) denominou de reordenamento das forças produtivas entre os agentes cujo capital (mercantil) se assentara na mineração e no comércio.

Por outro lado, Maria Manuela Renha de Novis Neves em seu trabalho **Elites políticas: competição e dinâmica partidária eleitoral (caso de Mato Grosso)** sustenta que a natureza da Rusga foi de outra natureza e a interpreta como uma etapa na consolidação das classes dominantes, reveladora do padrão definidor das crises políticas em Mato Grosso (1988, 77).

de âmbito nacional), tais como a segurança do nosso território, controle do potencial das convulsões sociais na desestabilização do regime político ditatorial ou a própria expansão da produção de alimentos para o mercado interno e para o externo, ora para baratear os preços dos alimentos para a população, ora para obtenção de divisas, fora as condições físicas atuando em conjunto com a possibilidade de tecnificação da produção<sup>58</sup>. Essa perspectiva não estritamente regional deve ser considerada pela importância de processos históricos referenciados às mudanças estruturais no país.

A concretização dessas preocupações foi através das práticas espaciais contempladas no Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico, ambicioso projeto de transformar o Brasil numa sociedade capitalista desenvolvida no espaço de uma geração. Baseado no binômio político-ideológico de segurança e desenvolvimento e dividido em duas partes (I PND – 1972-1974; e II PND – 1975-1979), representou a mais ampla formulação oficial do modelo brasileiro em organizar o Estado e moldar as suas instituições. A esse plano de desenvolvimento, completava-se o Plano de Integração Nacional (PIN) no qual constava a seguinte medida: as margens das rodovias federais construídas ou planejadas na Amazônia numa distância de 100 quilômetros de cada lado fossem imediatamente submetidas às políticas de ocupação sob a égide do Governo Federal. Analisaremos no próximo capítulo os efeitos dessa política territorial relacionada à fronteira em expansão na Amazônia Legal, mas nesse momento já podemos entender que a complexidade das relações políticas na conformação de um novo equilíbrio de forças regionais fora submetida à força autoritária do Estado brasileiro em sua última fase ditatorial: uma forçosa reacomodação das elites regionais mato-grossenses no cenário estadual.

Sem aprofundar na polêmica dos clássicos da história política do país nos quais o eixo de análise articula os atores e agentes sociais, atividades econômicas e alianças políticas, para apreendermos a complexidade do processo de transformação no país, caracterizado por grandes desigualdades regionais e sociais, recupera-se a

---

<sup>58</sup> Ainda que a produção de alimentos da Amazônia seja considerada pouco participativa para o consumo dos principais centros do país ou até mesmo das cidades mais importantes das macrorregiões Norte e Centro-Oeste, Otávio Velho (1982) ao analisar a questão da colonização na Amazônia lembra que a participação da esquerda em ocupar o “grande interior”, interessada em melhorar a situação das “massas camponesas rurais” na década de 60 foi importante. Embora não houvesse um plano oficial elaborado para esse fim de acordo com a investigação empreendida até o momento e cautela necessária para com previsões, dificilmente a oposição prescindiria de um projeto de modernização para Amazônia muito distinto do realizado pelos governos militares.

discussão de desenvolvimento via modernização. Tomamos como ponto de partida analítico a relevância da materialidade da organização espacial, as pretensões das elites econômicas e políticas e das possibilidades de ocupação de espaço político, por distintos segmentos organizados da sociedade, como elementos dinâmicos do processo de desenvolvimento (CASTRO, 1992, 1996).

Se formos considerar os fundamentos acima mencionados, entendemos o desenvolvimento como a modernização das relações de produção vide a expansão e transformação do sistema produtivo mediante a incorporação de inovações técnicas; participação política, isto é, a modernização pode servir para ampliação da cidadania através da criação ou “abertura” dos canais de participação política, aprimoramento das práticas democráticas ou condições de atendimento a demandas para alcançar a justiça social; formação de mercado para consumo de bens materiais e políticas sociais. Logo, a inovação pode acarretar profundas transformações na (re)organização espacial da produção econômica de um país ou região, nas relações de trabalho e nas relações de poder entre os componentes sociais inseridos no sistema produtivo<sup>59</sup>.

Sobre a (re)organização do espaço, destaca-se a fragmentação político-jurídica do território nacional. Além da já mencionada fragmentação estadual, encontra-se em contínuo processo a emancipação municipal, aliás, iniciada com grande força a partir da expansão da fronteira agrícola na década de 70 graças, na

---

<sup>59</sup> Em seus excelentes trabalhos, Iná Elias de Castro (1992, 1996) esquematiza que o desenvolvimento, nos moldes da modernização ocidental conforme já explicado alhures, decorre de uma base econômica capaz de incorporar amplas camadas da sociedade como mercado e, em consequência, abrindo espaço para a participação política; e o atraso, ao contrário, se apoiaria em atividades tradicionais baseadas na exploração da terra e do trabalho, sendo a “exclusão” dos trabalhadores, sobretudo na política, a condição primeira de manutenção do primeiro. Pois bem, se nenhum desses dois agentes teve força suficiente para impor sua hegemonia a toda sociedade e a todo espaço nacional, assevera-se que a complexidade e a ambigüidade dos pactos políticos é que forjam os formatos possíveis do processo de desenvolvimento ao longo da história nacional.

Na realidade, se considerarmos os primeiros como modernos e os últimos como conservadores (e não tradicionais, já que este conceito não supõe o caráter político e sim apenas o cultural), a modernização e conservação não são mutuamente excludentes, embora haja uma dinâmica própria em cada um e um jogo mútuo de concessões, como pontua José de Souza Martins (1994), ou seja, uma coexistência, que pode ser tanto conflituosa como cooperativa entre os agentes e atores responsáveis pelo atraso e pela inovação (CASTRO, 1996, 294). Nesse sentido, o conflito não significa um jogo de soma zero o qual esteja marcado por mais modernidade, menos conservadorismo, ou vice-versa (SLAUGHTER, 1997, 12; CASTRO, 1996, 294). Paralelamente, rigidez não significa imutabilidade, o que aponta a necessidade de buscar fissuras que podem significar pontos de ruptura em algum momento; chamemos de pontos de bifurcação.

maior parte das vezes, aos processos de colonização dirigida e privada onde a maioria de seus habitantes provia de outras unidades da federação. Assim, grandes municípios em extensão territorial vêm sofrendo sucessivas divisões o que não significa simplesmente que essa prática esteja atrelada à abertura de estradas ou qualquer via de transporte em boas condições.

A emancipação municipal foi e é uma prática espacial recorrente nas macrorregião Centro-Oeste como sugere Bremaeker (1993) ao tratar das divisões municipais no Brasil muito vinculada a repartição do Poder Executivo e Legislativo pelas elites políticas e econômicas. A existência de uma forte atividade econômica em um ou mais distritos do município que, somada ao descaso da administração municipal, garantem o pleito de redivisão do território.

Não que isso seja exclusivo dessa macrorregião, mas é a motivação mais explícita numa porção sub-regional onde a densidade demográfica ainda que crescente nos últimos anos, não é significativa no quadro regional quanto menos no nacional. Como sabemos, muitos desses locais receberam fortes contingentes populacionais do meio rural da macrorregião Sul, onde a tradição do cultivar é característica marcante. Esses migrantes pelas circunstâncias das colonizações desenvolvidas são mais capitalizados de uma forma geral que os migrantes do Nordeste e Norte, além da similitude cultural. Esses fatos que poderão indicar uma reorganização da comunidade num determinado local em função dos agentes sociais cujas atividades econômicas sejam mais “rentáveis” à política em diversos âmbitos do poder e atendam à demanda dos “seus” espaços de produção e de consumo.

É claro que assertivas sobre causa e efeito não correspondem com a realidade do espaço geográfico, sobretudo no estágio atual do modo de produção capitalista. Contudo, podemos dizer que o ritmo de emancipação municipal e a criação de distritos num curto período de tempo, produção agrícola com produtividade e rentabilidade elevadas associadas a um forte fluxo de migrantes os quais em seu conjunto contrapõem “uma única cultura” ao dos residentes daquele espaço de destino, nos ilustram elementos importantes a um reordenamento político na medida em que a participação de grupos hegemônicos nas atividades econômicas “modernas”, inclusive de algumas famílias de migrantes que ascendem socialmente, percebem que participação na vida econômica deva ser paralela pelo menos ao comando político da região, mesmo que implique em conflitos com as elites regionais

já existentes. Logo, torna-se constante a divisão do poder territorial, principalmente em áreas cuja estruturação social esteja em fase de consolidação, como veremos na discussão acerca da fronteira.

Essa divisão efetuada por esses grupos sociais, que se distinguem pela origem regional acaba por conciliar-se nas discussões encerradas por seus respectivos representantes na Assembléia Legislativa, em Cuiabá, ou no Congresso Nacional, em Brasília haja vista uma sobreposição entre os domínios do moderno e do antigo em alguns pontos como a exploração madeireira em propriedades recém-adquiridas pertencentes à área de fronteira, de dinâmicas diferenciadas que apenas estabelecem, grosso modo, medidas de valorização fundiária, como a implementação de infra-estrutura seja energética ou rodoviária, saneamento básico, entre outros.

Todavia, cabe relevar dois apontamentos: primeiro, enquanto a elite política conservadora concebe a propriedade da terra como status social, a elite econômica e política ligada ao agronegócio a percebe como reserva de valor atrelada às atividades produtivas. Segundo, a primeira busca articulações em âmbito regional/estadual (Cuiabá) e nacional (Brasília), ao mesmo tempo em que a elite moderna concentra-se tanto nas articulações políticas de âmbito regional (variando entre a escala sub-regional do norte mato-grossense até na escala institucionalizada da Amazônia Legal), como em escala internacional concretizada nas compras efetuadas pelas grandes esmagadoras estrangeiras situadas na Europa e Japão ou na aquisição direta por parte dos governos nacionais. Nesse último caso a lógica do ordenamento geográfico está baseado nas imposições de caráter tecnológico e de mercado, com base na (re)estruturação do espaço mato-grossense, via implantação de infra-estrutura econômica e implementação de políticas públicas, como a colonização<sup>60</sup>, caracterizando em vários trechos do estado, em destaque no eixo da Cuiabá - Santarém, fronteiras agrícolas.

Ainda assim, a expansão da fronteira no norte mato-grossense não representou uma homogeneização espacial muito menos na escala regional, apesar da penetração de atividades econômicas cujas relações de produção e trabalho, em

---

<sup>60</sup> Em tempo: entendemos por colonização, em seu sentido amplo, como processo de ocupação de uma área, realizado por indivíduos de fora, colonos. Esse conceito mais amplo, na realidade, se confunde com povoamento. Mas num sentido mais restrito, a colonização é o povoamento precedido por planejamento governamental ou privado e, na história contemporânea, esse processo está estritamente ligado à apropriação privada do uso do solo e ao surgimento do trabalhador livre, enquanto uma classe social (S. CASTRO *et al.*, 1997, 47).

princípio, fossem consideradas modernas. Entretanto, havia uma população e uma produção em moldes compatíveis com a infra-estrutura física e legal anterior, ou seja, já era um espaço pré-estruturado. A título de ilustração em âmbito regional, verificamos que as tribos indígenas usavam diferentes partes de seus territórios para funções distintas: caça, pesca, roça, cerimônias, migrações. No extrativismo da borracha, ainda que a produção mato-grossense fosse bastante modesta em proporção a de outros estados pertencentes à Amazônia Legal, o seringal não constituía uma propriedade da terra, mas o direito de exploração de um caminho que percorria a mata ligando as árvores produtoras de látex. No extrativismo da castanha-do-pará, os colhedores usavam a floresta apenas no período da safra, e desocupavam a área durante o resto do ano. No caso específico do norte mato-grossense sob a influência da rodovia BR-163, a organização espacial já contava também como a presença de grandes latifúndios.

Como já sabemos, atualmente, a área concernente ao estado mato-grossense é resultado do desmembramento de sua porção sul, terras que delimitam o estado do Mato Grosso do Sul, ao final dos anos 70. Mesmo assim, ao recuperarmos a estrutura fundiária e a história econômica, percebemos que é possível generalizar, grosso modo, essa historicização para ambos estados.

Consoante o estudo de Fernando Tadeu de Miranda Borges (2001), a presença de grandes propriedades rurais em Mato Grosso, em especial aquelas pertencentes a empresas estrangeiras, não é de hoje. Ao observarmos os dados do Censo de 1920, a impressão de que uma economia extrativista iniciada com a exploração de diamantes e ouro durante o século XVIII não propiciaria o incremento e a consolidação dos latifúndios se desfaz.

**Tabela 3. Área dos estabelecimentos rurais segundo a extensão – 1920.**

País/unidade federativa	Total	Menos de 101 ha	Mais de 101 ha
Brasil	175.104.675	15.708.314	159.396.361
Mato Grosso	19.600.893	14.558	19.586.335

Fonte: Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil. Volume III (1ª. Parte). Agricultura. Rio de Janeiro. Typ. De Estatística, 1923, p. 15.

Como se observa, os estabelecimentos com menos de 101 hectares corresponderam em Mato Grosso, a menos de 0,1% do total de área dos estabelecimentos rurais (já no Brasil, esse índice alcançou a 9%).

Esses dados sugerem praticamente a inexistência da pequena propriedade em Mato Grosso. A rigor, essa afirmação deveria ser qualificada tendo em vista que, pela abundância de terras, o conceito de pequena propriedade não deve ser tomado de modo tão simples e imediato. Entretanto, ainda assim, nos limites colocados a esse trabalho a interpretação não parece incorreta: a sustentá-la há alguns dados adicionais do censo de 1920, apresentados na próxima tabela.

**Tabela 4. Número de estabelecimentos por tamanho de área em Mato Grosso – 1920.**

Área (ha)	Número de estabelecimentos
Até 40	453
De 41 a 100	145
De 101 a 200	142
De 201 a 400	214
De 401 a 1.000	517
De 1.001 a 2.000	488
De 2.001 a 5.000	784
De 5.001 a 10.000	351
De 10.001 e mais	390
TOTAL	3.484

Fonte: Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil. Volume III (1ª. Parte). Agricultura. Rio de Janeiro. Typ. De Estatística, 1923, p. 40-41.

Os dados demonstrados pelo quadro anterior reforçam a hipótese de concentração de posse de terra e da presença mínima de pequenas propriedades em Mato Grosso desde o início do século XX. E na década de 80 desse mesmo século após as políticas territoriais empreendidas pelo Estado brasileiro, a situação não é diferente como observamos na tabela abaixo.

**Tabela 5a: Área e número de estabelecimentos em Mato Grosso - 1985**

No. Ordem	Grupo de área (ha)	Número estabelecimentos	Área (ha)
1	menos de 10	25.705	113.737
2	10 a menos de 1000	29.368	1.099.282
3	100 a menos de 1.000	17.280	5.033.008
4	1.000 a menos de 10.000	4.195	14.148.827
5	10.000 a mais	645	17.440.566
6	100.000 e mais	18	3.548.566
	Totais	77.921	37.835.653

Fonte: IBGE, Censo Agropecuário 1985.

Podemos verificar que nos grupos 1 e 2, cujas propriedades não ultrapassam os 100 ha, somam juntas cerca de 70 % dos estabelecimentos agropecuários em Mato Grosso. Ocupam menos de 10% das terras, num total de 1.213.019 ha, ao passo que 18 estabelecimentos (0,02%) ocupam sozinhos 3.548.566 ha. É no conjunto desses 70% de pequenos estabelecimentos de pequenos proprietários, em sua maioria provenientes da macrorregião Sul, que se desenvolvem as atividades agrícolas (65% de suas áreas) cuja produção se destina à alimentação da população (PIAIA, 1997, 51).

A tão propalada modernização conservadora, expressão cunhada para designar o verdadeiro processo efetivado no Brasil ao longo da segunda metade do século XX, não surpreende na feição da situação agrária no eixo da BR-163. Medidas de reestruturação agrária seriam os verdadeiros impasses, mas não é o que acontece já que a atividade sojifera ou a cotonicultura são atividades baseadas no latifúndio.

Nem no único momento no espaço e tempo onde alguma transformação poderia ser esboçada: a caracterização de uma fronteira agrícola em meados dos anos 70 e início dos anos 80 foi fato na área que compreende os municípios de Sorriso, Lucas do Rio Verde e Nova Mutum, por exemplo. Também a área ocupada pela tribo indígena Kayabi entremeada por propriedades de grandes latifundiários sofreu reordenamento sob a responsabilidade tanto da colonização privada como da colonização oficial, de certa forma ambas sob a tutela do Estado no tocante ao controle da posse da terra (DIAS e BORTONCELLO, 2003, 53). A tabela 5b favorece essa visualização no tocante aos municípios mato-grossenses, em 1996.

**Tabela 5b. Área e número de estabelecimentos em Mato Grosso - 1996.**

	<b>Número de estabelecimentos</b>	<b>Área por hectare (ha)</b>
Menos de 10	9.801	46.163
10 a menos de 100	37.076	1.588.678
100 a menos de 1000	23.861	7.237.076
1000 a menos de 10.000	7.243	20.328.694
10.000 e mais	767	20.639.019
Sem declaração	14	...
<b>Total</b>	<b>78.762</b>	<b>49.839.630</b>

Fonte: IBGE, Censo Agropecuário 1985.

Sem dúvida que a organização do espaço em análise vem se constituindo por atividades econômicas modernas e que diante do atual estágio do modo de produção capitalista a competitividade é um elemento importante em sua dinâmica e, por isso, permanências (continuidades) e inovações se coadunam, conflitam num processo que complexifica o ordenamento territorial. Se há permanência do latifúndio, os agentes sociais mudaram, assim como, as relações de trabalho.

Se a consolidação do agronegócio mantém o monopólio da terra, há um novo significado nessa apropriação, isto é, competitividade, tecnologia, produtividade, rentabilidade, capital e não *status*, tradição, herança familiar, aval para fundos públicos, ou capital simbólico para o jogo político (CASTRO, 1996, 315). Muito comum era o contrato de trabalho mediado apenas pelo proprietário de terras; hoje, mediado por contrato com empresas regido pela legislação trabalhista tem um efeito a ser

considerado na ampliação dos espaços de organização e atuação dos sindicatos rurais. Se obtiver êxito ou não em sua organização e mobilização, não é o mérito desse trabalho, mas provavelmente a diminuição do espaço referente às relações trabalhistas impregnadas pelo personalismo e pelo compadrio é fato (PINTO, 1981, 105).

Outro significado importante é racionalidade produtiva das atividades dessa agricultura empresarial já que a mão-de-obra mais qualificada e mais preparada enseja novas demandas por serviços específicos ou por um comércio mais amplo e diversificado. A nova forma do mercado de trabalho também pode estar associado a eleição de novos representantes políticos e/ou exigir novas ações dos antigos<sup>61</sup>. Pois então, o rearranjo da estrutura do poder regional implicará em novas demandas, novas exigências, novas concepções de fazer política, apesar de que a inovação nesse sentido possa ser muito pequeno já que práticas antigas podem ganhar novas roupagens. Acreditamos que o *status* da ciência e tecnologia possam romper com estruturas arcaicas e principalmente onde essas estruturas sejam mais frágeis em espaços onde a ocupação não fora tão consolidada. O discurso assim como o meio técnico-científico informacional e a maior participação desses “detentores” do uso técnico são as consagrações dessa mudança. E mais do que necessidade torna-se um imperativo o aumento do seu espaço político já que na redução drásticas de investimentos estatais em infra-estrutura econômica e a localização não privilegiada aos principais mercados consumidores a competitividade da produção dificulta maiores lucratividades.

### **3.4 Políticas públicas e a consolidação do atual sistema de circulação**

As grandes corporações são beneficiadas nesse novo contexto. Além da utilização de objetos técnicos territoriais sofisticados nos seus processos produtivos, há transferência da lucratividade do reaparelhamento desse mesmo território que até pouco tempo estivera nas mãos do Estado, graças às reformas normativas

---

<sup>61</sup> Mais uma vez, a geógrafa Iná Elias de Castro nos aponta que o mesmo ator pode ser moderno na economia, mas tradicional na política. Isso expressa que a expansão do *agribusiness* pode até atrair uma elite agrária tradicional ou seus descendentes (muito forte no caso nordestino) para as atividades econômicas em moldes empresariais, modernas, contudo a competitividade sendo mediada pela política dependerá do destino dessa produção. Pelas características da atividade sojifera no cerrado mato-grossense cujo destino é o mercado internacional, novas mediações são exigidas para a manutenção dessa atividade, pois não estará restrita à arena política nacional (1996, 318).

consubstanciadas pelas novas ideologias político-econômicas. Com atraso em relação a países como México, Holanda e Portugal, o atual governo brasileiro enviou ao Congresso Nacional o projeto de lei das Parcerias Público - Privadas (PPPs), que após um longo debate e alterações em seu texto original foi aprovado com o aval de praticamente todos os partidos, inclusive da oposição no primeiro semestre de 2005. As PPPs foram instituídas para ajudar a solucionar gargalos na infra-estrutura cujo objetivo é atrair o setor privado para compartilhar custos e reduzir o déficit de recursos na área após um longo período sem investimentos vultosos desde a década de 80. Moacyr Duarte, atual presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, é categórico ao afirmar que se não equacionados os graves problemas de infra-estrutura territorial, o Brasil terá comprometido seu desenvolvimento econômico e social. E salienta: “(...) Não se deve, no entanto, pensar que as PPPs vão se constituir em um instrumento salvador da pátria e que os projetos a serem viabilizados com a sua utilização serão executados em curto prazo”.<sup>62</sup>

A própria lei das PPPs define três modalidades de concessão após levantamentos e estudos precisos acerca dos empreendimentos escolhidos: Administrativa, para prestação de serviços; Patrocinada, legalizada pela própria lei das PPPs; e Comum, já em prática desde meados dos anos 90 no Brasil. A concessão comum de rodovias possibilitou contar com um considerável padrão de qualidade em importantes eixos viários, contudo são pedagiados e concentrados no Centro-Sul do país. Não é de espantar que houvesse aglomeração de investimentos e concessões em algumas porções do território nacional porque o que justifica os custos de manutenção das vias e a lucratividade do empreendimento dentre vários fatores é a intensidade do fluxo.

Esse tipo de concessão foi a alternativa encontrada no início do período de privatizações ocorridas no Brasil no final do século XX. No início dos anos 90, o setor público e as estatais continuam a enfrentar um colapso na capacidade de investir, com tarifas defasadas para segurar a inflação, e também por causa da promulgação da Constituição em 1988, que extinguiu os impostos vinculados diretamente ao setor de infra-estrutura. A dívida pública, principalmente das estatais, não parava de crescer. Com o governo sem condição de investir, a solução encontrada foi passar ao

---

<sup>62</sup> Entrevista concedida ao jornal O GLOBO em 26 de maio de 2005.

setor privado parte da responsabilidade do Estado nos investimentos, especialmente em infra-estrutura. Em março de 1990, Fernando Collor de Mello assume o governo e inicia o amplo Programa Nacional de Desestatização com a privatização siderúrgicas, como a Usiminas, e do setor petroquímico. O processo descrito é o momento quando marca a guinada das políticas públicas vigentes no Brasil.

No governo posterior, a inflação e a dívida do governo continuaram numa trajetória crítica, e o governo teria pouquíssima capacidade de investir, principalmente em políticas públicas para a infra-estrutura no território. No entanto, ao final do governo Itamar Franco é lançado o Plano Real que conseguiu controlar a inflação e possibilitou a recuperação de algumas defasagens tarifárias das empresas públicas e seus próprios recursos, embora nunca tenha atingindo os níveis investidos durante a fase desenvolvimentista relativa aos anos 70. A alternativa encontrada foi dar continuidade às privatizações, delegando ao setor privado uma série de investimentos em infra-estrutura e ampliando sua área de atuação para os setores de eletricidade, mineração, telecomunicações e, claro, transportes. Neste período destacam-se as concessões de rodovias, como a Via Dutra, de várias ferrovias, e as privatizações de distribuidoras de energia, como a Light; além da Vale do Rio Doce e da Telebrás. Apesar de uma série de manifestações de parte da sociedade civil e de partidos de oposição, as privatizações e concessões em relacionadas à infra-estrutura do território continuaram ao longo da década passada. Suas justificativas, dentre várias, eram o desemprego crescente após a privatização das empresas estatais e a não redução da dívida pública.

O impacto nos programas de políticas territoriais do governo é grande. Os programas governamentais Brasil em Ação (1995-1998) e Avança Brasil (1999-2003), como exemplo, contemplam a implantação de infra-estruturas econômicas ou melhorias de caráter emergencial para a fluidificação dos bens e capitais em território nacional. Seu intuito é único: a diminuição do Custo Brasil que também abarca a redução drástica dos custos de distribuição seja para o mercado externo ou os grandes centros consumidores nacionais.

A necessidade de maior aperto nas contas públicas foi implementada, provocando maior redução na capacidade de investimentos governamentais, principalmente após a crise cambial de 1999, quando houve desvalorização do real em relação ao dólar. A consequência imediata foi elevação das tarifas públicas já que

a rentabilidade das empresas que tinham investido na compra das empresas estatais decresceu. Mas, foi no segundo mandato do governo Fernando Henrique Cardoso (1995-1998/1999-2002), o maior exemplo da vulnerabilidade provocada pela continuação da falta de investimentos públicos na área de infra-estrutura. Foi a crise do *apagão* no setor de energia elétrica, em 2001, que gerou pesadas críticas ao modelo baseado prioritariamente em privatizações.

No atual governo de Luís Inácio Lula da Silva (2003-2006) urge o maior aperto das contas públicas e a garantia da manutenção de baixas taxas de inflação. Para isso, o governo atual mantém elevadas as taxas de juros, sobrecarrega a sociedade brasileira com pesada tributação e se esforça no aumento das exportações para diversos continentes. A despeito desse último ter obtido até agora conquistas recordes, analistas econômicos apontam que os vários anos sem investimentos no setor em questão travaria o crescimento econômico pelo fato das péssimas condições das vias rodoviárias na maior parte das macrorregiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, principalmente. E não só isso: o desaparecimento dos portos e a precária e ausente infra-estrutura ferroviária nas porções regionais acima citadas também atuam no possível freio do nosso crescimento econômico, apontado por muitos como “único” caminho para solucionar os graves problemas sociais brasileiros na atual conjuntura mundial, além do aperto nas contas públicas.

Daí, as PPPs serem consideradas como a primeira alternativa para atrair verba a obras cujo retorno econômico não é grande o suficiente para estimular investimentos exclusivamente privados. Caso, por exemplo, de muitas rodovias com pífio movimento. As PPPs abrangem vários setores, mas a princípio os projetos iniciais apontam como principais alvos o setor de transporte e logística.

Quanto aos meios para sua efetivação, a parceria público-privada patrocinada prevê parcerias entre o governo e empresas para projetos cujo retorno econômico não é rápido e/ou grande o suficiente para estimular investimentos privados individualmente. Com a PPP, o governo quer evitar riscos de inadimplência que individualmente acostumam afugentar os investidores, garantir o retorno do que foi gasto na obra e sobre o total aplicado. As diferenças entre as modalidades de PPP estão ligadas de acordo com a forma de investimento:

- Na concessão patrocinada, o retorno do investimento feito por um grupo privado será pago com a tarifa do serviço cobrada do usuário - por

exemplo, o pedágio - mais uma complementação, se for o caso, de até 70% do valor final do empreendimento.

- Na concessão administrada não há cobrança de tarifas e o empreendedor recebe apenas a contraprestação do governo, isto é, será remunerado apenas com dinheiro público.

Os bancos federais poderão financiar até 70% do valor de um projeto cujo custo deve ser acima de R\$ 20 milhões e o prazo dos contratos das PPPs terão uma duração de 5 a 35 anos. Se o projeto estiver associado a algum fundo de pensão, o limite sobre para 80%. Há ainda o fundo garantidor para afastar o risco de não-pagamento das complementações de tarifas, as PPPs contarão com esse fundo garantidor, exclusivo para casos em que a União não cumpra com suas obrigações no pagamento. O fundo será composto por recursos do Orçamento e ativos da União (como ações de estatais e empresas privadas de alta liquidez) e terá a princípio R\$ 6 bilhões. Estados e municípios terão que criar seus próprios fundos garantidores. Em outras palavras: o fundo garantidor das PPPs tem como objetivo dar lastro às operações de financiamento, para honrar créditos e rendimentos privados. Nesse caso, os ativos do fundo serão liquidados para cobrir os eventuais “buracos” no retorno programado sobre o que investido. Apesar da existência do fundo garantidor, alguns especialistas alertam que o mesmo pode não despertar interesse por parte da iniciativa privada em direcionar seus investimentos em infra-estrutura. Segundo os economistas Cláudio Frischtak e Andrea Gimenes<sup>63</sup>, respectivamente presidente e associada da InterB Consultoria Internacional de Negócios, o problema não seria devido apenas à complexidade dos contratos e da avaliação do risco, mas também pela inexperience governamental e a falta de uma definição de um regime regulatório estável, em especial nas áreas de energia e transportes.

Ainda é cedo para analisar o êxito ou o fracasso dessa nova etapa em implementar políticas públicas relacionadas à gestão territorial no Brasil a partir do final do século XX. Diga-se a propósito que considerar essa forma de gestão espacial “compartilhada” seja recente e inovadora é um equívoco. Guardando suas peculiaridades pelo novo contexto geopolítico e maior compressão tempo-espaço por razões já anunciadas nesse trabalho a partir de meados do século passado, o período

---

<sup>63</sup> I Seminário O Desafio das Parcerias Público - Privadas realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) em parceria com a Firjan, O Globo e o Globo ONLINE cujo objetivo foi discutir as PPPs.

monárquico brasileiro também conheceu implementação de infra-estruturas territoriais sob a responsabilidade da iniciativa privada cujo intuito era atender a economia agrário-exportadora cafeeira ou explorar serviços necessários para atender parte da população urbana dos centros mais expressivos da porção Sudeste do país a partir da segunda metade do século XIX até aproximadamente o início da década de 30 do século XX (BECKER e EGLER<sup>64</sup>, 1993, 62; ABREU, 1997, 43-44).

Consoante o profícuo trabalho de Hélio Suêvo Rodriguez em *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro - o resgate de sua memória* (2004), a primeira ferrovia construída no Brasil foi a Imperial Cia. de Estrada de Ferro de Petrópolis. Possuía apenas 14, 5 quilômetros de extensão e ligava a praia da Estrela, hoje distrito de Mauá pertencente ao município de Magé no estado do Rio de Janeiro, ao pé da Serra de Petrópolis, em 1854. Sua implantação se deu por capitais privados - nacional e inglês - graças ao decreto número 987, de 12 de junho de 1852 que aprovou o ato de 27 de abril do mesmo ano do presidente da província do Rio de Janeiro, Luiz Pereira de Couto Ferraz em conceder ao empresário Irineu Evangelista de Souza, a exploração de uma linha de navegação pela Baía de Guanabara, do porto da Prainha, hoje Praça Mauá, até um ponto localizado na Praia de Mauá e desse ponto o privilégio para a construção da linha férrea até a localidade de Fragoso, próximo a Raiz da Serra de Petrópolis, de onde estenderia suas linhas pelo interior até o Rio São Francisco. Essa autorização valeria num prazo de dois anos, caso contrário tornar-se-ia sem efeito. Em 1872, um grupo de fazendeiros de Campinas, Araras, Limeira e Rio Claro reuniu capitais e construiu a Cia. Paulista de Estradas de Ferro e o mesmo fizeram fazendeiros da região de Mogi-Mirim, em 1875, que deu origem a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro. Percebe-se que investimentos privados já eram realizados de forma exclusiva ou em conjunto com o Estado, assim como, em diversos países.

As experiências das PPPs no mundo são registradas desde o século XIX quando a infra-estrutura territorial já era constituída por recursos provenientes dessa parceria em alguns países europeus.

---

<sup>64</sup> Os autores assim descrevem: “(...) o entrelaçamento do capital mercantil nacional, do capital financeiro inglês - principal proprietário ou financiador das ferrovias - e do Estado, que garantiu os juros para os investimentos, tornou possível o extraordinário surto ferroviário em fins dos anos 60 (do século XIX) (...)” (1993, 62).

No contexto do Estado do Bem-Estar Social e após a Segunda Grande Guerra, o poder público assumiu as obras de reconstrução da Europa. Lá pelos idos dos anos 70, com início do desmonte do *Welfare State*, surge uma nova era das PPPs diante da necessidade de fazer frente a investimentos crescentes em infra-estrutura sem recursos fiscais suficientes para a construção de escolas, estradas, hospitais, universidades, etc.

Segundo especialistas, o exemplo mais maduro é o do Reino Unido, onde existem acordos fechados até mesmo com instituições sem fins lucrativos (COI - UK, 1992, 2-3). Em Portugal, outro país onde as PPPs são implementadas, o programa foi estabelecido em 1997, possibilitando o rápido desenvolvimento de uma rede de rodovias com tecnologias avançadas. Na América Latina, as experiências são mais recentes destacando-se o México e o Chile, onde as PPPs foram introduzidas também por causa da necessidade de equilibrar os investimentos em infra-estrutura com a demanda de serviços sociais. De acordo com o marco regulatório do programa daquele último, pode-se garantir receita mínima ao parceiro privado com recursos públicos. Nota-se que as PPPs não são padronizadas, mas devem ser desenvolvidas sob medida para as necessidades de cada país, tornando cada projeto uma experiência única, dependendo do ambiente institucional e econômico.

Não obstante, a gestão territorial possui nuances muito distintas daqueles planejamentos territoriais efetivados aqui em grandes proporções a partir da segunda metade do século passado, aliás, não só no caso brasileiro como também em outros países a partir do segundo quartel daquele século. Gestão, como sinônimo ou derivado de planejamento, tem sido aplicado ao território e ganha contornos definidos como conceito a partir dos avanços dos sistemas informacionais e das novas formas de produção.

Roberto Lobato Corrêa em seu texto **Gestão do território - reflexões iniciais**, de 1988, compreende gestão como forma de promover a continuidade de um grupo social, e por gestão territorial uma forma de controlar a organização do espaço, aliás, tal termo sempre se fez presente em qualquer comunidade humana. Bertha Becker desloca o termo para a “modernidade”, como se fosse exclusivo da história recente ao propor a gestão como também forma de controle e gestão do território como “[...] prática estratégica, científico-tecnológica do poder no espaço [...]”, integrando “[...] elementos de administração de empresa e elementos da governabilidade [...]” (IN:

MACHADO, 1995a, 22). No entanto, Lia Machado, em seu texto **Sociedade urbana, inovação tecnológica e a nova geopolítica**, de 1995, ao realizar uma breve discussão dos dois textos já mencionados, pontua que controlar expressa tanto algo racional e positivo como a regulação de uma máquina ou regular as organizações socioeconômicas e o próprio espaço concreto (conotação positiva), como nessas mesmas organizações socioeconômicas significa uma forma de evitar transformações que ameacem o *status quo*, tomado como algo socialmente negativo. Esta possui uma conotação política do ato de controlar.

Se encararmos as duas proposições como complementares, isso não implica em considerarmos a irrelevância da estratégia em virtude da amplitude do seu campo de aplicação abarcando a “totalidade” social e espacial. Isso expressa a impossibilidade do controle total, cabendo determinar o que deve ser controlado, como controlado e a redução ao máximo do hiato entre objetivos a serem atingidos e o “inesperado” (1995, 22).

Se por enquanto situaremos apenas a conceituação de gestão e as razões de sua aplicabilidade nos dias de hoje, é importante acentuar pelo menos uma nesse momento: é mais um indicador da dificuldade crescente em “controlar” as variáveis econômicas e políticas do território num momento de alteração/crise dos mecanismos de regulação da Economia com conseqüente reestruturação sociopolítica e geográfica graças às novas formas de produzir o espaço, novas relações entre empresa e Estado e ambos com a força de trabalho, com o aperfeiçoamento das práticas “científico-tecnológicas” (1995, 23). O caso brasileiro expõe uma situação mais delicada.

A PPP é considerada como elemento-chave na formação de uma competente integração infra-estrutural no território com vistas ao ganho de maior competitividade de algumas produções econômicas brasileiras exportáveis. Qualquer economia nacional desenvolve mecanismos para tornar sua balança comercial favorável desde há muito tempo, como sabemos. Todavia, no atual contexto técnico-científico e informacional e o endividamento externo e interno principalmente dos países semi-periféricos latino-americanos, se encontram em uma situação delicada: as exportações são mais do que urgentes. Como se observa na tabela 3, a forte restrição fiscal devido à significativa relação da dívida pública/PIB a qual exige sucessivo acúmulo de superávit primário, acabam por diminuir a capacidade de investimento do

Estado. Hoje, o governo central tem que otimizar cada vez mais seus investimentos, isto é, ser extremamente eficiente e focar naquilo que realmente é prioritário.

Logo, as PPPs representam mecanismos para o estabelecimento de uma convergência entre rentabilidade social e rentabilidade privada. Aqui, reside um ponto fundamental no tocante à infra-estrutura territorial incompleta do Brasil: de que forma constituir-se-á uma completa integração nacional por meio das redes de transporte baseada na associação lucratividade “privada-pública” voltada para o exterior e necessidades sociais? Quais são as “prioridades”?

**Tabela 6: Evolução da Dívida Pública Líquida 1996 - 2004 (em bilhões de reais e em % do PIB)**

<b>1996</b>	<b>269,193</b>	<b>33,28</b>
1998	385,426	41,71
2000	516,579	48,78
2002	881,108	55,5
2004	956,996	51,9

Fonte: Consultoria de Orçamento da Câmara dos Deputados, 2005.

Ao se discutir a rede de transportes no Brasil, há que se levar em conta um contexto mais amplo que reúne todos os interesses sociais e nacionais, e que não só aqueles da dimensão econômica ligados apenas aos das elites regionais. A fluidez do espaço proporcionada pelos transportes deve servir para enriquecer as trocas sociais e beneficiar as populações distribuídas por toda a extensão do território. Assim, antes de tudo, os sistemas técnicos de transportes devem constituir um valor social, o que não ocorre no Brasil, e muito menos nos “espaços nacionais periféricos” dos quais, como iremos analisar no caso matogrossense, começa a se remodelar em função das exportações da soja, nas novas formas de políticas territoriais baseadas na parceria público - privada e na criação de redes de transporte inter-modais vinculadas aos fluxos do *agribusiness*. Sustenta-se aqui que o norte matogrossense, ligado às atividades produtivas do complexo sojífero, atravessaria por “novos pactos territoriais” na busca do mais apropriado ordenamento a fim de possibilitar práticas espaciais condicionadas à competitividade, racionalidade e manutenção das territorialidades econômicas criadas.

## **CAPÍTULO 4 – Da fronteira agrícola às corporações em rede: a inserção do norte mato-grossense ao processo de modernização.**

As inovações técnicas e organizacionais na agricultura concorrem para criar um novo uso do tempo e um novo uso do espaço. O aproveitamento de momentos vagos no calendário agrícola ou o encurtamento dos ciclos vegetais, a velocidade da circulação de produtos e de informações, a disponibilidade de créditos e a preeminência dada à exportação constituem, certamente, dados que vão permitir reinventar a natureza, modificando solos, criando sementes e até buscando, embora pontualmente, impor leis ao clima. É o novo uso agrícola do território no período técnico-científico informacional como descrevem Milton Santos e Maria Laura da Silveira (2001, 118).

Decorrem, daí, solidariedades materiais e organizacionais de uma nova espécie: sementes, fertilizantes e herbicidas, culturas de entressafra (soja e trigo num mesmo campo, com calendários agrícolas complementares), bancos de germoplasma, créditos públicos específicos para soja e para o milho nos cerrados, que apontam o Estado como um agente ativo na globalização da agricultura brasileira.

Podemos enumerar alguns dos elementos importantes na constituição da agricultura contemporânea brasileira:

- Ampliação de créditos subsidiados e orientados com assistência técnica obrigatória através do Sistema Nacional de Crédito Rural, criado em 1966 e, mais tarde, de abrangência em todo país, foi criada a Empresa Brasileira de Assistência Técnica e Extensão Rural (Embrater) que unificara sistemas anteriores de apoio técnico<sup>65</sup>;
- Várias ações públicas foram acionadas e complementaram as mais antigas como o Polocentro (Programa de Desenvolvimento dos Cerrados) e o Polonorte, acrescentando-se o Proine (Programa de Irrigação do Nordeste), o Pronar (Programa de Ocupação Econômica de

---

<sup>65</sup> Exigia-se um projeto técnico para a concessão do crédito, que impunha a compra de sementes e insumos modernos.

Novas Áreas), o PAPP (Programa de Apoio ao Pequeno Produtos Rural), o Programa Grande Carajás, etc.

Trata-se, assim, da produção de uma nova configuração espacial feita em *belts*<sup>66</sup> modernos e de novos *fronts* no Brasil. Esses *belts* são, por vezes, heranças e cristalizações de *fronts* próprios de uma divisão espacial do trabalho anterior; áreas que, ocupadas em outro momento, hoje se densificam e se tecnificam. Neles amadurecem as inovações de ontem e abrigam outras, próprias do período, para criar novos arranjos com a resistência e a cooperação das rugosidades do lugar, sem falar na integração às redes técnicas, ocasionando valorização diferenciada entre as terras (2001, 119).

Os novos *fronts* nascem tecnificados, cientificizados, informacionalizados. Sua maior expressividade se dá em áreas do país onde as rugosidades não representam grande fixidez. Interessante são os trabalhos de geógrafos estrangeiros no Brasil sobre os velhos *fronts* haja vista que mesmo no final do século XIX e início do século XX, o povoamento obedecia a uma concepção moderna de colonização. A construção de vias de circulação e o aparecimento de pequenos centros urbanos, assim como o loteamento das terras rurais e urbanas, e os sistemas de comercialização distinguiam o pioneiro das formas anteriores de ocupação. Como bem destaca Lia Machado ao analisar conceitos de frente e zona pioneira em Pierre Monbeig (1935, 1950), isso significava que era irrelevante se os espaços haviam sido apropriados anteriormente, ou se eram habitados ou não. Em síntese, o dinamismo das zonas pioneiras era produto de um novo tipo de financiamento, de organização e de escala dos empreendimentos, configurando uma economia capitalista moderna (1995a, 186). Esse apontamento é pertinente quando os termos frente, zona pioneira ou fronteira agrícola são aplicados na realidade brasileira ao remeterem ainda à idéia de um

---

<sup>66</sup> O caráter intensamente comercial da agropecuária empresarial gera grandes alterações nos espaços ocupados pela produção. Os produtores agrícolas, por exemplo, definem os usos da terra de modo a obter vantagens comparativas. A diversidade climática, o acesso aos mercados e o preço das terras influem nos custos de produção. A acirrada concorrência entre os produtores provoca a especialização de cultivos, que reflete a busca da eficiência (leia-se produtividade, rendimento médio e rentabilidade) máxima.

A lógica da competição delineou historicamente um zoneamento agrícola caracterizado pelo surgimento desses cinturões especializados, os quais não constituem áreas monocultoras, pois ocorre combinação de uso predominante da terra com cultivos secundários. Por outro lado, a vida econômica dos *belts* subordina-se à conjuntura experimentada pelo produto principal no mercado interno ou internacional.

organismo vivo, com a capacidade de se adaptar aos fatores ambientais, ao mesmo tempo em que expressaria a passagem para um estágio mais avançado de evolução social, constituindo o lócus da civilização. Aqui, o sentido de evolução está intimamente relacionado à modernização das relações sociais e da “conquista” do espaço.

Consoante Lia Machado, baseando-se no estudo de W. Coleman ao tratar das simbologias da noção de fronteira em Turner, destaca-se a passagem a seguir:

“[...] na tese da fronteira, encontrava-se o da **modernização**, sempre atrelada ao nacionalismo, como a obra de grande referência na América Latina de Frederick J. Turner, publicada em 1893, sobre o significado da fronteira na sociedade norte-americana. A partir de uma analogia com a “teoria dos germes”, isto é, de que povos e instituições eram comparáveis aos germes biológicos, foi possível a Turner deduzir que, uma vez propagados os germes da modernização, sucederia nas áreas “selvagens” a mesma seqüência de estágios – da coleta ao assentamento agrícola, até a emergência de cidades com economias diversificadas e, principalmente, industriais [...]” (MACHADO, 1995a, 183. *Grifo nosso*).

Sem aprofundar sobre as influências dessa forma de pensar as frentes e zonas pioneiras por parte dos pensadores latino-americanos, outros temas levantados por Turner serão aqui comentados, estando muito presentes nos debates políticos do século XIX, os temas da contribuição dos imigrantes europeus e da pequena propriedade independente no estímulo à modernização da agricultura no Brasil e nos outros países da América Latina (MATTOS *apud* MACHADO, 1995a, 184). Nesses debates também perpassam as interpretações da realidade latino-americana as idéias neolamarckianas e do darwinismo social que permitiam reafirmar, através de metáforas e em termos científicos, a convicção da continuidade essencial da história (com fortes vícios etapista e teleológico) e do papel determinante do ambiente natural. Os intelectuais latino-americanos também atribuíam papel importante aos meios de transporte para a integração político-econômica da nação, já que, como Turner, muitos deles eram partidários da modernização (1995a, 184).

Por fim, na tese de fronteira, é incluído o papel das “terras livres” ou “espaços vazios” nas formações territoriais de países com grande dimensões. Para Turner, a disponibilidade de “terras livres” significava as terras passíveis de serem apropriadas e transformadas em propriedade privada. Daí a menção à fronteira como “válvula de escape” por servir como oportunidade para populações pauperizadas do leste dos EUA e da Europa no caso de sua realidade social, embora o acesso à terra no oeste norte-americano tenha sido regulado pelo próprio avanço do povoamento e das vias de circulação no tocante à apropriação privada do território (MOORE JR., 1973, 113 e seguintes). Na verdade, o espaço não estava “vazio” desde o início da colonização dos EUA igualmente no caso brasileiro, uma vez que pertenciam aos povos indígenas. Não correspondem somente a um critério de baixa densidade demográfica, mas também a um conceito elaborado em contraposição à presença indígena efetiva e à sua cultura: os “espaços vazios” eram espaços não civilizados, quer dizer, aqueles onde não existiam as formas de civilização. A propriedade privada e o aparato jurídico que a legitima sob a forma do Estado eram instituições próprias da civilização e ausentes das comunidades indígenas (MACHADO, 1995a, 185).

Em suma, verifica-se o contraponto entre civilização e barbárie como pano de fundo a formação/consolidação do Estado Nacional, por isso o termo não se limita aos “avanços” das relações de produção capitalistas. Sua aplicação envolve o estabelecimento dos ideais, signos, concepções ligadas às formas de produção consideradas dominantes de um dado momento histórico. Em suma: ainda que na literatura levantada acerca da fronteira apareça predominantemente países de economia capitalista (Malásia, Nicarágua, Estados Unidos, Brasil, Austrália, etc), a amplitude do termo é vasta e relaciona-se intimamente à modernização nos moldes ocidentais no atual momento.

Apesar da transposição dos conceitos não ter sido mecânica em sua aplicação nos estudos sobre a nossa realidade, a conceituação “front” permanece como a transição, a “porta de entrada” para o moderno e como processo inerente ao avanço das relações capitalistas. Sem adentrar pelas particularidades da fronteira no Brasil em séculos remotos, vamos apenas fazer alguns apontamentos sobre o seu significado e a forma tomada no espaço regional em que o norte mato-grossense se insere segundo a contribuição de outro autor aqui não mencionado: Leo Waibel.

- A “fronteira agrícola” seria um lugar onde é possível a criação do “novo”. O “novo” pode ser entendido como a introdução das formas e conceitos de vida de uma civilização técnico-mercantil. A variedade no grau de utilização de técnicas e ritmos de trabalho intensivos, de acessibilidades à propriedade da terra e da organização espacial, que supõe o desenvolvimento de infra-estrutura e de um sistema de comercialização eficaz, permite afirmar que a “fronteira agrícola” é também um processo, que cria a expectativa ou a possibilidade de melhor padrão de qualidade de vida para a população rural, em sua maior parte marginalizada e/ou sem possibilidade de mobilidade social ascendente no lugar de origem (MACHADO, 1995a, 190);
- O deslocamento espacial formando as “frentes” pode encontrar restrições, tais como: condições naturais, preço da terra, extensão e condições de infra-estrutura, etc. Por outro lado, o sistema agrícola utilizado pelos colonos também pode constituir uma razão para o deslocamento das “frentes”, como a adoção de rotação de terras em vez da rotação de culturas (1995a, 190). Bertha Becker (1988) esclarece as distintas ênfases sobre as razões que impulsionam a expansão da fronteira. Sua expansão estaria atrelada à sua funcionalidade devido à permanência de formas não capitalistas na agricultura brasileira num contexto de intenso crescimento urbano-industrial.

Concebida no âmbito do pensamento liberal, a funcionalidade da agricultura “atrasada” como setor flexível, seria capaz de atender aos requisitos do processo de desenvolvimento, segundo as exigências do mercado consumidor. A vertente crítica observa o funcional pelo abastecimento de alimentos e mão de obra mais baratos. O denominador comum é a expansão da fronteira fundamentada na reprodução de formas não capitalistas de produção. No entanto, o questionamento da funcionalidade da fronteira persiste. Para alguns o argumento central é que as relações não capitalistas de produção existem porque são subordinadas ao capital, mas essa subordinação tampouco deve ser compreendida como funcional, já que determina

contradições (não antagônicas) específicas e não uma solução para as contradições do capitalismo no Brasil. (SILVA *apud*, BECKER, 1988, 63).

- Geralmente ao considerarmos países de dimensões continentais, pensaríamos que a disponibilidade de terras seria absoluta, caso o mesmo não tivesse seu território amplamente ocupado. Pois bem, absoluta quando definida pela quantidade de terras, entretanto relativa haja vista os mecanismos socioeconômicos que regulam sua apropriação (MACHADO, 1995a, 190; BECKER, 1988, 70; LÉNA, 1988, 125). Não seria exagero afirmar que o conjunto de leis brasileiras no que diz respeito à propriedade privada da terra, à sua desapropriação em alguns casos específicos e até mesmo a morosidade do nosso Poder Judiciário seriam claros exemplos do que Habermas denomina de violência implícita ou institucional, a qual perpetua a estrutura fundiária (ou qualquer manutenção de relações sociais baseadas em profundas desigualdades) tão concentrada sob os auspícios governamentais. Sem falar, obviamente, da expropriação por violência efetuada pelo aparelho policial ou jagunços, empregados dos grandes fazendeiros ou de grandes firmas, que expulsam ocupantes, posseiros das propriedades daqueles por meio das armas. Porquanto, a violência como retrato de várias áreas do campo brasileiro, possui grande expressividade em algumas áreas consideradas “fronts” e torna-se mais intensa à proporção em que a resistência dos ocupantes seja maior.

Vários autores dedicam essa vergonhosa situação à ausência de instituições do próprio Estado nas áreas de fronteira a fim de estruturar/organizar a vida social. Não invalidamos esse argumento, mas sustentamos que se deve a outras razões como os “comprometimentos” do Poder Judiciário, Legislativo e Executivo com o *status quo*, já que em outras áreas, longe de serem caracterizadas como fronteira, registram um notável número de assassinatos tanto de posseiros, jagunços, policiais, fazendeiros (sem considerar a variabilidade desses números pelas representações nesse conflito).

- Finalmente, ao tratarmos de países de grande extensão territorial encontramos a concepção de “espaços vazios”. Como já mencionado, na sua acepção usual, combina a característica demográfica de baixa taxa de povoamento e a contraposição entre espaços civilizados e “selvagens”. Lia Machado mais uma vez relembra que a baixa densidade demográfica era considerada indício de atraso econômico, desde meados do século XVIII até meados do XX, momento em que a mecanização da agricultura modificou a relação homem/terra (1995, 191). Ainda vale mencionar o componente político-militar que permeia a concepção de “espaços vazios”: o sentido de proteção e segurança do território de um Estado e/ou de afirmação de sua potência e “destino manifesto”(1995a, 191)<sup>67</sup>.

#### **4.1 Fronteira agrícola no espaço regional amazônico e norte mato-grossense.**

De acordo com os estudos de Leo Waibel e Pierre Monbeig, já citados, a expansão das “frentes” e o estabelecimento das zonas pioneiras decorreu da colonização espontânea ou foi direcionada por empresas privadas de colonização, sendo mínima a intervenção do Estado na porção sul e sudeste do país até meados do século passado.

Distinto do passado, as “fronteiras agrícolas” da segunda metade do século XX estão situadas em áreas de floresta tropical, cerrados e campos em contextos político-econômicos bastante diferenciados. No geral, podemos delinear algumas características básicas de sua origem.

- Padrão espacial vinculado ao traçado dos “espaços de circulação” rodoviário, conforme verificamos nas figuras 2 e 3 em relação à expansão da produção acompanhando os eixos federais (MESQUITA e SILVA, 1988, FORTUNA, 2001);

É através da extensão de redes (circulação viária, telecomunicações, urbana e hidroelétrica) que o Estado promove a (re)organização do território nacional ao expandir seu espaço produtivo. Eis aqui uma das explicações pertinentes à

---

<sup>67</sup> Tanto Frederick Turner como Leo Waibel e Pierre Monbeig assinalam de forma acrítica a defesa da pequena propriedade de terra, como a mais adequada para a colonização agrária, seja pela associação a noções de autonomia (Turner) como condição econômica importante para melhoria do padrão de vida da população rural (Monbeig e Waibel).

pouca resistência encontrada em nossa área de estudo aos projetos de colonização privada no eixo da rodovia Cuiabá-Santarém em trecho mato-grossense pelo menos na área que compreende os municípios em análise novas formas de ocupação constituem um sistema sem vínculos com a organização socioespacial anterior consoante já descrito no capítulo anterior (aquela da sociedade tradicional constituída por uma elite de grandes proprietários de terras, indígenas e populações ribeirinhas). Trata-se de uma ocupação das terras firmes, dos divisores de águas e não mais dos vales aluvionários (LÉNA, 1988, 95), aliás, ocupação padrão em praticamente toda a Amazônia antes da fase desenvolvimentista (ALMEIDA & RIBEIRO, 1989, 34). A área em questão – parte da unidade morfológica do Planalto dos Parecis – é cortada pela BR-163 no sentido latitudinal interligando vários interflúvios relativamente planos, sem bruscas elevações, ocupados pelo cerradão, caracterizado nessa parte como uma zona de tensão ecológica. A extensão dessa via rodoviária só acompanha os rios em alguns trechos quando foi possível a obtenção de cascalho para sua construção. Outro detalhe importante de acordo com as observações das figuras anteriores é a expansão acelerada da produção em direção norte e a permanência da maior parte das rodovias como não asfaltadas;

- São constituídas por movimento espontâneos de migração, e por iniciativa de projetos de colonização oficial e privada (MACHADO, 1995, 193). Destacamos apenas a constituição daquelas por projeto de colonização privada, como os casos de Sorriso, Nova Mutum e Sinop, e projeto oficial integrado (Projeto de



- Assentamento Conjunto – PAC), desenvolvido em Lucas do Rio Verde, onde foram os germes da criação das cidades de mesmo nome. Na verdade, salvaguardando algumas diferenças, podemos traçar de um modo geral as características básicas desses projetos até num raio que se estende a praticamente quase toda a extensão mato-grossense dessa rodovia,

incluindo desde já o Projeto Sinop. Veremos com mais cuidado no próximo sub-item tal gestão territorial promovida por essas empresas colonizadoras.

- Apresentam feições diferenciadas quanto aos tipos de produtos cultivados (monocultura, policultura especializada ou apenas pecuária);

São distintas em relação à tecnificação de suas atividades produtivas, podendo ser modernas, como as frentes pioneiras do cerrado e dos campos, ou extensivas como as frentes pioneiras em área de floresta tropical.

A Amazônia (aqui, delimitada pela Amazônia Legal) apresenta ocupações muito diferenciadas das mais variadas épocas e seus “fronts” extremamente distintos (agrícola, mineral, pastoril). Considerados em seu conjunto, a intervenção estatal no povoamento e valorização no espaço regional amazônico foi decisivo no período de 1965-1985. Não que tenha sido a primeira vez que políticas de governo tenham tido impacto na região, como testemunha seu passado colonial (MACHADO, 1989). O diferencial nesse momento é o uso de recursos técnicos a articular com o capital privado nacional e internacional, a integração da colonização regional a um projeto mais amplo de modernização institucional e econômica (MACHADO, 1995; SILVA, 1967, BECKER, 1988).

Essa ação concertada do governo federal brasileiro é atribuída ao regime militar. Não obstante, as premissas de modernização estão fundamentadas em grande parte nas teorias e modelos de desenvolvimento elaborados no âmbito da *Comisión Económica para América Latina* (Cepal/ONU), cuja sede situa-se no Chile. Seus integrantes defendiam a tese fundamentada em elaborados modelos de que o único caminho para o desenvolvimento econômico dos países desse subcontinente residiria na prioridade da industrialização sobre a base agrária-exportadora tão comum a esses países (MACHADO, 1995a, 193). Para isso, seria necessária a construção de infra-estrutura física, a atração de capitais estrangeiros portadores de novas tecnologias, a promoção de uma agricultura tecnificada e a expansão do mercado interno.

Nesse sentido, a ação governamental efetivada pelos governos militares consubstanciaram os vários “fronts” em direção aos “espaços vazios” do território nacional. Aliás, incluído como uma dos grandes objetivos do Plano de Integração Nacional (PIN), lançado em 1970, a “nacionalização dos espaços vazios” foi um propulsor importante na ideologia da modernização do país se consideramos não só

os aspectos de ordem geopolítica (COSTA, 1986, 37-38). Nesses últimos pensava-se que a consolidação de suas fronteiras internacionais e soberania seriam garantidas com a ocupação efetiva do território e assim a posição do Brasil-Potência face aos desafios das desigualdades inter-regionais em âmbito nacional e a enorme desigualdade social tão enraizada na história econômico-social do país seriam amenizadas (BECKER e EGLER, 1992).

Por essas razões, os objetivos do Plano de Integração Nacional eram: diminuir a tensão nos grandes centros urbanos e áreas rurais através da migração controlada principalmente aquela originada no Nordeste em direção à Amazônia; elevação da produção de alimentos tanto para o mercado interno quanto externo; e criação de novos espaços para o investimento privado, no sentido de intensificar o ritmo de acumulação interna de capital, e modificar o padrão espacial de concentração das inversões nas macrorregiões Sudeste e Sul do país, julgado como nocivo à “segurança nacional” (MACHADO, 1995a, 194; BECKER, 1991, 32-34).

As estratégias implementadas para realização do plano que, por sua vez, foi desenvolvido em outros períodos ao longo dos anos 70 e início da década de 80 em diferentes ritmos de investimentos e prioridades, foram o alargamento da infraestrutura econômica – construção de estradas pioneiras (12 mil quilômetros em cinco anos) articulando o centro-sul do país à Amazônia; rede de telecomunicações (sistema de comunicação em microondas de 5.100 quilômetros em três anos); a rede de distribuição de energia elétrica associadas às usinas hidrelétricas de grande e médio porte – e, os incentivos à inversão de capital privado e federalização de territórios e modelos de ocupação .

Dos vários mecanismos fiscais e ações públicas, destacamos o programa de investimentos Polonoroeste<sup>68</sup>, ligado aos programas de desenvolvimento coordenados pela SUDECO (Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste), o qual se destinava ao aproveitamento das áreas de floresta e cerrado da macrorregião Centro-Oeste (PIAIA, 1997, 47). Seu intuito era implantar e melhorar a fluidez do transporte regional, auxiliar na consolidação dos assentamentos rurais e a proteção dos territórios indígenas (MACHADO, 1995, 195). Na verdade, o programa não ofereceu proteção às comunidades indígenas e tampouco colaborou para alavancar o

---

<sup>68</sup> Vigência até 1987.

desenvolvimento socioespacial em sua área de atuação (faixa mato-grossense ao longo da fronteira internacional) (PIAIA, 1997, 47).

Outro programa a mencionar é o Polocentro, Programa de Desenvolvimento dos Cerrados, implementado em 1975. Sua finalidade era apoiar a modernização e desenvolvimento das atividades agropecuárias no Centro-Oeste, mediante ocupação de trechos dessa macrorregião onde havia as características de Cerrados. Tinha como meta a incorporação de 3,7 milhões de hectares ao setor produtivo nas áreas da agricultura, pecuária e extrativismo. As ações do programa visavam um desenvolvimento integrado entre pesquisa agrícola, assistência técnica, crédito rural orientado e apoio à infra-estrutura (armazenamento, estradas rurais e eletrificação) (1997, 48). Esse programa foi de grande valia para o ordenamento do eixo médio da BR-163 porque foi privilegiado ao preencher seus pré-requisitos, aliás, praticamente todas as áreas do estado de grande produção sojifeira e elevada produtividade nos últimos anos fora contempladas, como podemos verificar na figura 3

Sem embargo, mesmo na colonização integrada, como em Lucas do Rio Verde, só tiveram acesso aos créditos e aos benefícios das pesquisas os grandes empresários rurais que puderam investir na compra de máquinas agrícolas e insumos. Mesmo assim, é notório que o estado mato-grossense incorporado à Amazônia Legal a partir de 1981, foi bastante beneficiado pelas ações públicas, embora os resultados tenham sido muito heterogêneos. Os projetos de colonização particular nesse estado tiveram relativo êxito na aplicação de recursos em atividades produtivas, enquanto em outras áreas da Amazônia Legal o sucesso não fora obtido. Martin Coy, em seu estudo sobre as ações governamentais e a ocupação em Rondônia, expôs a diferenciação entre ambos os tipos de colonização como, em grande medida, uma consequência da diferenciação no grau de controle exercido sobre os fluxos migratórios: a colonização privada limita o acesso de migrantes, enquanto as áreas com aumento da migração parecem estar agravando os conflitos de terra e favorecendo a concentração fundiária (COY, 1987, 261; 1988, 167-214).

A obtenção de crédito agrícola cedido pelo governo federal também foi diferenciado. Lia Machado esclarece que foram razões institucionais, de ordem econômica e social: a dependência do crédito bancário ao título de propriedade; o desconhecimento dos procedimentos institucionais por parte da população recém-

chegada; o custo do crédito; e ainda destaca os custos da comercialização dos produtos (MACHADO, 1995a, 196).

Logo, o questionamento do porque de algumas frentes pioneiras obterem êxito e outras não pode ser compreendido. O aproveitamento desigual dos benefícios é um dos elementos determinantes de sua dinâmica, pois diferencia a produtividade e rentabilidade agrícola entre produtores, à proporção em que regula a capacidade de modernização técnica; por sua vez, a diferenciação entre os produtores estimula o movimento de compra/venda de terras, também contribuindo para a concentração fundiária.

Mas, no que diz respeito aos investimentos privados nesse setor econômico, diferencia-se a relação investimento/apropriação de terras entre grandes propriedades pecuaristas e grandes propriedades agrícolas. Enquanto nas grandes propriedades pecuaristas a relação tende a ser negativa porque a apropriação de terras foi maior do que o investimento efetivo na produção, nas grandes propriedades dedicadas á agricultura a relação tende a ser positiva onde geralmente a especialização produtiva em um único ou dois produtos é marcante (MACHADO, 1995, 196). É o caso da área em estudo próxima à BR-163 na altura dos municípios de Sorriso e Lucas do Rio Verde, onde as grandes corporações (nacionais e internacionais) financiam campos experimentais em associação ou não com as instituições públicas para novos cultivos. Seus investimentos são relativamente constantes nas propriedades, e em sua maioria em produções voltadas para “fora” – extra-regional e/ou extranacional. Outra característica marcante no setor agropastoril cuja colonização dirigida tenha sido por firmas privadas no estado mato-grossense é o emprego dos mais variados níveis de preparo profissional na gestão dessas grandes propriedades. Isso não significa afirmar que esses investimentos privados sejam indícios da presença física permanente do seu possuidor na área de produção, porque muitas dessas firmas possuem sua sede na capital estadual e principalmente nos grandes centros do centro-sul do país. Isso é válido também para muitos produtores individuais de soja nessa área, que compreende significativos níveis de rentabilidade, rendimento médio e produtividade no eixo da BR-163, conforme as observações e informações coletadas em trabalho de campo realizado em outubro de 2004.

Sendo assim, faremos a “ponte” entre as práticas espaciais efetivadas a partir do último quartel do século XX até os dias atuais relevando as formas ou modelos de

ocupação distintos nesse período e sua devida contextualização na Amazônia Legal. Daí, trataremos das territorialidades econômicas efetivadas por grandes corporações.

#### **4.2 Modelos de ocupação territorial: do planejamento governamental e os projetos de colonização privada.**

A política de ocupação da Amazônia Legal conheceu distintos modelos. O reflexo dessa distinção está na representação cartográfica conforme a elaboração de Lia Machado em publicação alemã de 1986 e mais tarde também publicada em seu texto **“A fronteira agrícola na Amazônia”**, de 1992, na Revista Brasileira de Geografia. No I PIN, já reportado anteriormente, a representação é linear. As estradas construídas, planejadas ou projetadas teriam a incumbência de nortear a ocupação e subjacente à idéia de ocupação por eixos a influência da passagem de fluxos econômicos espalhado por grande porção desse espaço regional.

Não obstante, em decorrência do contexto político-econômico mundial com o fim do acordo de Bretton Woods e o primeiro choque do petróleo em 1973 (aliás, pode ser considerado como uma resposta da nova política financeira norte-americana) tornou-se onerosa a captação de recursos no sistema financeiro mundial a ponto do governo central reformular a política de ocupação da Amazônia Legal que, por sua vez, estava assentada na contração de investimentos externos via bancos internacionais. Se o choque do petróleo de 1973 não foi o maior responsável pela crise do capitalismo mundial, houve uma relação direta com a redução do ritmo de abertura de estradas nessa região de planejamento. Por causa do aumento astronômico do custo de transporte devido às grandes distâncias a serem percorridas até o centro econômico do país e aos portos de embarque de produtos “exportáveis”, muitas estradas implantadas não foram totalmente concluídas e muitas planejadas continuam em forma de projeto. Consideramos, esse, como o primeiro momento da situação degradante das vias de circulação “modernas” na Amazônia que perdura até hoje.

Os eixos de desenvolvimento, como denominado pela ação governamental, determinaram que as terras públicas situadas em uma faixa de cem quilômetros de cada lado das estradas construídas, em construção ou planejadas, com recursos federais na região seriam transferidas para o domínio federal (BECKER, 1991, 27-29). Esse modo de ocupação veio acompanhado pela federalização de áreas estaduais

extensas sobre as quais o Estado brasileiro exerceu jurisdição absoluta e/ou direito de propriedade. Essa estratégia incidiu diretamente na questão das “terras livres”, o que para nós ajuda a explicar um componente marcante no ordenamento das territorialidades empresariais na área de estudo e na organização desse espaço regional: as grandes propriedades<sup>69</sup>.

No caso específico do Brasil, o desenvolvimento capitalista associou o grande capital monopolista à grande propriedade, através da transformação da propriedade privada da terra em título financeiro; em conseqüência, a propriedade capitalista da terra é utilizada pelo grande capital, pelo capital em geral e pelo capital aplicado na agricultura (SILVA *apud* BECKER, 1988, 70). Em outras palavras: mesmo que o dinamismo produtivo não seja intenso no campo isso não significa que não haja um próspero mercado de terras, e ainda mais evidente devido ao processo inflacionário expressivo da economia brasileira do período em tela até o início da década de 90, quando fora acentuada a função da terra como “reserva de valor”. Não obstante, no processo de apropriação, constituem-se estabelecimentos rurais produtivos e não-produtivos e, independente do tamanho, esses estabelecimentos apresentam distintos níveis de capitalização, sem falar nas significativas taxas de ociosidade das propriedades, que, aliás, salvo as suas variações, são bastante comuns em todas as macrorregiões brasileiras. Apropriação não é o mesmo que propriedade da terra e nem concentração fundiária. Os responsáveis pelos estabelecimentos rurais podem ser proprietários (firmas e indivíduos), ocupantes (sem título de propriedade), rentistas e arrendatários, ou colonos aguardando título de propriedade definitivo (sem levar em consideração a veracidade dos dados sobre a área total dos estabelecimentos, pois grande parte está em situação jurídica irregular ou não está discriminada) (MACHADO, 1995, 266-268). Nota-se, portanto, que a propriedade privada da terra não é exclusiva da fração monopolista do capital e torna-se uma condição para gerar a realização futura da renda, seja através de sua exploração produtiva, seja por sua utilização como meio para a obtenção de subsídios e crédito, como esclarece Lia Machado (1995a).

---

<sup>69</sup> No capítulo anterior, recuperamos a análise da história econômica do Mato Grosso e a formação dos latifúndios e com isso a relativização dos “espaços vazios” em área que hoje compreende esse estado. Isso nos proporciona uma desmistificação acerca da abertura ou fechamento das macrorregiões Norte e Centro-Oeste aos impulsos internacionais e ainda a falsa idéia do início do processo de concentração de terras a partir das políticas territoriais implementadas pelos governos militares.

Esse ponto é fundamental para compreendermos, não só a dinâmica da fronteira agrícola no norte do estado mato-grossense, mas também o próprio conceito de fronteira. Fora contextualização imprescindível, a compreensão do termo abarca as formas de apropriação do espaço, além das formas de produção e expectativas dos diferentes agentes atuantes no processo. No tocante às formas de apropriação, a hipótese é que nela convivem formas de organização da produção diversificadas que podem ser redefinidas (BECKER, 1988, 70) e um espaço onde o processo de colonização está instituindo novas relações sociais ou redefinindo antigas. A noção de fronteira não pressupõe a inexistência de formas prévias de articulação desses espaços à sociedade, nem tampouco um processo de ocupação contínuo, em bloco, como sugerido pela expressão norte-americana “fronteira em movimento”. Pressupõe, “[...] essencialmente, uma estrutura social dinâmica e relativamente ‘em aberto’ associada à ocorrência de movimentos de ocupação ou reocupação de terras[...]” (MUSUMECI *apud* BECKER, 1988, 65).

Nessa direção, fronteira é um espaço social, político e com específica carga valorativa que engendra ligada à possibilidade latente de mobilidade social. Não é um espaço físico formado por terras devolutas. A fronteira é um espaço *em incorporação* aos espaços pertencentes à economia-mundo onde coexistem elementos essenciais do modo de produção dominante e da formação econômica e social em que se situa, porém não plenamente estruturado. Não por isso menos dinâmico e onde as relações e as práticas não assumem o grau de cristalização comum em outras circunstâncias e, portanto, gerador de realidades novas e dotado de elevado potencial político, isto é, potencialmente gerador de alternativas (BECKER, 1988, 67).

As empresas de colonização são empresas que diversificam seus investimentos, cooperativas agrícolas do Brasil meridional ou empresas de colonização que já têm uma experiência em outros estados brasileiros, principalmente da porção centro-sul do país. O preço a pagar pela terra seleciona uma categoria de camponeses relativamente abastados diferenciando-se logo dos projetos públicos efetuados em outras áreas da Amazônia haja vista a função social que este priorizava, pelo menos até 1974 (LÉNA, 1988, 115). Ora, essa seleção de colonos sendo realizada no ponto de partida e não no ponto de chegada (como na colonização pública) acaba não promovendo a pressão demográfica em demasia, o que obriga a precipitar a construção de obras de infra-estrutura. Esse tempo entre a chegada de migrantes e

implantação de infra-estruturas mínimas é um grande diferencial para a lucratividade das colonizadoras e uma explicação convincente da organização socioespacial diferenciada entre a colonização estatal e privada. Isso se deve porque cada gleba do projeto vai sendo ocupada conforme o ritmo da demanda e da valorização do solo. Segundo a secretária administrativa e acionista da colonizadora Feliz, em Sorriso, filha do fundador, foi uma prática corrente não expandir a constituição das glebas em forma contínua e sim em “saltos” para uma valorização maior das mesmas já incorporadas à área urbana, assim, a valorização das terras não se dá apenas pela “extremidade” das infra-estruturas.

Mesmo cientes de que a produção do espaço (como a constituição de territorialidades) seja planejada é precípua lembrar que as etapas desse processo não são lineares, uniformes, mas, ao contrário, podem sofrer “desvios”, bifurcações, momentos em que pequenos detalhes teriam a capacidade de alterar a dinâmica prevista. Exatamente ao tratarmos das políticas de ocupação territorial da fase desenvolvimentista dos governos militares para a Amazônia, acreditamos que a sua política para a área em estudo (chamemos de eixo médio da rodovia BR-163), e ampliado para todo o eixo mato-grossense da rodovia Cuiabá-Santarém registra alcance parcial conforme o planejado, mas no tocante à magnitude da produção e produtividade de produtos exportáveis, ainda que por especialização agrícola seu êxito é inquestionável como se observa na figura 4 a distribuição dos municípios mato-grossenses onde a produção é muito expressiva (acima de 370 mil toneladas). Se o processo socioespacial da área em estudo foi marcado por contradições e desigualdades – aliás, marca do desenvolvimento da agricultura brasileira como um todo, como bem descrevem vários autores – há que considerar que o planejamento estatal pré-concebida a ocupação dos “espaços vazios” como uma alternativa, senão de melhoria, pelo menos tornar amenos os conflitos sociais tanto no campo como nas grandes cidades. Figura-se, então, a fronteira, como “válvula de escape”, válvula essa, “estreita” e sem “reparos”, pois não houve mudanças que reestruturassem a ordem estabelecida, posto que a questão agrária não fora solucionada, apenas para citarmos um exemplo. Portanto, a parcialidade dos objetivos pretendidos pelo planejamento territorial estaria ligada em parte ao componente técnico amplamente utilizado nesse processo produtivo. Senão vejamos a passagem da agricultura

diversificada em médias e pequenas glebas característica da colonização privada para a agricultura especializada e parte integrante dos complexos agroindustriais.

Muito recorrente na mídia é o sucesso da agricultura moderna verificado em Mato Grosso subentendido a idéia de desenvolvimento econômico. São notáveis nesse processo comunicativo, as menções ao grau de incorporação tecnológica ao processo produtivo (e o conseqüente aumento da produção, área e produtividade), aumento do consumo de alguns bens e serviços, crescimento e diversificação de atividades econômicas nas cidades e o significado dos fluxos econômicos, leia-se, investimentos nesse estado. Indubitavelmente, essas mudanças econômicas e espaciais são concretas e a ascensão de algumas produções econômicas agrícolas

#### **Figura 4**

nessa unidade federativa são visíveis a partir dos próprios eixos rodoviários principais (BRs) que cortam o estado de sudeste a norte (Cuiabá-Santarém) e sudeste a noroeste (Cuiabá - Rio Branco – BR 364)<sup>70</sup>, sendo áreas valorizadas num período de tempo extremamente curto devido à implantação dessas próprias vias de circulação.

---

<sup>70</sup> Apesar de ambas rodovias serem denominadas parcialmente por Cuiabá, capital estadual, dois apontamentos são necessários:

1. a denominação é por trecho porque essas rodovias são provenientes de outros estados do país. A Cuiabá-Santarém é uma continuidade da BR-163, proveniente do estado do Mato Grosso do Sul que, por sua vez, interliga as macrorregiões Sul e Sudeste à macrorregião Norte. Já a rodovia BR-364 conecta Brasília à capital da unidade federativa do Acre, logo, é um prosseguimento do estado goiano. Como visto no capítulo anterior essas rodovias integram em parte o território nacional seja por motivação econômica em fortalecer o mercado nacional interno tendo como referência o Sudeste, entende-se por São Paulo, seja por razão social já que a “fagocitose rural” nos estados meridionais, como descreve José Graziano da Silva (1980), se tornaria um problema grave em pouquíssimo tempo para as grandes cidades como Curitiba e Porto Alegre, e muito pior para as metrópoles nacionais como São Paulo em decorrência da proporção migratória e das pressões sociais nesses grandes centros. Sem adentrar no mérito da questão em relação ao aumento da pobreza e miséria tanto no campo como nas cidades do “Sul Maravilha” e, na verdade, se formos qualificar, diríamos que houve uma piora das condições socioeconômicas de parte expressiva da população vide o crescente número de pessoas residentes em favelas em pelo menos naquelas cidades consideradas metrópoles em todas as macrorregiões, a rodovia BR-163 serviria também como “eixo da migração” tanto de sulistas e paulistas pauperizados e com pequeno capital inicial graças à venda de sua propriedade como de proprietários capitalizados, empresas e cooperativas em direção ao Centro-Oeste e ao Norte;
2. a capital estadual seria vista como um vértice ou um ponto de apoio por onde passaria o fluxo tanto de pessoas, mercadorias e informações. Cuiabá ocuparia uma posição de centro urbano intermediário entre a porção centro-sul do país e suas principais metrópoles e parte da macrorregião Norte com as capitais estaduais do Acre e Rondônia. Não é à toa que essa capital é grafada primeiramente ao mencionarmos essas BRs mesmo no seu extremo oposto, no “final” da estrada como reportado em entrevistas em trabalho de campo realizados nos anos de 2000 e 2004. Cuiabá exerceria uma centralidade antes mesmo de possuí-la).

Júlia Adão Bernardes destaca o crescimento vertiginoso da produção de soja no estado como um todo entre meados da década de 80 e da década de 90 em seu texto **“As estratégias do capital no complexo da soja”**, publicado em 1996: “[...] em apenas dez anos (1985-1995), a produção mato-grossense foi incrementada em 264% [...]” (p.332), todavia, como se observa novamente nas figuras 2 e 3, as reais possibilidades de cultivo dessa oleaginosa não é em todo território estadual, apesar da luminosidade intensa e bem distribuída, época das chuvas e estiagem bem definidas (clima tropical semi-úmido) e solos pouco propensos à compactação. O diferencial é o relevo, pois a utilização de maquinário agrícola é um dos pré-requisitos para esse cultivo ser realizado nos moldes da agricultura empresarial.

Quase nove anos depois, em 2004, essa produção manteve o ritmo de crescimento ao registrar 265%<sup>71</sup>, mas também é válido destacar a ampliação da área de produção por um outro eixo rodoviário o qual está situado praticamente na Bacia Hidrográfica do Araguaia: BR-158, estrada longitudinal que percorre o estado mato-grossense de sul a norte onde prevalecem depressões de superfície suave. As potencialidades dessas áreas atravessadas pela estrada são positivas porque está em processo de pavimentação, inclusive com recursos estaduais e já são áreas desmatadas onde a pecuária e outras atividades agrícolas se fazem presentes. Outro destaque é a transferência da maior magnitude da produção para o eixo da Cuiabá – Santarém. Só a área de influência da BR – 163, por exemplo, engloba seis dos maiores produtores de soja do estado como podemos ver na figura 4.

Já sabemos que historicamente a estrutura fundiária no Brasil tem apresentado, no que se refere à forma de distribuição e acesso à terra, desde os primórdios do período colonial, uma distribuição desigual. Primeiro foram as capitanias hereditárias e seus donatários; depois foram as sesmarias, que estão na origem da grande maioria das grandes propriedades do país, fruto dessa herança colonial. Mas, por que os conflitos sociais no eixo médio da BR-163, embora existentes, não são tão visíveis ou marcantes em comparação com outras áreas das macrorregiões Norte e Centro-Oeste? E seria um sub-espço da Amazônia Legal onde o planejamento territorial fora excepcional por haver superposição “perfeita” dos desejos governamentais, livre de contradições sociais, já que se constituiria um “vazio demográfico”? A idéia de

---

<sup>71</sup> Como consta no relatório de Produção Agrícola Municipal (IBGE), de 2005.

“espaço vazio” pode ser uma carapuça para compreendermos a estruturação espacial, pois assumimos a rapidez desse processo pela suposta ausência de rugosidades ou materialidades e relações que pudessem freá-lo, por vezes até impossibilitá-lo por resistências sociais bem organizadas. Esmiuçaremos com maior profundidade a organização promovida nessa porção do estado onde prevaleceu a colonização privada.

Mariana Miranda (1990), ao descrever o papel da colonização particular na Amazônia, cita o esquema “espinha de peixe” como forma de organização espacial pela maioria dessas colonizadoras, cujo eixo central constituía-se pela estrada de maior extensão e maior largura. Essa configuração não apresentou onerosos custeios porque construída em divisores de água não houve a necessidade de grandes obras (pontes, por exemplo). Cada lote teria em tese acesso a um curso d’água e a uma estrada transitável durante boa parte do ano e, além disso, como no caso daqueles projetos bem distantes do eixo da BR-163 - Alta Floresta – uma estrada intermunicipal em boas condições com investimentos governamentais teria prioridade máxima. De fato, o trecho estadual que liga o município de Alta Floresta à estrada federal em questão foi pavimentada na década de 80 por recursos públicos, enquanto o trecho restante do extremo norte mato-grossense a partir da conexão dessa estrada (MT-208) com a BR-163 para o sentido norte, até Santarém, no Pará, aguarda asfaltamento até os dias de hoje. Diga-se de passagem, esse é o nó górdio para os produtores e para as agroindústrias ligadas à produção de soja devido a esse trecho não pavimentado, em péssimas condições de uso, principalmente na época de chuvas, fora as condições da parte pavimentada, onde o asfalto se apresenta muito deteriorado em algumas partes<sup>72</sup>.

Vale salientar que os projetos de colonização privados são muito distintos entre si em termos de resultados e em características também. A má gestão de uma sociedade privada de colonização coloca em risco os colonos em situações muito semelhantes as da colonização pública, como a demora na titulação da propriedade dificultando a obtenção de créditos para produção, falta de acesso à estrada, problemas de saúde e escolarização dos filhos, etc. Por outro lado, os participantes

---

<sup>72</sup> Importante ter em mente que a produção sojifera dessa área é a mais afetada por atender em sua maior parte dos mercados europeu e japonês. Por conseguinte, a saída para o Atlântico está muito mais próxima pelo Rio Amazonas do que pelos portos das macrorregiões Sul (Paranaguá) e Sudeste (Santos), mas não acessível em termos econômicos, como comprovaremos mais adiante.

do projeto de colonização privada são muito mais exigentes do que os dos projetos governamentais por terem realizado pagamentos e habituados em comercializar suas produções nos locais de origem, acesso aos serviços escolares e sanitários de qualidade média passam a questionar as condições de vida. As pressões acabam sendo feitas no tocante às melhorias das instalações do núcleo central da colonização e possibilidade de operacionalizar rapidamente um sistema de comercialização eficiente, leia-se lucrativo (LÉNA, 1988, 116).

Outra característica marcante nesses projetos de caráter particular é a falta de mão-de-obra. É um problema para aqueles colonos que desejavam culturas cuja utilização de trabalhadores fosse enorme. Se por um lado, o controle dos fluxos migratórios não proporcionou uma anarquia da espontaneidade pela chegada de pessoas, em contrapartida, desencorajavam os camponeses sem terra a tentarem sua sorte e a esperarem uma eventual seleção trabalhando para outros ou a possibilidade de realizar uma posse (1988, 116). Porém, analisando somente o estado do Mato Grosso, percebemos que as áreas ocupadas pelas colonizadoras privadas, em destaque as próximas à BR-163 e aos seus eixos secundários, corresponderam, entre o período de 1980 e 1991, as de maior incremento populacional, assim como as áreas de garimpo localizadas a noroeste e norte do estado. Outros sub-espacos não registraram tal incremento de forma tão significativa, consoante o estudo de Mariana Miranda publicado em 1995. Em suma: é fato que as rodovias abertas são extremamente importantes para o fluxo populacional originado do centro-sul do país, posto que esse tipo de fluxo já foi considerado em outros momentos, quando a produção brasileira de borracha participava ativamente no mercado mundial, mas a migração inter-regional era proveniente do Nordeste a qual utilizava ferrovias (interligavam o interior semi-árido e o Agreste a alguns portos dessa macrorregião) e embarcações via Oceano Atlântico e rios amazônicos para adentrar a impenetrável floresta equatorial. Ora, não é difícil entender que os fluxos populacionais eram em grande proporção de nordestinos, pois o custo econômico de transferência das populações pobres tanto dos estados que hoje compreendem o Sudeste como o Sul era oneroso.

Quanto às condições socioeconômicas dos colonos, vale dizer que eles são mais capitalizados se comparados aos da colonização oficial e, ainda assim, os níveis de capitalização são também bastante variados numa mesma área de colonização.

Segundo a literatura consultada, podemos destacar dois grandes grupos, mesmo levando em consideração os cuidados com generalizações: os colonos que tentam a mecanização, recorrendo ao crédito bancário e à assistência técnica da Emater e aqueles que esperam que as condições de produção se modifiquem e que a terra seja valorizada, isto é, nesse tipo de colonização foi também muito comum a propriedade como reserva de valor.

Os primeiros colocaram em prática a policultura e criação de animais (frangos e porcos), cujas produções se limitavam basicamente ao mercado regional já que a produtividade não era significativa, tampouco os custos de transporte compensariam a rentabilidade da produção. Característica marcante foram as experiências com vários produtos e até mesmo com a tentativa de explorar comercialmente “produtos amazônicos”, tais como o guaraná, urucum, mamona. Ora, estratégia fundamental diante das adversidades para a realização lucrativa da produção seria manter o nível de bem-estar do local de origem, isto posto o essencial é repartição das rendas ao longo do ano. De antemão já citamos a soja também como cultivo experimental como registrado na área correspondente hoje aos municípios de Sorriso, Sinop, Vera entre outros, contudo com pequena expressão e baixa rentabilidade se comparado aos dias de hoje. Como menção já se fazia notória a possibilidade eficaz da produção de soja nesse ambiente, haja vista os subsídios governamentais e a organização do mercado, sem mencionar a adequação do terreno para a mecanização da produção e, assim, a obtenção de grandes toneladas.

Alguns autores ao estudarem a dinâmica da produção em áreas de fronteira nas macrorregiões Norte e Centro-Oeste mencionaram as dificuldades de sucesso agropecuário em áreas correspondentes à floresta equatorial e às savanas brasileiras. A economista Catherine Aubertin (1988) ao levantar as condições da “agroindustrialização” das fronteiras na macrorregião Centro-Oeste, na década de 80, assevera que as insuficiências da política agrícola regional associada principalmente à instável quantidade e qualidade da produção de matérias-primas seriam razões cruciais para as dificuldades de consolidação das indústrias na área e no caso da soja e carne, muito sujeitas às flutuações de preços no mercado externo, embora não comprometidas em sua realização.

Para o empreendimento sojífero, estratégias do governo brasileiro foram essenciais, pois suas ações definiram as bases do desenvolvimento agrícola que se

iniciava em vastas áreas do interior brasileiro em direção ao que hoje conhecemos como Amazônia Legal, conforme já comentado nesse estudo. Vinculado ao Programa de Corredores de Exportação e às preocupações em aumentar as divisas para o país, as atividades agropecuárias com forte demanda para o mercado externo receberam apoio financeiro para o desenvolvimento de sementes melhoradas de acordo com os ecossistemas presentes no Brasil Central. Mas, nos confins do território brasileiro? Por essas áreas inacessíveis, principalmente em época de fortes precipitações, a produção só pode ser em larga escala e a possibilidade de agregar valor indispensável como forma de maior competitividade. Nota-se aí o pressuposto da tecnificação agrícola e o favorecimento da especialização agrícola em áreas de savanas.<sup>73</sup>

Nesse contexto são as grandes empresas suscetíveis de aproveitar os produtos locais que encontram as melhores propostas vindas da Sudam (não só para o Mato Grosso, como também para Rondônia e Goiás), estados e municípios. A Sudam pôde oferecer um dossiê de demanda de crédito junto ao Banco de Desenvolvimento do Estado (Bemat, Caixa) e organizar a taxa dos produtos. Por fim, os municípios puderam também oferecer um terreno e isenções de pagamento do ISS, assim como a unidade federativa proporcionara um prazo de carência com uma baixa correção monetária para o pagamento do ICMS. Essa política foi endereçada, sobretudo às grandes empresas, que são freqüentemente filiais que dispõem de um efeito dinamizador reduzido na rede econômica local, a indústria regional transformando-se em filial da indústria paulista e sulista (AUBERTIN, 1988, 218). Vale mencionar que o peso econômico dessas indústrias raramente justificou a importância das vantagens concedidas, embora a produção de arroz, boi, madeira e soja não encontraram maiores dificuldades quanto ao mercado consumidor durante as décadas de “experiências” dos produtos mais “vendáveis”. Enquanto o arroz e a madeira são

---

<sup>73</sup> Fator profícuo para a “escolha” da soja como a *commodity* responsável pelas transformações do Brasil Central é o período da entressafra norte-americana. O maior produtor de soja do mundo prepara, semeia e colhe entre a primavera e verão no hemisfério Norte enquanto os países produtores do hemisfério Sul se encontram na entressafra, vide Brasil e Argentina (segundo e terceiro lugar, respectivamente desde a década de 80). Como no Ocidente a soja é uma oleaginosa que em sua maior parte é industrializada para assim consumirmos, as agroindústrias necessitam de seu abastecimento de forma regular graças à demanda contínua. Outra razão interessante é a divisão do mercado da soja entre países produtores. Brasil, Argentina e Estados Unidos são grandes produtores, porém não exportam em grandes quantidades os mesmos sub-produtos: óleo de soja, Argentina; soja in natura, EUA e Brasil, tendo o primeiro um grande destaque; e, finalmente o farelo de soja disputado entre Brasil e EUA, mas aquele lidera essa fatia do mercado.

produtos que acompanham até hoje a fronteira agrícola porque estão mais próximos dos espaços ligados ao processo de desmatamento, a soja e a pecuária, grosso modo, estão situadas em áreas produtivas já consolidadas<sup>74</sup>. Conforme essa colocação, podemos verificar na figura C (em anexo) os municípios onde a produção de toras de madeira se faz a todo vapor, isto é, territórios municipais onde a produção de soja ainda não se tornou extremamente significativa.

Desde os primórdios da instalação de filiais das agroindústrias em Mato Grosso, a mão-de-obra empregada já era em pequena quantidade se tomarmos o conhecimento dos incentivos e subsídios governamentais para facilitar esses empreendimentos. Citando mais uma vez a pesquisa de Catherine Aubertin (1988), compreendemos o porquê de projetos gigantescos e em grande número acerca da transformação da soja e instalação de frigoríficos no estado. Ela descreve a construção e produção de uma fábrica de soja em Rondonópolis, sudeste do estado (hoje também município que influencia uma expressiva área já consolidada na produção, transformação e comercialização da soja):

“[...] fábrica de soja em Rondonópolis (tratamento de 600 toneladas/dia, culturas próprias em 1.000 há) cria apenas 80 empregos permanentes e os salários e encargos sociais representam 1,5 % de seu faturamento (setor agrícola inclusive). E isso para o investimento de 18 milhões de dólares (US\$ 225.000 por emprego permanentemente criado) dos quais 75% estão sob a responsabilidade da Sudam [...] para melhor fixar essas idéias, pode-se adiantar que os 3 anos de prazo de carência para o pagamento do ICMS com taxa de 17% com uma simples correção monetária de 20%, corresponde mais ou menos a uma soma que representa 6 meses de custos de funcionamento às expensas do estado [...]” (1988, 227).

---

<sup>74</sup> Consoante as observações e entrevistas feitas *in loco*, os municípios de Santa Carmem, Cláudia e Feliz Natal registram um forte ritmo de desmatamento para a iniciação em seguida do preparo do terreno para a plantação de soja. A seqüência madeira – arroz – pecuária ou soja é relativa, pois dentre os fatores que explicam alternância dessa seqüência está o preço pouco ou muito convidativo da *commodity* no mercado mundial.

Por conseguinte, são vantagens enormes, e falamos aqui apenas de vantagens calculáveis, com um retorno relativamente fraco. Sem falar nos escândalos econômicos e financeiros autênticos seja por nunca terem sido implantados ou funcionarem com menos de 20% de sua capacidade acumulando déficits. Embora nos estudos acerca do avanço da soja no Brasil Central sejam consideradas fundamentais as ações do Estado, pensar que a hipótese dos incentivos fiscais seria por si só suficientes para garantir o êxito de uma indústria não seria pertinente.

Nesse sentido, emerge o processo de tecnificação como ponto de bifurcação pela sua crescente necessidade de incorporação à produção sojifera, isto é, fator em que a modernização do cerrado brasileiro ganha contornos mais precisos, caso contrário dificilmente haveria a produção dessa oleaginosa que não fosse em seu ecossistema de origem e a dinâmica econômica constatada no estado mato-grossense. É muito comum se atribuir à migração sulista (aqui, incluindo paulistas) iniciada a partir da década de 70, o sucesso da atividade sojifera. G. Kolhepp e Blumenschein (2000) lembram que essa associação é simplista já que a relação entre a expansão da soja e o fluxo de sulistas foi permeada por vários insucessos decorrentes da transposição integral das formas de plantio e uso da terra desenvolvidos nos estados meridionais para o cerrado brasileiro, como em Mato Grosso e no oeste baiano. Cláudio Egler (1995) também adverte as interpretações que enunciam uma autonomia total as inovações tecnológicas no que concerne aos fatores históricos, econômicos e sociais ao analisar a diacronia dos ciclos das ondas longas de duração :

“[...] é inegável que a concepção dos ciclos de inovação constituem um avanço importante diante de uma visão linear do crescimento da economia, em geral predominante. Entretanto a sua pretensa regularidade e sua determinação técnica podem levar a interpretações do tipo *Deus ex machina* [...] Não são poucas as análises que centralizam o foco nas ‘revoluções tecno-científicas’ como motrizes do desenvolvimento humano, sejam elas marxistas ou funcionalistas, muitas delas incapazes de ocultar o mito do ‘Ptolomeu desacorrentado’ que lhes dá substrato e que confere à ciência e à tecnologia uma falsa

neutralidade social, que alimenta a crença positivista na ordem natural como via necessária para o progresso humano [...]” (1995, 7) .

O referido autor questiona a suposta evolução (do negativo para o positivo) e considera a contextualização dos processos avaliados pela geografia econômica em distintas escalas desde que fortalecida pelo embasamento teórico, no seu caso, a concepção de economia-mundo cuja derivação é de formulação braudeliana<sup>75</sup>. Logo, longe de ser uma entidade autônoma, a inovação tecnológica deve ser concebida “dentro” das relações sociais. Cabe aqui mencionar dois apontamentos: o primeiro, ligado às configurações de uma fronteira agrícola na área em estudo, e o segundo a organização do mercado sojífero.

Nos últimos trabalhos apresentados e publicados por Júlia Adão Bernardes, a área em análise aparece ainda como uma “fronteira”, ainda que “moderna”. À época da colonização privada como fronteira agrícola e nos dias de hoje como “fronteira moderna”, essa porção do espaço mato-grossense por apresentar um grau muito elevado de emprego tecnológico no processo produtivo imprime relações capitalistas extremamente “avançadas”. Parece-nos que a autora subentende a velocidade, ainda que bem enfatizada na sua relação com a competitividade no espaço produtivo estadual como um todo, das transformações socioespaciais como algo que desqualificasse a fronteira de “primária” para uma fronteira característica do “terceiro milênio”, “tecnocientífica”. Vale enfatizar diante do que já foi exposto até aqui a utilidade de desconstruirmos noções e conceitos e depurarmos as metáforas a fim de aumentar nossa capacidade reflexiva. Sendo assim, se ocorrem sérias transformações nessa área em estudo, provavelmente a mesma não se configuraria mais como fronteira ainda que respeitássemos a existência de “várias fronteiras” no espaço regional da Amazônia Legal em tempo recente. A “fronteira” no eixo médio da BR-163 está praticamente fechada porque implica a inexistência de terras para serem incorporadas ao processo produtivo (não em termos absolutos, mas sim relativos).

---

<sup>75</sup> Citando Wallerstein (1979, 1983), Cláudio Egler afirma:

“[...] sistema capitalista se apresenta, desde sua origem no século XV, como uma estrutura fundada na existência de um único mercado mundial, onde as mercadorias são produzidas primordialmente para valorizar o capital investido e o desenvolvimento das trocas com o exterior constitui condição inerente ao próprio surgimento e desenvolvimento do modo de produção capitalista” (2005, 7).

Vale enfatizar, como afirma José Graziano da Silva (1982), que isso não significa que as terras estejam sendo ocupadas produtivamente. O “fechamento” tem sentido da não existência de “terras livres”, “terras sem dono”, para serem apropriadas por pequenos produtores. O referido autor defende a idéia de que:

“[...] não existem mais terras livres, terras sem dono, e que as fronteiras estão fechadas, desta forma não podendo ser apropriadas por pequenos produtores de subsistência. Há zonas não efetivamente ocupadas, mas onde a terra já representa uma mercadoria que tem preço, e está sujeita aos mecanismos de compra e venda; a terra já não é ‘livre’ e está submetida a uma apropriação privada que reclama uma definição precisa de sua propriedade jurídica. O fechamento não se dá por uma ocupação no sentido clássico de expansão das áreas cultivadas a partir das regiões mais antigas, onde a produção capitalista substituiu a produção de subsistência dos antigos pequenos posseiros, como se deu no sudoeste do Paraná e na região oriental do Maranhão. É, pelo contrário, um fechamento de ‘fora para dentro’, onde a terra perde seu papel produtivo e assume apenas o de ‘reserva de valor’ e de meio de acesso a outras formas de riqueza a ela associadas. Não é uma ocupação efetiva do solo no sentido de fazê-lo produzir, mas sim uma ocupação pela pecuária com a finalidade precípua de garantir a propriedade privada da terra [...]” (1982, 117).

Para ele a fronteira estaria fechada<sup>76</sup> em virtude dos focos de tensões sociais representados na luta pela terra nas macrorregiões Norte e Centro-Oeste, em destaque o Pará, Rondônia, Roraima e Mato Grosso. Além do mais, outros dois indicadores são importantes como a regularização da propriedade da terra através da expropriação dos pequenos ocupantes, seja por vias legais, por acordos, ou pela violência física; e o aparecimento de um mercado fortemente distorcido pelos preços especulativos da terra.

Quanto ao peso dado à técnica como elemento “autônomo” para o sucesso do empreendimento agrícola da soja em termos de produtividade nos cerrados, vale dizer que além das condições naturais e políticas já descritas a consolidação e organização desse mercado possui valor explicativo.

A consolidação e organização desse mercado estão relacionadas à crescente demanda pela mercadoria produzida. Desde meados do século passado, a soja sofre um consumo cada vez mais ampliado por constituir um alimento com alto valor proteínico e principal insumo para fabricação, por exemplo, de óleos e rações. Logo, tanto a agricultura como a criação de animais em moldes empresariais são condizentes com a incorporação da racionalidade moderna no processo produtivo como em qualquer atividade econômica na qual a lucratividade é um dado crucial para sua continuidade. Rações com forte composição de proteínas promovem um encurtamento do tempo do crescimento dos animais o que acaba por diminuir o tempo da produção. Além disso, justificam-se, dessa forma, as pesquisas sobre oportunidades de investimentos na indústria como um todo apontando o *agribusiness*

---

<sup>76</sup> José de Souza Martins (1981), discordando das posições de Graziano da Silva sobre a expansão da fronteira agrícola, afirma que essa não está esgotada nem mesmo fechada. Na opinião desse autor sempre houve na nossa história deslocamento da fronteira econômica em razão da expansão agropecuária. Sempre foi, no entanto, conflituoso com relação aos posseiros que já foram expulsos e que hoje estão resistindo porque estão cansados de tanto mudar. Sem dúvida, o nível de expropriação dos “camponeses” na Amazônia Legal é muito grande, o que acaba levando esses grupos a resistirem. Para o autor supracitado, a questão acerca da fronteira fechada é um equívoco, para outros uma falsa questão já que mesmo dentro das áreas de projetos privados e até nas áreas de projetos integrados, há um expressivo número de posseiros em conjunto com os colonos assentados. Em outras palavras: mesmo quando a terra na fronteira está titulada, há um processo de ocupação que desrespeita ou até desconhece esse fechamento (S. CASTRO *et al.*, 1994, 37).

Todavia, com o devido cuidado investigativo, não confundir a permanência do processo em tela com a persistência das lutas sociais é fundamental. O termo fronteira no contexto brasileiro não esgota o espaço de luta, ou seja, considerar titulação da terra como fechamento da fronteira não é desconhecer e negar os conflitos dos pequenos produtores sem terra para se reproduzirem enquanto classe social.

como o segmento industrial líder (ABIA, 1996) pelas potencialidades de alguns produtos agrícolas agregarem valor<sup>77</sup>.

Esta valorização do produto (aumento do valor agregado e diminuição do volume de matéria-prima incorporado) cria a possibilidade de uma imensa variedade de víveres, com o surgimento de novos produtos para atender as necessidades não só física, mas também psicológicas do homem na pós-modernidade (CÉLIA DE CASTRO, 2000, 114). Por incrível que possa parecer as tendências da demanda para esses produtos que compõem o *agribusiness*, como a soja, apontam para sua “descomoditização” para o consumidor final, além da personalização da comida (2000, 115). Estes produtos, provavelmente, serão produzidos por empresas em permanente atualização tecnológica, que acompanham as tendências do mercado e introduzem os novos produtos e processos, responsáveis pela forte dinâmica em que parece encontrar-se o mundo do *agribusiness*.

Sem embargo, não fazemos idéia da existência das *commodities* já que os produtos chegam para os consumidores finais com as características acima descritas. Essas *commodities* foram produzidas de forma a aproveitar ao máximo as economias de escala, e se movem em mercados regulados por instituições e regras relativamente estáveis, obedecendo a uma estrutura de preços e quantidades muito diferente da que regula o mundo dos produtos diferenciados (2000, 115-116).

Ao analisarmos as classificações aqui apresentadas, parece-nos que ao conceito fronteira é atribuída uma etiquetagem. Fala-se de vários tipos quando não em contrapostas, frentes demográficas versus frentes econômicas, frentes especulativas versus frentes camponesas, frentes de expansão versus frentes pioneiras, fronteira interna versus fronteira externa, fronteiras política, física, geográfica, etc. A realidade mostra que as várias tipologias aparecem superpostas. A fronteira seria tudo isso e mais alguma coisa. A questão da fronteira é muito “reificada” e sua conceituação depende muito da posição geográfica e social em que se situa o autor, o pesquisador (S. CASTRO *et al.*, 1994, 44).

---

<sup>77</sup> A agregação de valor não está tão somente na constituição de novos produtos, mas também nas seguintes tendências: incorporação cada vez maior de serviços no produto final, tanto na preparação para o consumo doméstico (pratos prontos ou semiprontos) como no consumo fora do lar (*fast food*, por exemplo); segmentação/individualização dos padrões de consumo (ABIA, 1996) e desvalorização dos alimentos com elevadas fontes de calorias em favor de vitaminas e proteínas.

Não é suficiente que um espaço seja colonizado por um grupo em expansão, nem mesmo que o Estado utilize regularmente alguns territórios não ocupados para a instalação de pequenos produtores ou das empresas agroindustriais para se falar em fronteira. A partir do momento em que o termo começa a aparecer nos discursos oficiais e a ser difundido pelos meios de comunicação para se designar essa expansão da sociedade como um todo e a integração nacional, ela passa a expressar um fenômeno global da sociedade e adquire uma dimensão simbólica, que ultrapassa o aspecto concreto e localizado do fenômeno.

Se para alguns segmentos da sociedade ela pode representar as possibilidades de promoção vertical “impossíveis” nas áreas de onde são oriundas, pois já estão estabilizadas, para o Estado ela representa sua legitimidade, a extensão de sua soberania. É identificada com o próprio processo de sua construção. A fronteira, por conseguinte, tem uma complexidade e uma dinamicidade a exigir uma definição mais global que tente se situar e se colocar dentro do próprio processo de acumulação – considerado naquele espaço e tempo como avançado/moderno - quanto à consolidação da organização política estatal. É fronteira porque há um centro que comanda esse processo de acumulação. Ela ajuda, canaliza e alimenta esse processo dinâmico maior, a modernização ocidental.

#### **4.3 Alicerces das territorialidades econômicas**

Atualmente, a área compreendida por Sorriso, Lucas do Rio Verde e Nova Mutum abriga um conjunto de empresas nacionais e multinacionais ligadas ao processamento da produção. Dito anteriormente, a agregação de valor é fundamental não só pelas demandas de consumo de um produto específico (farelo de soja como componente importante na constituição de rações animais, por exemplo), mas também prioritariamente como forma de compensar os custos de transporte. Dessa exigência, apesar de parte significativa da produção de soja ser transportada *in natura* para o mercado externo, aquelas empresas que se configuram como complexos agroindustriais ou aquelas que se dedicam à comercialização assimilam inovações gerenciais para suas atividades, dentre elas, a coordenação de fluxo de suprimentos entre as partes do processo produtivo, no qual a logística, o suprimento de crédito e a transferência de riscos assumem particular importância (ARACRI, 2005, 24).

A organização espacial, portanto, das agroindústrias remete à representação de sua estruturação de acordo com o contexto tecno-científico. Como já abordado no primeiro capítulo, as agroindústrias acabam reestruturando seus modos de fazer para o ganho de maior eficiência, ou competitividade, incluindo a diversificação dos investimentos em atividades e em espaços diferenciados nos últimos anos. O resultado é a representação dessas em grandes corporações em rede. Sendo assim, a noção de corporação em rede significa que a análise da empresa deverá salientar tanto as interações espaciais intra e interempresas como sua capacidade de efetivar novas estratégias com demais grupos políticos e econômicos em qualquer escala geográfica (FRANCO DA SILVA, 2003, 31).

Vale enfatizar os componentes essenciais dessas corporações e a correspondente materialidade envolvendo diferentes espaços: locais de financiamento, áreas produtoras, pontos de recebimento e de armazenamento do produto, centros de beneficiamento industrial, pontos de distribuição, de comercialização e de exportação, bem como toda uma logística de transportes, comunicações, energia, pesquisa e assistência técnica. Esses distintos pontos podem estar interligados através da existência de empresas em redes territoriais, nas quais mercadorias, mão-de-obra, capitais, ordens e informações circulam de modo a garantir o empreendimento (2003, 31). Vamos nos limitar ao controle técnico do território na conformação de suas territorialidades econômicas ao relevar o controle da produção regional e investir na logística de transporte, armazenamento, beneficiamento e comercialização como trunfos espaciais da prática do territorialismo.

Luís Ângelo Aracri (2005), embora apenas substitua complexo por sistema agroindustrial<sup>78</sup>, indica importantes alterações no grande esforço de elevar sua lucratividade a medida em que incorpora inovações tecnológicas no processo produtivo e no campo gerencial a fim de garantir a capacidade competitiva. Em seu trabalho relaciona as noções de rapidez e eficiência ao afirmar que ser eficiente significa ser veloz. Nesse sentido, a compressão do tempo é uma condição para a

---

<sup>78</sup> Como já criticado anteriormente, a concepção de complexo datada da segunda metade do século XX atravessou transformações estruturais no que diz respeito às forças produtivas, ao papel das políticas públicas na sua constituição e às tecnologias de informação. Uma vez modificadas, pensamos que suas representações também se refazem: não há como ilustrar o complexo ou sistema como caixas retangulares interligadas por setas mesmo que seja em dois sentidos. Interessante são as representações utilizadas por Carlos Alberto Franco da Silva (2003), citado anteriormente, ao sobrepor camadas “escalares” e setas de trocas interativas (quando há) em sentido duplo (ver páginas 113 e 150, por exemplo).

realização do trabalho e tendo em vista a concorrência, o ponto nevrálgico da constituição das territorialidades econômicas é a capacidade de limitar o tempo dos concorrentes, constituindo-se dessa forma um dos principais mecanismos de poder (2005, 56).

Por isso, a logística passa ser item primordial para o empreendimento no agronegócio, pois as unidades da corporação, ligada, ao setor agro-alimentar, necessitam de fornecimento garantido de matéria-prima, nesse caso, essa é proveniente das propriedades rurais que obtêm viabilidade econômica, já que os custos de produção são extremamente elevados pelo alto índice de uso da mecanização e insumos. A proximidade física entre os armazéns e as unidades produtoras de grãos de soja não é menos importante e a localização daquelas é concebida sobre dois aspectos: instalação que possa ser abastecida por uma grande tonelage e próximos à rede de transportes, ou seja, a armazenagem é item do apoio logístico por influenciar a estabilidade de preços e avaliar a formulação de políticas para o setor.

#### **4.4 Apoio Logístico: armazenagem**

Pois bem, para cada aspecto mencionado em relação à localização dos armazéns vale enfatizar que a manutenção dos próprios (principalmente os de propriedade particular e das grandes esmagadoras presentes no estado) não está condicionada ao número de fornecedores, ou seja, há uma grande leva de objeções dos mesmos à gestão empresarial no território por parte das *tradings*. Os produtores arcam com os custos de transporte das áreas de cultivo até as unidades esmagadoras, embora, muitas das vezes, sejam utilizadas empresas de transporte terceirizadas contratadas pelas esmagadoras, quando não empregada a frota própria para o transporte. Em algumas áreas dos grandes municípios produtores do eixo médio da BR-163, existe um grande número de propriedades com elevada produtividade, rendimento médio e rentabilidade no momento da colheita, mas seus custos com o deslocamento da produção passam a ser relativamente maiores do que aqueles bem servidos por armazéns próximos. A essa situação devemos associar a localização referente à rede de transporte. Então, a diferenciação dos produtores em relação à rentabilidade é fato se levarmos em consideração os custos além das cercas das propriedades.

A incumbência pelo deslocamento das propriedades para os armazéns e destes para as unidades de esmagamento e processamento da soja é das unidades de transformação das grandes empresas ou de firmas de comercialização, embora essas se responsabilizem muito mais na compra e venda da produção *in natura* que tomam a direção dos mercados internacionais. Sobre esse tempo da distribuição do produto *in natura*, vale enfatizar que as inovações tecnológicas incorporadas aos armazéns proporcionam uma maior conservação dos grãos. Essas inovações contemplam dispositivos computadorizados que aclimatizam não só a temperatura interna, como também a umidade no interior do armazém. Ratifica-se a proximidade dos armazéns como um fator primordial para quem investir na comercialização da soja, posto que o custo da instalação ser muito elevado. Se formos analisar os dados da armazenagem disponível por entidade no país, verificaremos que os armazéns de cooperativas e privados estão em número muito superior (tabela 4).

**Tabela 7: Capacidade dos Armazéns Cadastrados por Entidade, Brasil, 2004.**

Tipo	Oficial	Cooperativa	Privada	Total
Granel <sup>79</sup>	3.578	18.217	49.344	71.139
(%)	5,0	25,6	69,4	100

Fonte: Companhia Nacional de Abastecimento (posição de 30/08/2004).

Esses dados podem surpreender a quem considera uma preocupação do governo em controlar o preço dos alimentos. A armazenagem desempenha uma função importante, pois, à medida que o país se fortalece como competidor externo no agronegócio, a coleta, a guarda e a distribuição passam a ser estratégicos, além de ter que atender ao amplo mercado interno, em períodos de entressafra. Vê-se que a participação governamental é mínima e no armazenamento convencional (aquele cujo espaço é preenchido pelas produções de açúcar, mamona, algodão em caroço)

<sup>79</sup> Produção a granel: aveia, centeio, cevada, milho, soja, sorgo, trigo nacional e importado e triticale. O universo de armazéns em território nacional é maior do que esses valores, pois não contemplamos o armazenamento da produção ensacada como açúcar, amendoim, algodão (caroço), arroz, café, feijão, girassol e mamona.

também não é muito diferente chegando a 12% em 2004 (JUNIOR e TSUNECHIRO, 2004, 11).

Nos últimos dez anos (1994-2003), a produção brasileira de grãos passou de 76 milhões de toneladas, com crescimento de 62%, segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB, 2004). Interessante observar que o aumento se deveu muito mais ao incremento da produtividade média (44%) do que à expansão da área plantada (12%), porém, cabe ressaltar que nos últimos três anos agrícolas a área de cultivo de grãos incorporou 9,6 milhões de hectares<sup>80</sup>. Triste é reconhecer que o *gap* existente entre a produção colhida e a capacidade de armazenagem (indisponibilidade) e pífia expansão da armazenagem no país como um todo, principalmente nas propriedades rurais, como meio de fornecer condições ao produtor de reter sua produção para aproveitar as melhores épocas de comercialização, além de evitar congestionamentos de armazéns, silos e portos em períodos de safras, como nos últimos anos, podem acarretar um freio diante do cenário otimista para o agronegócio nacional. Numa breve pesquisa sobre os antecedentes da relação entre a capacidade de armazenagem e produção colhida no Brasil no que se refere à soja, constata-se um déficit em determinadas macrorregiões, principalmente naquelas de incorporação recente ao processo produtivo. O crescimento da produção sojifera fez com que desde 1975 a armazenagem a granel se tornasse prioritária, com a criação do Programa Nacional de Armazenagem (PRONAZEM). Este programa resultou na injeção de grandes recursos por parte do Governo Federal, visando cobrir deficiências em termos de capacidade de 2,5 milhões de toneladas, estimada para 1975/76 e a necessidade de ampliação da capacidade armazenadora, mas tipo granel correspondia apenas a 30% do total. Nas últimas décadas, os investimentos governamentais nessa parte logística da distribuição minguaram e prova disso é que enquanto a produção brasileira de grãos no período 1994-2003 cresceu 62,1%, a capacidade de armazenagem avançou apenas 7,4%. Embora crescente tem sido as aplicações do meio privado na tentativa de sanar esses problemas principalmente em áreas de expansão recente, responsáveis por esse aumento.

---

<sup>80</sup> A safra de grãos colhida em 2003/2004, de 119,3 milhões de toneladas, só não foi maior do que a anterior devido às perdas por adversidades climáticas (prolongada estiagem num dos maiores estados produtores, Rio Grande do Sul) e doenças, como a ferrugem asiática da soja.

A expansão das atividades agrícolas para outras áreas do país não foi acompanhada por infra-estrutura adequada (inclusive para transporte), essencial para efetivar a comercialização, ainda que relativamente dispersa e onerosa (DIAS *et al*, 1985, 26-27). Outro dado que chama atenção é a disponibilidade de armazenagem total entre Brasil e Estados Unidos. Em 2002, a capacidade desse último foi de quase 500 milhões de toneladas frente à produção de pouco mais de 400 milhões de toneladas entre cereais e oleaginosas. Claro que esta gigantesca dimensão resulta da permanente preocupação por parte das autoridades daquele país em manter estoques estratégicos e/ou de segurança em virtude dos potenciais confrontos bélicos, acrescido do seu papel de grande fornecedor de matérias-primas, em âmbito mundial. Para efeito de ilustração, cabe lembrar que nos EUA foram fechados recentemente muitos depósitos e a capacidade de armazenagem está 11% menor em relação há uma década, enquanto a produção de grãos subiu 4,4% ao ano desde 1995 em virtude dos altos custos das instalações (JUNIOR e TSUNECHIRO, 2004, 8). No Brasil, esse quadro é bastante distinto. Para armazéns localizados nas propriedades, constata-se apenas 10% aproximadamente da capacidade nacional, embora tenha aumentado ultimamente graças aos investimentos privados, enquanto as unidades estadunidenses presentes nas propriedades respondem por 54% do geral.

Resume-se, nesse sentido, uma parte da problemática aqui exposta. A concentração da ascendente produção agrícola em poucos itens (grãos), com períodos de colheitas coincidentes, tem levado ao crescimento substancial da demanda pela modernização da atual infra-estrutura de armazenagem e transporte, visando a um eficiente sistema logístico para o escoamento (no tempo e no espaço) das safras. Dificilmente nas condições brasileiras se operaria um eficiente sistema *just in time* para os agronegócios de grãos (soja e milho, principalmente), desde as zonas produtoras até os destinos finais, tornando essa questão estratégica nos pontos relevantes de distribuição (propriedades rurais, armazéns gerais, portos e processadores) para o escoamento das colheitas sazonais. Com isso, seriam criadas condições para um equilíbrio entre oferta e demanda de serviços de transporte em picos de safras e, em conseqüência, seriam reduzidas as fontes de pressão sobre os fretes (2004, 16).

Agora analisemos a capacidade disponível para atender a produção em Mato Grosso. A capacidade de armazenagem em 2003 foi da ordem de 10.853,4 toneladas, perfazendo 78,8% do tipo a granel, enquanto a armazenagem convencional ocupava 21,2% do total. Apesar do forte incremento de armazéns de caráter privado e de cooperativas na instalação e manutenção dessas unidades e o estado ser o primeiro produtor nacional como verificado nas safras recentes, o mesmo ocupa a terceira posição, logo atrás do Rio Grande do Sul (2.877,5 toneladas) e Paraná (13.878,0 toneladas). Por outro lado, o armazém tipo convencional, cuja localização está restrita aos arredores da capital estadual e próximo às cidades de porte médio, registra apenas 2.916 toneladas de capacidade. Mesmo assim, esse número proporciona ao estado a terceira posição, atrás de São Paulo (5.317,7 toneladas) e Paraná (4.367,2 toneladas) (CONAB, 2004). Observa-se, portanto, que apenas a capacidade de armazenamento em sua análise interestadual não é suficiente para retratarmos a problemática. Falta-nos a relação entre a disponibilidade e a produção a granel.

Se a produção a granel mato-grossense em 2003 atingiu 16.496,7 toneladas, o déficit é verificado, já que excede a capacidade de armazenamento a granel em mais de 5 milhões de toneladas para esse mesmo ano. Entra em jogo o conceito de armazenagem pela capacidade dinâmica ao registrar o total armazenado naquele ano (JUNIOR e TSUNECHIRO, 2004, 15). A capacidade dinâmica a granel em Mato Grosso foi de 16.280,2 toneladas, embora não seja um quadro dramático entre oferta (disponibilidade) e demanda (produção), o déficit foi de 10% (CONAB, 2004), concluindo-se, portanto, que não há uma adequada correspondência e mais do que isso, pouco espaço de manobra por parte dos produtores em aproveitar momentos oportunos para a comercialização dos grãos. Ora, o tempo de entrada e saída dos grãos é extremamente curto e é acionado um grande número de empresas transportadoras, não só do estado, alimentando um fluxo rodoviário intenso e engarrafamentos quilométricos ao se aproximarem dos portos de embarque (Paranaguá, por exemplo). Não é à toa que os números de empresas transportadoras com filiais em Mato Grosso tiveram acréscimos expressivos. Dado instigante são os escritórios nos municípios cortados pelas rodovias federais. Enquanto em 1980 havia

11 representações para carregamento de vários gêneros agrícolas como soja e arroz, esse número passa para 21 em 2001 (CONAB, 2004)<sup>81</sup>.

Tal fato deve-se em grande parte aos fluxos de exportação, principalmente nos últimos anos, compensando os efeitos dessa discrepância nas áreas de expansão agrícola. Dado fundamental que atenua o problema exposto é a possibilidade de produção em diferentes épocas do ano, o que torna dispensável o estoque de produtos agropecuários por longos períodos, como em países onde o clima determina fortemente a existência de safras e entressafras agrícolas, o que exige uma capacidade de armazenagem muito mais rápida. A figura 5 expõe a concentração da variável em análise na área de influência da BR-163 por município e nela notamos o seu grande número onde a produção de soja é expressiva e a discrepância entre os armazéns graneleiros e comerciais.

#### **4.5 Condições das vias de circulação:**

As exportações do estado mato-grossense não se baseiam em produções diversificadas. Esse estado segue a risca sua “incumbência” na divisão espacial do trabalho de âmbito nacional, exportando entre 80% a 90% do total, produtos alimentares, cuja participação da soja e seus derivados nesse percentual atinge entre 70% a 85% ao longo de todo período de 1994 até 2002. É uma participação em sua pauta de exportações extremamente elevada e reveladora da dependência de sua economia ao complexo da soja<sup>82</sup>(SECEX, 2003). Interessante na análise sobre sua exportação em período recente é a constância das participações dos produtos exportados<sup>83</sup>. Isso, talvez, não nos surpreenda pela descrição já feita até aqui sobre os propósitos das políticas de ocupação das macrorregiões Centro-Oeste e Norte

---

<sup>81</sup> Com isso, obviamente, que o número de borracharias, oficinas de manutenção de caminhões e outros serviços passariam a ter maior participação na economia estadual. Infelizmente não foi possível buscar e analisar essa informação por município mato-grossense.

<sup>82</sup> Durante esse mesmo período verificamos que os outros produtos agrícolas se restringiram a menos de 2% (algodão, principalmente nos anos finais da década de 90) e a participação do restante em referência aos produtos alimentares foi a carne e seus derivados. Sem contar os produtos alimentares, a madeira e minerais também configuram nessa listagem em todo esse período analisado. Sua participação não possui tanto destaque no âmbito estadual, mas não menos importante se levarmos em consideração a análise por município. Os valores oscilam entre 4% a 8% para a madeira e entre 5,5% e 12% para os minerais como ouro e diamante (SECEX, 2003).

<sup>83</sup> É válido comentar que a produção de outros produtos tem crescido bastante como é o caso da cotonicultura. O caso é que sua produção é voltada basicamente para o mercado interno, com destaque para a demanda da macrorregião Nordeste. Por isso, o algodão não aparece na pauta de exportações com destaque. Mesmo assim é o maior exportador no âmbito nacional.

desenvolvida desde o Estado desenvolvimentista e a falta de dinamismo do governo e de incentivo ao empresariado em promover sólidos investimentos econômicos nessas macrorregiões no período atual. Em parte esse quadro está ligado às péssimas condições de transporte em Mato Grosso, aliás, problema verificado em todo sistema nacional.

Em pesquisa realizada pela empresa de consultoria norte-americana McKinsey (2005) ao entrevistar executivos e empresários brasileiros divididos em seis setores significativos da economia e análises correlatas, divulgou-se os maiores entraves para investimentos no país. A infra-estrutura apresenta-se com um coeficiente o qual representa 5% dos grandes empecilhos existentes no Brasil para os investimentos produtivos. A informalidade e as deficiências macroeconômicas são as líderes nesse aspecto, porém não contempla por setores específicos e nem por macrorregiões ou unidades federativas. Em trabalho de campo, verificamos que o seu peso é considerável quando para o produtor de grãos essa qualificação parte pela análise dos custos. O transporte é responsável por 20% a 25% dos custos totais (2003) (ver gráfico 1 em anexo<sup>84</sup>), estando muito aquém da participação dos insumos, por exemplo. No caso das esmagadoras e empresas de comercialização e financiadoras da produção *in loco* esse custo se torna mais preocupante, pois conta-se o tempo de escoamento entre as zonas produtoras e espaços de consumo (quando relacionados no exterior) como critério de escolha de seu serviço. Ora, de antemão, a compressão tempo-espaço para esses

**Figura 5:**

---

<sup>84</sup> Está incluso em "outras despesas".

torna-se uma busca insaciável e problemático nas condições em que as infra-estruturas econômicas se encontram.

Em números citaremos o agronegócio da soja no qual o país deixa de obter em média 17 dólares por tonelada exportada<sup>85</sup>, em comparação com os argentinos, e até 25 dólares, em relação aos americanos, os maiores produtores do mundo em conjunto com o Brasil (Mckinsey, 2005). Dentre as razões, destacamos algumas:

---

<sup>85</sup> Refere-se à produção embarcada no Porto de Paranaguá proveniente dos estados meridionais e do Centro-Oeste. No caso dessa última a perda é bem maior.

- 1) distância entre as zonas de produção e os portos de embarque se compararmos Brasil e Argentina;

O maior estado produtor brasileiro, Mato Grosso, dista mais de 2.500 quilômetros do principal porto de embarque (Paranaguá). Sem contar que a produção escoada da Zona Tropical se dirige para o estado do Paraná, situado na macrorregião Sul para em seguida, já embarcada em navios graneleiros, recuperar toda distância percorrida em termos relativos para o continente europeu (maior comprador da soja mato-grossense) situado no hemisfério Norte. No caso argentino, a produção não dista mais de 300 quilômetros proveniente de sua porção centro-leste e nordeste para os portos situados à margem do Rio da Prata<sup>86</sup>.

- 2) Como vimos, desde a década de 50 do século passado, no Brasil, passou-se a dar prioridade à indústria automobilística em detrimento do transporte ferroviário e do hidroviário. Essa política fez crescer nossa dependência em relação ao petróleo e contribuiu inegavelmente para o aumento substancial do consumo de seus derivados. Diferentemente de outros países, aliás, os de grande extensão territorial, o Brasil despense uma fortuna em petróleo para alimentar os motores a diesel dos caminhões e ônibus que fazem o transporte de carga e de passageiros no país. A rodovia consome, em média, cerca de 5 a 19 vezes mais energia no transporte de uma mesma carga do que a ferrovia e a hidrovia, respectivamente. Para efeitos comparativos observemos o deslocamento de carga entre EUA e Brasil, grandes produtores de soja e de grande extensão territorial (ver tabela 8).

**Tabela 8: Deslocamento de carga segundo o tipo de transporte (%) - 2002**

Países	Rodovia	Ferrovia	Aquavia
EUA	25	50	25

---

<sup>86</sup> No caso estadunidense a distância é considerável, mas relativa pela acessibilidade proporcionada pela infra-estrutura de transporte eficiente e econômica (hidrovia) que interliga a Bacia do Mississipi a montante aos portos localizados ao sul do país (Golfo do México).

Brasil

60,5

21

14

Fonte: IBGE, Brasil em números, 2003, volume 11, P.270.

O consumo de petróleo, isto é, de óleo diesel e lubrificante em transporte de carga no Brasil, é comparativamente a de outros países, denominados desenvolvidos ou não, consideravelmente maior. Por rodovias um caminhão carrega apenas 30 toneladas por quilômetro com 1 litro de óleo diesel, enquanto por ferrovia são 125 toneladas e por hidrovias a possibilidade de embarcar 575 toneladas por quilometragem.

- 3) Tratando-se das condições das nossas estradas, a falta de investimentos em sua manutenção e expansão de sua pavimentação, em destaque as estradas estaduais, compromete bastante sua qualidade. A perda de carga no momento do deslocamento, custos de manutenção dos caminhões devido às péssimas condições do asfalto quando não as imensas poças d'água tanto nas estradas pavimentadas como nas estradas não pavimentadas e a falta de sinalização são alguns dos problemas que atrasam a circulação das mercadorias. As condições das estradas estaduais mato-grossenses em péssimas condições de tráfego atingem o percentual de 52%, enquanto em situação regular 39%, em 2004 (Seplan-MT, 2005). Diga-se de passagem, que esses percentuais há uma década foram ligeiramente mais elevados pela não participação do governo estadual em conjunto com produtores em investimentos ainda que restritos a algumas porções do estado. Hoje, graças à parceria público-privada<sup>87</sup> efetivada pelo atual governador Blairo Maggi, o maior produtor individual do mundo desde

---

<sup>87</sup> O atual governador do estado mato-grossense efetua melhoramentos rodoviários com recursos provenientes do FETHAB (Fundo Estadual de Transportes e Habitação) através dos Consórcios Rodoviários. Esses consórcios é uma modalidade de parceria entre o governo estadual, produtores rurais e prefeituras implementada a partir de 2003 e registra-se 536, 65 quilômetros de estradas estaduais já asfaltadas. Contudo, de acordo com a tabela em anexo I sobre os trechos a serem pavimentados e restaurados em caráter emergencial, segundo o levantamento do Programa de Desenvolvimento e Integração (PRODIN) realizado em 2000, vale observar dois pontos:

1) 39,4 % está direcionado para área de influência da BR-163 devido à sua importância como eixo de produção (grafado com asterisco \*) e;

2) desse percentual referente à área próxima a BR-163 apenas 10,8% foram pavimentados, em destaque a MT – 423, no trecho Cláudia – entroncamento com a BR-163, em 75 quilômetros; e MT – 242, parcialmente dos 186,5 quilômetros, no trecho entre Santo Antônio do Rio Bonito - Nova Uiratã – Sorriso.

2003, algumas estradas estaduais vem sendo pavimentadas, principalmente aquelas que ligam as grandes áreas produtoras aos principais eixos federais.

Esses dados enriquecem nossa análise por revelarem o tempo gasto e maior para deslocar a produção num contexto extremamente competitivo, inclusive entre os produtores regionais. De acordo com as propostas do Governo Federal para o desenvolvimento do sistema de transporte brasileiro, os programas governamentais Brasil em Ação e Avança Brasil contemplam uma série de obras para a concretização de eixos viários que proporcionem fluidez às produções econômicas<sup>88</sup>. Embora o padrão seja a ligação direta entre porções do interior do país dinâmico aos portos litorâneos, a concepção dos mesmos é por integrar as modalidades de transporte, isto é, complementaridade entre diferentes modos de deslocamento, de forma aumentar a velocidade dos fluxos materiais e reduzir os custos gerais de transporte, inclusive de sua implantação.

Vale tecermos alguns comentários pelo já exposto até aqui em relação às distintas formas de transporte interior de carga. Sabe-se que este é realizado em sua parte por rodovias, ferrovias e hidrovias. Os custos relativos de cada uma variam conforme a extensão dos trajetos, isto é, as vantagens teóricas sobre o custo do transporte por via aquática são pífias quando se passa de grandes para médias distâncias ou, em pequenas trajetórias, as rodovias apresentam os mínimos custos.

As vias fluviais exibem vantagens de custos em relação às ferrovias apenas em trajetos em milhares de quilômetros. Mesmo assim, não podem ser vistas como competidoras das estradas de ferro, pois sua existência está circunscrita às áreas atravessadas por rios profundos durante o ano inteiro, sem fortes desníveis e não sujeitos a prolongado congelamento. O Rio Amazonas é um grande exemplo por reunir condições de navegabilidade em grandes trechos, principalmente entre a capital Manaus e o Oceano Atlântico e não sofrer com invernos rigorosos. Assim, as vias fluviais somente desempenham papel preponderante em países que combinam

---

<sup>88</sup> No segundo mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso (1999-2002) foi pavimentada a rodovia federal BR-174 que interliga a cidade de Manaus a Caracas, na Venezuela. Essa rodovia além de ampliar áreas de plantio propícias aos grãos, dentre outras atividades, facilita o escoamento de produtos da Amazônia Ocidental, Rondônia e oeste do Mato Grosso em direção ao Caribe, México e EUA.

condições naturais favoráveis e uma longa tradição de obras de construção de canais e eclusas.

As vantagens de custos das ferrovias em relação às rodovias aparecem nos trajetos de extensão superior a 500 quilômetros e nesse caso os altos custos de implantação da rede férrea e das estações e o tempo consumido com cargas e descargas são compensados pela economia geral do modo de transporte. Em pequenas distâncias, as vantagens estão todas ao lado do transporte por caminhão, que desloca mercadorias desde os pontos de distribuição até os de consumo. Nos mercados locais e em áreas de relevo acidentado, não há concorrentes para uma densa rede rodoviária.

Em escala global, o transporte rodoviário cresce muito mais velozmente que o ferroviário. Nas últimas décadas, registra-se declínio absoluto no número de passageiros transportados por trens. No caso das cargas, verifica-se pequeno crescimento, em termos de tonelagem, mas forte perda de participação relativa no mercado. Entre as grandes economias, a participação das ferrovias no deslocamento de cargas aumentou apenas nos Estados Unidos. Na União Européia, a extensão das linhas férreas declinou de pouco mais que 170 mil km em 1970 para cerca de 155 mil km no final da década de 90. No mesmo período, as rodovias assumiram liderança absoluta no deslocamento de cargas, segundo os dados do Anuário Eurostat, publicado em 2003.

A divisão modal dos transportes de cargas depende, em cada país, de fatores naturais e das opções políticas e econômicas. Apesar da tendência de forte crescimento do modo rodoviário, em países de dimensões continentais como os Estados Unidos, as ferrovias continuam a deslocar parcela muito significativa das cargas. Nos países de dimensão territorial menor, o predomínio rodoviário é, em geral, absoluto. No que diz respeito à integração das malhas ferroviárias entre países, a conformação das bitolas é uma condição crucial. Mesmo no continente europeu onde há uma relativa conexão entre as malhas férreas na porção ocidental, a largura das bitolas é um empecilho à efetiva integração entre as porções ocidental e oriental já que a uniformidade na largura das bitolas ferroviárias representaria uma ameaça à segurança nacional durante o período da Guerra Fria. Afinal, a necessidade de longas paradas para adaptação de trens representaria significativa redução na velocidade de deslocamento das tropas inimigas.

Atualmente, a segurança nacional cobra o seu preço sob a forma de maiores custos de fretes. Não obstante, cremos que não é caso brasileiro quando tratamos da parca conexão entre o Brasil e seus vizinhos sul-americanos a falta de acesso do Brasil ao Oceano Pacífico (leia-se, mercado asiático), e sim do seu modo de inserção à divisão internacional do trabalho desde o período colonial quando a sentido tomado pelas vias de circulação segue do interior para o litoral. Historicismo à parte, a negligência e falta de empreendedorismo de sucessivos governos centrais em integrar efetivamente<sup>89</sup> as porções do território nacional pelos transportes ajudam a entender o atual quadro desolador dessa infra-estrutura econômica no país.

Daí, os sistemas modernos serem concebidos pela implantação da intermodalidade de transporte baseada nos conceitos de unidade de carga e conexão de infra-estrutura. A unidade de carga foi alcançada pela criação dos contêineres, que reduziram radicalmente os custos de transferência de mercadorias entre os modos de transporte, porém no caso do deslocamento da soja em grão utiliza-se o transporte a granel, ou seja, a diminuição dos seus custos está na adoção de técnicas que agilizem a transferência como o sistema *roll on* e *roll off* no qual as esteiras rolantes se encarregam de deslocar os grãos de um compartimento a outro ou para um tipo de transporte seja hidroviário ou rodoviário. É o caso do porto de Itacoatiara, às margens do Rio Amazonas, por onde a soja em grão escoada pela Hidrovia Madeira-Amazonas é transferida para os navios graneleiros (grande calado) que tomam a direção do Oceano Atlântico ou até mesmo o Porto de Santarém, recém-equipado por guindastes, além de silos e armazéns. Esse caso concerne à conexão de infra-estrutura.

A conexão de infra-estruturas envolve um conjunto de técnicas destinadas a reduzir o trabalho de carga e descarga entre os modos de transporte por meio de pontes rolantes, os reboques de caminhões, com suas cargas, são transferidos para o interior de trens ou navios; por meio de guindastes e pinças gigantes, os contêineres são movimentados entre caminhões, navios e trens<sup>90</sup>. Importante mencionar que de

---

<sup>89</sup> Por integração efetiva entendemos a plena articulação de diferentes vias de circulação entre as diversas porções de um território nacional de grande extensão onde a essa mesma infra-estrutura econômica proporcione uma redução dos custos de deslocamento de mercadorias (Custo Brasil, em nosso caso) e de pessoas.

<sup>90</sup> No próximo capítulo ao descrevermos brevemente o processo de escoamento da soja mato-grossense em uma das alternativas – Hidrovia Madeira-Amazonas – explicitaremos melhor essa conexão de infra-estruturas.

acordo com os estudos econômicos acerca da eficiência dos transportes que a inércia espacial de antigas infra-estruturais retardaria as reformas destinadas a conectar as diferentes redes de transporte, todavia não analisaremos esse aspecto por compreender que esse “freio” não caracterizaria nossa área em estudo, ou melhor, as macrorregiões Norte e Centro-Oeste como um todo.

Enfim, as técnicas agrícolas sofisticadas nas áreas de cultivo não são suficientes para igualar os produtores, mas em algumas questões pertinentes ao processo produtivo, como por exemplo as reivindicações para consolidação das redes técnicas de circulação de mercadorias, passam a compor de um modo geral uma única voz. Portanto, eis aqui um pequeno grande detalhe na expansão da produção em direção aos mais recônditos espaços da Amazônia Legal, como o eixo norte mato-grossense da rodovia Cuiabá-Santarém onde aspectos de uma área de fronteira agrícola são percebidos: em amplas áreas e a localização referente à rede de transporte seja distante, precária e limitada, existem fortes pressões organizadas por associações de grandes produtores do estado questionando a realização de soluções ao elevado custo do transporte. As conseqüências na organização espacial e uma reestruturação do ordenamento nas áreas próximas ao eixo dessa estrada ou em áreas onde as estradas estaduais estejam sendo pavimentadas é fato como a valorização das terras, associada à elevação da cotação do produto no mercado internacional, é quase que instantânea até porque a comercialização desse grão encontra um mercado garantido e consolidado diferentemente de décadas atrás. Nesse caso, as mudanças na paisagem são marcantes como a intensidade dos desmatamentos. Mas chamamos atenção para uma falsa relação direta de causa e efeito sobre pavimentação e expansão da intensidade da retirada da cobertura florestal.

A título de comprovação citaremos o registro de desmatamento e expansão da área cultivada nas franjas da Floresta Amazônica no ano de 2005. A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, atribui a diminuição de 31% na velocidade de desmatamento da Amazônia por causa do aumento da fiscalização do governo<sup>91</sup>. Na verdade, a superposição de outras variáveis para esse mesmo ano nos ajuda a destrinchar essa realidade: as exportações de carne caíram de 1,8 milhão de toneladas em 2004 para

---

<sup>91</sup> Conforme entrevista realizada em 14 de dezembro à Revista Veja, ano 38, número 50.

1,3 milhão de toneladas em 2005, isto é, menos gado abatido, menos consumo de farelo de soja, um dos mais importantes componentes na dieta alimentar do gado; e preços praticados nas últimas duas safras bastante razoáveis são responsáveis pela diminuição da área plantada de soja de 233.000 quilômetros quadrados para 222.000 (Ministério da Agricultura, 2005). A real causa da queda foi o encolhimento do agronegócio, principalmente da área destinada à soja e ao gado, que nos últimos anos vinha avançando sobre a floresta.

Isso significaria que a abertura de estradas por si só não seria suficiente para as alterações ambientais pelo menos no desflorestamento relacionado à expansão da soja? O que sustentamos aqui é o seguinte ponto para as áreas de floresta ou de savanas na Amazônia Legal: obviamente haverá alterações na paisagem desses domínios pelo simples fato de promover a passagem de fluxos econômicos ou “abrir” novas áreas para ocupação, mas a retirada da mata em grande intensidade e crescente (concepção linear) para dar lugar as plantações de soja ou pastagens se liga a outros fatores como político-econômicos, naturais (relevo pouco acidentado) e infra-estrutura econômica mínima como estradas vicinais e rede urbana. Desse modo, enfatizamos que a retração ou a expansão dos desmatamentos em áreas de produção de grãos no Brasil desde a década de 70 não está ligada necessariamente à fiscalização por parte do Estado e sim à (des)valorização do produto, ao melhoramento das condições rodoviárias e ao (des)aquecimento do setor do *agribusiness*.

A esse respeito em estudo digno de nota, Jorge Luis Gomes Monteiro assinala que a incorporação de áreas à produção de soja em municípios cujos territórios situados em chapadas ou em áreas de depressão suave, solos propícios e a certeza da impunidade ajuda a explicar os níveis altos de desmatamento e conversão dessas áreas para a agricultura nos próprios. No caso da área consolidada de produção sojifera é comprovado tal argumento. Até o ano de 2004, o desmatamento nos municípios em estudo em relação à sua superfície total foi 53,1% para Nova Mutum, 68,3% para Sorriso e 74% para Lucas do Rio Verde. São municípios de ocupação antiga, principalmente esses últimos e localização próxima à rodovia BR – 163. Para efeitos comparativos, o município de Tapurah e Nova Ubiratã, oitavo e décimo lugares no quadro estadual da safra de 2003/2004 respectivamente, registraram até 2004, aproximadamente 19% de vegetação original alterada em relação à superfície total

(2005, 127-129). Daí podemos enumerar dois aspectos: são áreas de ocupação mais recente e principalmente estão localizados em uma distância significativa dos fluxos econômicos e populacionais da artéria mais importante do norte mato-grossense: BR – 163<sup>92</sup>.

Vejam os eixos inter-modais efetivados e em implantação no próximo capítulo e descreveremos as práticas espaciais tanto dos produtores como das corporações para vencer os “obstáculos” impostos à circulação da produção sojifeira em direção a consolidação de suas territorialidades econômicas.

#### **4.6 Cadeia grãos e carne.**

As áreas de expansão da soja em Mato Grosso consistem em pontos espaciais onde os atores hegemônicos tentam construir as condições necessárias à rapidez através do aumento da densidade técnica e informacional desses locais. Esse é um processo cumulativo e tende a se reforçar, também, nos lugares onde as condições de fluidez já se encontram instaladas e consolidadas. Nesse sentido, a disseminação de infra-estruturas, que corresponde às mudanças em termos de reorganizações espaciais, constitui um processo indispensável (ARACRI, 2005, 50-51). Além disso, é necessário concentrar nesses locais as atividades que aliam o conhecimento à produção, como as instituições de pesquisa e a rede de comércio e serviços de alta tecnologia (2005, 51), sem falar na articulação/concentração de outras atividades econômicas como a criação de animais em regime intensivo associada ao cultivo sojifeiro.

Em nossa área de estudo, em municípios da Chapada dos Parecis (Sapezal, Campos de Júlio, Diamantino e Campo Novo dos Parecis) e na Serra da Petrovina (sudeste do estado mato-grossense) se verifica o sucesso dos sistemas de produção baseado em uma agricultura de precisão<sup>93</sup> que, por sinal, é o detonador para a

---

<sup>92</sup> É relevante considerar que as dimensões dos municípios em destaque nessa comparação são muito consideráveis, porém não discrepantes. A única exceção é o município de Lucas do Rio Verde, por sinal, o que mais sofreu com o desaparecimento de sua mata original: 365.985,90 hectares. As superfícies em hectares dos outros municípios são: Nova Mutum, 953.792,30; Nova Ubiratã, 1.269.497,40; Sorriso, 934.575,50; e finalmente Tapurah perfazendo 1.160.013,20 hectares.

<sup>93</sup> Mais uma vez citamos o útil trabalho de Luís Ângelo Aracri ao estudar a relação entre informatização e seus reflexos no espaço geográfico. Segundo ele:

“[...] a agricultura de precisão começou a ser desenvolvida na década de 90 na França e nos Estados Unidos e uma das suas mais importantes características é o conhecimento em detalhes sobre cada trecho da área a ser plantada. A base é a

difusão de uma nova base técnica em termos produtivos para outras áreas não consideradas próprias para a produção agrícola em ecossistemas de cerrado e de florestas tropicais e equatoriais. Ainda que os investimentos produtivos sejam elevados, esse sistema amplia a possibilidade de diminuição de custos pelo uso mais racional dos insumos e tendência nula no tocante à perda de grãos aptos para o consumo ou esmagamento.

Esse mesmo sistema atribuído aos espaços propriamente de cultivo da soja integra a concepção moderna da agropecuária como um todo. O âmbito técnico-administrativo também é envolvido pelos sistemas técnicos na proporção em que as técnicas de administração são convocadas a funções importantes no processo de acumulação. Daí a pertinência dos avanços expressivos no campo das telecomunicações, da microeletrônica e informática em acordo com um alto grau de eficiência produtiva a fim de acessar informações, diminuição tempo da produção e do aumento das velocidades. Esse tripé resume-se na constituição das tentativas de controle do processo de adaptação de forma rápida e segura dos mercados altamente instáveis na atual contemporaneidade. Isso é ser competitivo.

Na área conhecida como consolidada ou concentrada da soja, cortada pela rodovia federal 163, o êxito do sistema de precisão está fortemente ligado ao desenvolvimento da cadeia carne-grão, que envolve a produção de ração à base de farelo de soja, a suinocultura e a avicultura. A criação de aves e suínos também conhece hoje um elevado nível de informatização como método de controle e monitoramento da dieta e do peso dos animais, pois assim atinge-se elevado padrão de qualidade. Essa articulação cujo intuito é a agregação de valor também não deixa de fora as distintas formas de financiamento em formas de linhas de crédito e consórcio sob o comando das indústrias produtoras de máquinas e das multinacionais que monopolizam as indústrias de insumos químicos, como a Basf, a Bayer e a Singenta. Essas indústrias também estão sediadas nessa área em análise e, principalmente, as *tradings* comercializadoras da produção no mercado mundial, representadas pela Bunge, Cargill, Archer Daniel Midlands (ADM), Coinbra e Dreifus,

---

montagem de um complexo banco de dados a partir do cruzamento de informações sobre as propriedades físico-químicas do solo, topografia e produtividade e a utilização de mapas, fotografias aéreas e imagens de satélite. Este conjunto de informações é fundamental para a gestão da produção e a tomada de decisões, que é o processo fundamental, uma vez que a 'execução' (plantio, colheita) é automatizada neste caso [...]" (2005, 44).

além de nacionais como o Grupo Amaggi também se fazem aí presentes assim como em seu papel de financiadoras das produções (BERNARDES, 2005, 29).

Na indústria de esmagamento a soja é triturada e transformada em outros subprodutos, tais como o óleo e o farelo, sendo este utilizado na elaboração de rações para dieta alimentar de animais, especialmente aves, suínos e bovinos. Entretanto a presença dessas indústrias é muito incipiente, apenas uma em Sorriso e uma pequena esmagadora local, a Agrosoja levando em consideração toda a área de influenciada pela BR – 163, embora ainda não negue a forte presença das *tradings* no âmbito do financiamento, comercialização, exportação (2005, 29). Outras atividades econômicas também estão atreladas ao processo de consolidação da soja nessa em área: pecuária, avicultura e suinocultura.

Atividade econômica antiga em Mato Grosso, a pecuária possui outras qualificações na medida em que sua ligação à produção sojifera é estabelecida. Tanto pelo confinamento como semi-confinamento verifica-se a incorporação das inovações da genética com o intuito de acelerar o tempo da reprodução e crescimento dos rebanhos. Vale ressaltar que mesmo na área denominada consolidada da soja no eixo rodoviário federal 163 existe a pecuária extensiva, a criação tradicional.

Júlia Adão Bernardes compara a partir do nível de rendimento a aceleração do tempo produtivo entre a forma tradicional e aquela de cunho empresarial conforme afirmada no parágrafo anterior:

“[...] observa-se que no sistema tradicional a engorda durava 3 a 4 anos, enquanto no confinamento o tempo se reduz para 24 a 30 meses. Cabe ressaltar que o perfil da pecuária na região concentrada/consolidada, em moldes mais empresariais, por pertencerem a conglomerados mais sólidos, resulta da articulação da cadeia milho, rações, produção de bovinos, carne industrializada [...]” (2005, 30).

E ainda estende a mesma preocupação empresarial em relação à criação de frangos na área em estudo e a reorganização espacial dessa atividade no âmbito nacional:

“[...] pode-se detectar rápida evolução tecnológica no que se refere à genética, à alimentação, ao manejo e ao programa sanitário, reduzindo-se o abate do frango de 3 a 4 meses para 40 dias, a partir da articulação da cadeia milho, da fábrica de rações, da produção de frangos e da carne industrializada [...] A cadeia avícola está organizada com vistas ao aumento da produtividade e da produção em larga escala, perseguindo-se a diminuição do custo unitário, aproveitando as condições de clima mais seco e mais uniforme da região, a proximidade ração, os baixos custos do milho, os incentivos fiscais e isenções de taxas. Em função das inúmeras vantagens que esta área oferece, há certo deslocamento de empresas avícolas do sul para a região [...]” (2005, 30).

A área em análise ganha a instalação recente de novas unidades para abate de frangos e bovinos (frigoríficos), cujo objetivo é a redução de custos já que a possibilidade de uma nova logística direcionada para o mercado externo via BR – 163 está prestes a ser concretizada. Exemplos disso é a empresa Sadia ao investir em novos abatedouros para aves, industrialização de suínos e fábricas de ração em Lucas do Rio Verde (Produtor Rural, 2005, 22-23), e a instalação do complexo da empresa Perdigão em Nova Mutum.

A suinocultura também constitui um elemento importante na integração das atividades da cadeia carne – grãos. Júlia Adão Bernardes mais uma vez destaca o desenvolvimento de uma pirâmide genética completa para comercializar matrizes de linhagem para outros produtores. Isso indica o desdobramento em termos de criação de fábricas de rações e frigoríficos, reunindo numa cadeia milho, rações, produção de suínos e carne industrializada. E cita também a presença de um dos mais importantes empreendimentos na área de nosso estudo: o da Granja Ideal Porc, em Nova Mutum, banco de multiplicação de uma das melhores linhagens suínas do mundo, com 4 mil matrizes de alta qualidade genética e previsão de 40 mil num futuro próximo. Em outras palavras, isso significa que o desenvolvimento de uma pirâmide genética completa para comercializar matrizes de linhagem para outros produtores, apresentando a nova carne pouca gordura, baixo teor de colesterol e calórico e alto teor nutritivo (2005, 31).

A dinâmica imposta por uma atividade agrícola altamente tecnicizada e participante de um mercado extremamente competitivo é constituída pela articulação a outras atividades econômicas não ligadas necessariamente apenas ao seu setor econômico em distintas escalas. Tanto atividades industriais como serviços e comércio são desenvolvidas e sua espacialidade é marcada pela tendência de sua aglomeração em alguns pontos do espaço. As razões para essa aglomeração não deixam de ser redução de custos produtivos e de transportes. As indústrias de suínos, bovinos e aves acompanham as processadoras de soja e as expressivas áreas produtoras de grãos.

As grandes empresas agroindustriais (re)criam e fortalecem unidades de produção onde existe um forte suprimento a baixo custo de matérias-primas ao invés de permanecerem na *core area* do país (Sudeste e Sul). A aposta é na redução de custos também para os custos de circulação das mercadorias em direção ao mercado consumidor, só que dessa vez para o europeu e norte americano. A título de exemplo podemos citar a unidade da Sadia conforme já citada cuja metade da produção avícola, a ser alimentada por rações cujos ingredientes de destaque são a soja e o milho, tem como objetivo exportar metade de sua produção realizada na área consolidada/concentrada da soja no eixo da BR – 163.

Portanto, essa aglomeração de atividades capitaneadas pela produção de soja é um digno exemplo de circuitos espaciais da produção em sua plenitude: completos e integrados. Utilizando-se dos mais variados tipos de redes, registra-se fortes processos de concentração e centralização do capital sob o comando do capital financeiro. Esses processos já são verificados na área em estudo, porém acreditamos ainda serão mais fortes com a possibilidade de pavimentação da rodovia federal Cuiabá – Santarém.

## **Capítulo 5 - (Re)ordenamento territorial e o papel dos espaços da circulação e da distribuição na consolidação das territorialidades econômicas no eixo médio da BR-163.**

Por território compreende-se o(s) espaço(s) onde a reflexão das lógicas e os interesses dos distintos atores e agentes sociais, cujos conflitos, alianças, dominação, cooptação deixam suas marcas nas mais diferentes dimensões (econômica, política, cultural-simbólica) (CASTRO, 1995, 31). É o espaço lido sob a ótica do poder, do espaço recortado e apropriado conforme critérios e racionalizações políticas (SOUZA, 1995b, 56). O domínio, a territorialização pelos atores e agentes sociais se faz à custa da possibilidade de desenvolvimento de organizações e forças sociais, as quais possam estar relacionadas às instâncias estatais ou não cujos objetivos variados encorpam as reivindicações para maior acessibilidade<sup>94</sup>.

Nesse sentido, o ordenamento territorial dos grandes grupos empresariais atuantes no eixo médio da rodovia BR-163 é marcado por um conteúdo técnico-científico que atende aos requisitos dos circuitos globais de capital, informação e mercadorias. Dessa forma, a materialidade ou sistema de objetos<sup>95</sup> encarregados pela concretização dos objetivos dessas corporações não é apenas técnico, mas também político-social em virtude do seu reflexo e condição de ações políticas, que participam da produção de uma ordem territorial dinâmica e funcional (FRANCO DA SILVA,

---

<sup>94</sup> Nota-se o link com o termo regionalismo. Consoante com os dizeres de Iná Elias de Castro, partindo da premissa que a sociedade é complexa, o espaço por ela delimitado e organizado constitui a materialização de decisões de atores sociais diferentes, que se orientam por racionalidades diferenciadas. Nesse caso, os arranjos dos recursos públicos e privados configuram espaços regionais diferenciados, porque se inserem, na maioria das vezes, em territórios socialmente definidos e delimitados. Os critérios desta distribuição são estabelecidos com base em interesses, acordos e conflitos em diferentes escalas. Quando os interesses se definem a partir de sua base territorial, eles materializam-se em formas e funções no espaço, sendo possível identificar questões de caráter regionalistas.

Se o território é, pois um espaço apropriado socialmente e definido por relações de poder, seu significado simbólico é evidente e imprime a essas parcelas particulares do espaço geográfico um forte conteúdo jurídico e político, embora ambos possam apresentar temporalidades diferenciadas, ou antecederem mutuamente. E a existência do poder simbólico que estabelece a possibilidade de produzir socialmente o consenso, que territorializado define os marcos da identidade territorial de amplos usos e abusos no imaginário político, remete ao cerne do conceito já que expressa questões e reivindicações políticas com suporte em problemas circunscritos a uma base territorial (1995, 31-33).

<sup>95</sup> Milton Santos esclarece “[...] o objeto é científico graças à natureza de sua concepção, é técnico por sua estrutura interna, é científico-técnico porque sua produção e funcionamento não separam técnica e ciência. E é também, informacional porque, de um lado, é chamado a produzir um trabalho preciso, que é uma informação, e de outro lado, funciona a partir de informação [...]” (1996, 171).

2003, 93). Além disso, que se transforma em função dos padrões de produção e regulação protagonizadas pelos próprios agentes hegemônicos não necessariamente ligados àquele setor econômico, e até mesmo por alguns Estados Nacionais por suas medidas protecionistas.

Essa territorialização é também expressa no controle financeiro de grandes e médios proprietários e da mão-de-obra preexistente ou trazida de outras macrorregiões. Cabe ainda lembrar a participação de Blairo Maggi, presidente do Grupo Amaggi, no aparelho político federal como senador ao final da década passada e como governador do estado mato-grossense desde 2002, efetuando articulações políticas em âmbito estadual, municipal e federal, fora interações estratégicas com empresas nacionais e *tradings* transnacionais e partidos políticos (2003, 93).

Partindo da premissa que o padrão moderno de (re)ordenamento territorial promovido pelas grandes empresas de comercialização e transformação da soja está intimamente ligado à capacidade de controlar e administrar fluxos de informações através das redes de comunicação e de transporte, de onde emergem conflitos, estes estando muito mais ligados à questão ambiental, há indícios de controle do fluxo de mão-de-obra a fim de não possibilitar a sua fixação nos núcleos urbanos. Aparentemente muito mais enfatizados na mídia do que o “encontro de culturas” com seus respectivos valores etnocêntricos trazidos pelos “sulistas”, a partir da ideologia da modernização, se contrapondo aos valores das estruturas socioculturais preexistentes nesse estado<sup>96</sup>, a pouca expressão dos conflitos de ordem social se explica pela pouca participação de pequenos produtores, pelo menos nas áreas onde a soja predomina, e as dificuldades em justificar a ocupação por parte dos movimentos sociais, como o Movimento dos Sem Terra, de grandes propriedades em decorrência do uso intensivo das terras pela lavoura de grãos e pela pecuária, isto é, não havendo respaldo jurídico-legal para a desapropriação.

O controle dos espaços de fluxos visa regular os processos produtivos e a circulação (distribuição), evidenciando a normatização do território das corporações. Contudo, as normas não se restringem apenas ao processo contábil, mas revelam o

---

<sup>96</sup> Embora não tenha sido o foco do nosso trabalho, notamos o emprego de muitos sulistas e seus descendentes nas lojas comerciais e em empresas prestadoras de serviço nas cidades visitadas. Há uma preferência por essa mão-de-obra que está relacionado aos circuitos/redes sociais das famílias empreendedoras. Relatos obtidos em trabalho de campo expõem de forma preconceituosa não a qualificação do empregado, mas a capacidade cognitiva superior dos sulistas em relação aos mato-grossenses ou nordestinos.

comportamento político e as interações da corporação com o poder público e outras empresas, que podem ou não ser concorrentes. As normas são tanto da ordem técnica como políticas e para isso o controle e incorporação da informação nos objetos que formam o espaço de atuação dos grandes grupos é o fator essencial para o processo social de competitividade no atual contexto das relações de produção capitalistas (SANTOS, 1996, 183; FRANCO DA SILVA, 2003, 95).

Daí, antes de tudo, a visibilidade da problemática ambiental. Como um primeiro sintoma do reordenamento, o processo de desflorestamento em ritmo acelerado (se levar em conta uma análise desde a segunda metade da década de 80) é verificado como nunca registrado antes mesmo sem relacioná-lo à historiografia econômica do estado mato-grossense. Sendo assim, a rearrumação dos fluxos econômicos é um indício da “desordem” sob os olhos de grupos ambientalistas e comunidades preexistentes, como indígenas. Constituindo componentes essenciais da logística por serem o elemento básico do ordenamento imposto pelo planejamento estatal na organização socioespacial da expansão da fronteira agrícola, os próprios espaços da circulação e da distribuição contribuem não só com as mudanças da direção dos fluxos, como também e por isso mesmo, as potencializa pela ampliação de “novos” espaços a serem incorporados na nova lógica de produção nos anos recentes.

A situação torna-se complexa na medida em que a capacidade fiscal do Estado brasileiro, como já descrita, torna-se muito menor nos últimos anos e ainda necessita mais divisas para sua manutenção. A consequência é a parceria do Estado na divisão de custos dos projetos e normatização, e controle no âmbito da competitividade<sup>97</sup>. A logística dessas empresas torna-se prioridade não só limitadas à formação de eixos de transporte, mas também os núcleos urbanos como pontos de gerenciamento do processo de circulação e da produção, implantação de armazéns em locais estratégicos, controle do tráfego de caminhões, parcerias políticas e empresariais,

---

<sup>97</sup> Nesse sentido, cabe refletirmos que ao Estado não há um fim tão próximo como muitos ainda acreditam pelas suas dificuldades financeiras que de alguma forma são consubstanciadas, em última análise, pelas inovações tecnológicas. O desenvolvimento tecnológico não pode ser considerado, neste momento, como um fator de homogeneização mundial e o Estado, apesar de reformulações no campo do planejamento territorial, seu papel é imprescindível porque temos a garantia jurídica ao direito de propriedade, seja de terras, capitais, patentes, ou informação; a distinção entre estados produtores e estados consumidores-compradores de tecnologia; e as inovações e exigências tecnológicas, ao revolucionar a vida social e produtiva em geral, incidem diretamente sobre o mercado de trabalho e, portanto, sobre a necessidade do “governo do território” (MACHADO, 1995b, 28).

criação e manutenção de centros de pesquisa, etc. Daí, a gestão<sup>98</sup> empresarial se for levada em consideração sua faceta espacial (práticas espaciais) estabelece discussões diretas, ainda que apenas com as instâncias do Estado onde se discute normas e ações a partir de negociações entre as partes envolvidas, mesmo que não haja a suposição de um conhecimento prévio dos resultados finais. Isso não significa que essa forma de gestão esteja avessa à inovação, à criatividade (MACHADO, 1995b, 24), mas cautelosa com as instabilidades porque há intenção de controle por meio de propósitos e utilidade funcional das propostas, mas ciente de uma não trajetória pré-determinada. Vejamos nesse momento a competitividade das produções do complexo soja entre os principais concorrentes.

As exportações de soja e seus derivados contribuíram com mais de 10,6 bilhões de dólares só ano de 2004 para a economia brasileira, participando em 1/3 das divisas obtidas com o total exportado pelo agronegócio, enquanto a vizinha Argentina recebeu 9,2 bilhões de dólares e o maior produtor mundial de soja em grão, obteve 8 bilhões de dólares (IBGE, 2005). Sem dúvida que a competitividade da soja brasileira é significativa nos espaços de produção propriamente dito (nas propriedades e nas agroindústrias), pois a produtividade média nacional é de 2.800 quilos de soja por hectare - 10% a mais que americanos e argentinos, mas na parte da logística referente aos fretes sai perdendo. A tabela 9 compara os custos nos principais países produtores e exportadores do complexo soja segundo a cotação média registrada na Bolsa de Chicago em 2003.

Essa situação torna-se mais débil ao acrescentar que os custos portuários se elevam drasticamente com a incapacidade de nossos portos em agilizar o processo de escoamento e o tempo de espera de um navio para receber o carregamento chega

---

<sup>98</sup> Ao falarmos de gestão territorial, vale comentar uma crítica interessante de Lia Machado à definição dada por Bertha Becker e aplicada na obra de Carlos Alberto Franco da Silva, **Grupo André Maggi: corporação e rede em área de fronteira** (2003). Becker conceitua como “[...] prática estratégica, científico-tecnológica do poder no espaço, que dirige no tempo, a coerência de múltiplas decisões e ações para atingir uma finalidade [...]” (1988, 3).

Lia Machado analisa com perspicácia e afirma que apesar de sua proposta ser direta e excludente porque gestão do território não seria qualquer prática espacial, e sim aquela prática ou estratégia que pudesse ser definida como “científica-tecnológica”, levanta o problema de determinar qual a prática e estratégia sobre o território que pode ser considerada como “científico-tecnológica, e nos leva a perguntar se só é possível essa forma de gestão territorial, na qual, supostamente, só participariam os detentores do “poder” (MACHADO, 1995b, 23).

a 20 dias, tempo revestido em custo para o produtor<sup>99</sup>. Se esses mesmos produtores possuem produção em larga escala e densificam sua produção por constantes inovações técnico-científicas, eles compensam, em parte, os subsídios do governo norte-americano e as distâncias bem menores do frete argentino por menor distância entre as suas áreas produtoras e os portos de embarque. Logo, a perda da capacidade de competir dificulta maiores ganhos por parte dos produtores em virtude da possibilidade de agregarem valor ser do domínio das grandes esmagadoras, estas sim possuem maior margem de lucratividade por revender sua produção industrializada, embora também sofra com a concorrência de outras áreas produtoras no mundo e com as péssimas condições das vias de transporte no Brasil, principalmente nas macrorregiões Centro-Oeste e Norte.

**Tabela 9. Comparação dos custos de transporte em dólares e receita entre os maiores países produtores e exportadores de soja - 2003.**

Valores	Brasil	EUA	Argentina
Cotação média <sup>100</sup>	222	222	222
Frete até o porto <sup>101</sup>	28	15	14
Desp. portuárias <sup>102</sup>	6	3	3
Receita líquida	188	204	205
Subsídio oficial	—	9	—
Receita total	188	213	205
Perda de receita	15%	4%	8%

Fonte: Confederação Nacional do Transporte (CNT), 2005.

Justifica-se, assim, as alternativas propostas pelo governo brasileiro, governos estaduais, grandes produtores, latifundiários os quais possuem terras nas áreas influenciadas pelos eixos de transporte e pelas grandes *tradings* a implantação de eixos inter-modais de transporte para o escoamento das safras agrícolas,

<sup>99</sup> Segundo dados referentes ao trabalho de campo realizado em outubro e novembro de 2004 em Mato Grosso.

<sup>100</sup> A maior cotação registrada em 2003 (Veja, outubro de 2004).

<sup>101</sup> Referência ao estado mato-grossense em direção ao porto de Paranaguá.

<sup>102</sup> As despesas portuárias nos principais portos brasileiros de Paranaguá e Santos chega a ser o dobro verificado nos outros países destacados. O valor inclui despesas com despachantes, armazenagem, pesagem, mão-de-obra e uso das máquinas e da torre de carregamento.

principalmente a soja e seus derivados para o mercado externo. Aqui, descreveremos outras alternativas, além da Cuiabá-Santarém, e enfatizando a Hidrovia Madeira - Amazonas, aliás, já em pleno funcionamento desde 1997/98.

### **Eixo da Hidrovia Madeira - Amazonas**

Também conhecido como o Corredor do Rio Madeira, seu objetivo é possibilitar a ligação do oeste do estado do Mato Grosso com o Atlântico através da hidrovia do rio Madeira-Amazonas, beneficiando as exportações brasileiras, tendo como produto *mor* a soja. A área de influência do corredor compreende o sudeste de Rondônia, oeste do Mato Grosso (Chapada dos Parecis), sul do Amazonas e o Acre (figura 6).

O percurso é composto pelo sistema intermodal de transporte, tendo início na Chapada dos Parecis pela rodovia federal 364 e realizando o transbordo rodohidroviário em Porto Velho (aproximadamente 900 km). Daí são percorridos 1.073 Km até o porto de Itacoatiara (Amazonas), onde novamente é realizado um transbordo para navios de maior calado em direção a Belém (aproximadamente 1.050 Km), portanto, mais adequados para a navegação marítima pelo rio Amazonas e pelos oceanos em direção à Europa, Japão, etc.

O rio Madeira é considerado o mais importante afluente do Amazonas. Sua bacia tem uma área aproximada de 1.500.000 km<sup>2</sup>, dos quais 7% no Peru, 45% na Bolívia e 48% no Brasil, sendo que na parte brasileira abrange os estados do Amazonas, Acre, Mato Grosso e Rondônia onde seu principal formador é o Guaporé, que nasce na Serra dos Parecis (Mato Grosso) no Planalto Central brasileiro.

A partir de Porto Velho os rios Madeira e Amazonas já são francamente navegáveis por comboios, porém a garantia de um maior fluxo de embarcações, no futuro poderá demandar novos investimentos em derrocagens localizadas, alinhamento de trechos, bem como balizamento. Diversas obras de manutenção e melhoria já foram realizadas como o balizamento em grande parte do rio Madeira.

No tocante ao sistema portuário desse corredor, existem cinco portos e um terminal em toda sua extensão, todos administrados conjuntamente pela PORTOBRÁS e pelo GRUPO AMAGGI (as respectivas ações são controladas por esses dois agentes). São eles: porto de Porto Velho, porto de Manaus, porto de

Itacoatiara, porto de Santarém, porto do Conde e Terminal Graneleiro de Sotave-  
Belém.

No momento, os mais utilizados, por já contarem com uma infra - estrutura adequada, são os portos de Porto Velho e de Itacoatiara. O porto de Porto Velho já possui algumas instalações para adaptação ao recebimento de grãos, contendo transbordador flutuante para carga e descarga e retroporto com capacidade estática de armazenagem de 45 mil toneladas. É válido destacar que esse porto ainda não possui todo o seu processo de transbordo mecanizado, necessitando da mão - de - obra portuária (estivadores) para sua realização. O porto de Itacoatiara já está equipado com retroporto com capacidade estática de armazenagem climatizada de grãos de 50 mil toneladas, tombadores, esteiras transportadoras com capacidade de 1.500 toneladas/hora (sistema *Roll - on and Roll - off*), transbordador flutuante para carga e descarga e utilizando pouca mão - de - obra portuária (Manchete Rural, 1996).

A frota fluvial vem assumindo gradativamente a maior parcela na tonelagem de cargas transportadas. Uma considerável parte da frota fluvial, que operava no trecho Belém - Manaus, vem sendo deslocada para o rio Madeira. O equipamento utilizado no transporte fluvial é constituído por comboio formado por duas ou quatro chatas, cada

### **Figura 6**

uma com porte superior a 1.200 TPB (tonelagem por barcaça), dispondo de empurradores com potência adequada. O fluxo é “perene”, isto é, durante 24 horas é possível transportar a soja e outros produtos por essa hidrovia graças ao sistema GPS instalado em cada rebocador o qual, por meio de satélite, torna o percurso muito mais seguro e rápido.

Em se tratando de despesas portuárias, no porto de Itacoatiara gasta-se aproximadamente 6,50 dólares/tonelada, o que corresponde a 23% a menos que o custo nos portos de Paranaguá e Santos (ver tabela 10 e 11).

Outro dado fundamental na implantação desse corredor de escoamento é o seu financiamento ter sido feito, em grande parte, por uma empresa privada (uma das maiores na produção e comercialização de soja no estado matogrossense) - Grupo Maggi. Os recursos foram da ordem de 86 milhões de dólares (57% provenientes do

Grupo Amaggi) e foram aplicados na montagem da infra-estrutura da hidrovía, que compreendeu, inclusive, a construção dos terminais de Itacoatiara e de Porto Velho (este ainda não finalizado). O restante investido (43%) ficou a cargo dos governos estaduais de Rondônia e do Amazonas e do Governo Federal.

Nesse sentido, podemos perceber uma nova forma de articulação entre o capital privado e o Estado no tocante aos empreendimentos em infra - estrutura do território, diferenciando-se substancialmente do papel desempenhado por esse último nas décadas de 50 a 70. Na atual conjuntura em que o Estado é obrigado a conter os seus déficits, o próprio não é capaz de prover por completo toda a infra-estrutura exigida para a atuação do grande capital, recorrendo à ação conjunta com o capital privado (como exemplo a realização de investimento parcial como no empreendimento do Grupo Amaggi).

Comparando os custos da via de escoamento entre o Corredor Noroeste e a via “tradicional” (via porto de Paranaguá), percebemos sua redução de forma muito significativa, proporcionando e “realimentando”, através de reinvestimentos de capital o próprio processo produtivo da cadeia da soja na região.

Portanto, a primeira alternativa corresponde a uma redução de 34% nos custos totais com o transporte de soja, em relação à produção escoada pela BR - 163 até o porto de Paranaguá. Ainda com esta nova rota, há uma redução no tempo de espera para o carregamento dos navios, já que os grandes portos do Centro-Sul sofrem com o congestionamento portuário, intermitência nas operações de cargas, greves ou quebra de equipamentos.

**Tabela 10. Custo rodoviário, fluvial e portuário praticado pelo Corredor Noroeste.**

Origem – Destino	Modalidade	Custo (U\$/Ton)	Distância (Km)
Sapezal - Porto Velho	Rodoviário	40,00	900
Transbordo rodo-hidroviário	-	2,73	-
Porto Velho – Itacoatiara	Hidroviário	21,29	1.115
Operação portuária	-	6,55	-
<b>Total</b>	-	<b>70,57</b>	<b>2.015</b>

Fonte: Amaggi - Sementes Amaggi Ltda/2002.

**Tabela 11. Custos rodoviário e portuário praticados pela via de escoamento “tradicional”.**

Origem – Destino	Modalidade	Custo (U\$/Ton.)	Distância (Km)
Sapezal-Paranaguá	Rodoviário	85,00	2.160
Operação Portuária	-	9,37	-
Total	-	94,37	2.160

Fonte: Amaggi - Sementes Amaggi Ltda/2002.

Além disso, é importante enfatizar a diminuição do tempo entre o deslocamento da soja e seus sub-produtos a partir da zona de produção situada na Chapada dos Parecis até o mercado consumidor. Enquanto o tempo gasto da Chapada dos Parecis até a Europa via porto de Paranaguá gira em torno de 11 dias, o Corredor Noroeste proporciona uma viagem de apenas oito dias até o porto de Roterdã (Holanda) tendo um custo total de 110 dólares por tonelada e 84 dólares por tonelada respectivamente (Semaggi, 1994).

### **Eixo Hidrovia Paraná – Paraguai**

Essa hidrovia já está sendo utilizada para o escoamento da produção sojifera e madeireira. A mesma faz parte de um importante sistema fluvial que liga o interior da América do Sul ao Porto de Nueva Palmira, no Uruguai. O sistema possui 3.442 quilômetros de extensão, desde seu início, em Cáceres, interligando-se com os segmentos portuário e rodoviário.

Por essa via fluvial podem ser transportados, no mínimo, 5 a 6 mil toneladas, o que corresponde a 178 carretas trafegando pelas rodovias brasileiras com destino a Paranaguá e Santos (Revista MANCHETE RURAL, 1996). Em se tratando do custo do frete, constatamos que, entre Cáceres e o porto de Nueva Palmira (Uruguai), o mesmo é bem menos oneroso comparado ao corredor de escoamento usual. O gasto

hidroviário é de 25 dólares/ton., porém entre Rondonópolis e Paranaguá, por rodovia, situa-se em torno de 85 dólares/ton., representando um corte no custo correspondente a 240% (SEPLAN-MT, 2003).

A hidrovía Paraná-Paraguai é apontada como fundamental pelo papel a ser exercido na integração do Mercosul. Entretanto, é alvo de grandes controversas internacionais e nacionais, principalmente por parte das ONGs, em função dos seus possíveis impactos ambientais num ecossistema frágil como o do Pantanal (COY, 1987). Sua viabilidade e consolidação a longo prazo ainda é uma incógnita.

### **Eixo ferroviário Ferronorte**

Essa alternativa pretendida por grandes grupos privados encontra-se com dificuldades para tornar-se viável e abranger boa parte do estado do Mato Grosso. A Ferronorte consiste na ligação das áreas produtoras de Mato Grosso (parte do sudeste e norte do estado) aos portos de Vitória e Santos. De Santa Fé do Sul (SP) ao porto de Santos, a malha ferroviária já está consolidada, assim como no trecho correspondente ao Mato Grosso do Sul até Alto Araguaia, atravessando também o município de Alto Taquari no extremo sudeste do Mato Grosso.

Segundo as projeções, os custos do frete de Cuiabá até os portos do Centro-Sul podem cair para 20 dólares/toneladas, caso se implante a ferrovia até a capital mato-grossense. Não obstante, para concluir o projeto é necessário gastar aproximadamente 4 milhões de dólares, o que torna dispendiosa a sua finalização e ainda definir o seu traçado no estado do Mato Grosso já que a mesma tem sido motivo de disputa política entre os governos estadual, municipal e produtores de soja.

### **Eixo Centro-Leste**

Essa via tem como objetivo o escoamento da soja pelo porto de Vitória e ainda realizar a transformação industrial nesse porto. Envolvendo a malha viária ferroviária federal (SR-2) e a Estrada de Ferro Vitória-Minas, esse corredor dispõe de garantias de qualidade na distribuição e armazenamento do produto, mantendo convênios com 18 portos estrangeiros, destacando-se: Ghent, na Bélgica; Trieste, na Itália; Roterdã, na Holanda etc.

Para se tornar realidade, investimentos maciços terão que ser aplicados na recuperação e conservação da ferrovia citada e, principalmente, no sistema portuário. Este deverá receber cerca de 70 milhões de reais no final desta década para a expansão de suas atividades. Ainda há uma previsão para a construção de um terminal exclusivo para grãos e farelo de soja no porto de Tubarão, em Vitória.

O percurso a ser utilizado será pela rodovia federal 070, conectando-se com a malha ferroviária federal (SR-2) na altura de Anápolis, em Goiás. Com isso, a área de abrangência do projeto atinge, além da produção do nordeste e sudeste do Mato Grosso outros estados produtores do cerrado brasileiro.

### **Eixo Araguaia – Tocantins**

A malha do Corredor Centro-Norte é constituída por segmentos hidroviários, rodoviários e ferroviários. A hidrovia Araguaia-Tocantins compreende, basicamente, 1.516 quilômetros de extensão do rio Araguaia entre Aruanã (Goiás) e Marabá (Pará) e 1.230 quilômetros do rio Tocantins, entre Palmas (Tocantins) e rio Pará (Pará). As características e as condições de navegabilidade dos principais subtrechos da hidrovia necessitam de intervenções para adequação da infra-estrutura, tais como balizamentos, eclusas e dragagem para aprofundamento e derrocamento, em alguns trechos.

O eixo rodoviário é a via federal 158 que corta o estado de Mato Grosso em sentido longitudinal em seu limite com os estados de Goiás e Tocantins. Grande parte dessa estrada já está sendo pavimentada com recursos de produtores da área influenciada por essa estrada e do Governo Estadual.

Em Xambioá (Tocantins) e Estreito (Maranhão) é necessário utilizar a via rodoviária para se interligar com a Ferrovia Norte-Sul em Imperatriz (Maranhão), e daí conectar-se aos portos de Itaqui e Ponta da Madeira no Maranhão, podendo usar, inclusive, a Estrada de Ferro Carajás. Para sua plena consolidação e uma maior eficácia é importante concluir as interligações dos estirões isolados, implantando os terminais inter-modais em Xambioá, São Félix do Araguaia e Conceição do Araguaia, no rio Araguaia, e em Miracema do Tocantins e Imperatriz, no rio Tocantins. Os investimentos necessários à correção das disfunções detectadas nos subsistemas modais do Corredor Centro-Norte são estimados em 140,084 milhões de dólares,

sendo o sistema ferroviário o grande “receptor” desses recursos, calculados em aproximadamente 98 milhões de dólares (SEPLAN-MT, 2003). No tocante aos custos de escoamento desse corredor, exemplificaremos com a cidade de Lucas do Rio Verde, localizada na porção norte do estado (tabela 12).

Portanto, pode-se notar a economia dos custos dessa alternativa de escoamento, gastando-se para deslocar até os portos maranhenses cerca de 71 reais/toneladas, proporcionando uma boa economia para os grandes produtores. Esse valor ainda pode ser diminuído, caso se confirme a construção de ferrovia a partir de Xambioá até a rede ferroviária existente no Maranhão, ligando diretamente ao porto de Ponta da Madeira. Com isso, o custo de escoamento até o porto marítimo poderá estar em torno de 56 reais/toneladas.

**Tabela 12. Custos rodoviário, hidroviário, ferroviário e marítimo do Corredor Centro - Norte**

Origem -Destino	Modalidade	Frete (R\$/T)	Distância (Km)
Lucas R.Verde-N. Xavantina	Rodoviário	23,00	500
Transbordorodo - hidroviário	-	4,00	-
N. Xavantina - Xambioá	Hidroviário	13,00	1.300
Transbordo	-	2,00	-
Xambioá - Marabá	Rodoviário	15,00	200
Transbordo	-	2,00	-
Marabá - Pta da Madeira	Ferrovia	12,00	707
Operação Portuária	-	6,84	-
Pta da Madeira - Roterdã	Marítimo	16,00	-
Total	-	93,84	2707 <sup>103</sup>

Fonte: SEPLAN, 2003.

Outras vantagens desse corredor são a possibilidade de se escoar a produção da porção sul do estado maranhense e o baixo custo das despesas portuárias,

<sup>103</sup> Sem distância marítima.

atualmente em torno de 2 dólares/tonelada, bem abaixo do normalmente cobrado nos portos do Centro-Sul.

### **5.1 Rodovia Federal Cuiabá-Santarém (BR-163) como eixo estruturante das (des)ordens e contra-ordens no território em direção ao “desenvolvimento”.**

Dentre as alternativas de escoamento da produção de soja proveniente da porção norte de Mato Grosso, o eixo Cuiabá-Santarém é promissor em consolidar (re)organizações espaciais nessa área de estudo (rever figura 6). Em primeiro lugar, trata-se da redução brusca de custos de transporte e tempo e da possibilidade de abertura em novas áreas de solos propícios à agricultura mecanizada, ainda que em partes desse eixo. Essas partes, onde o relevo é suave, estão na “passagem” para embarque em Santarém, cidade situada às margens do rio Amazonas.

Integrado por transporte marítimo, portos e rodovias, o eixo apresenta-se como importante alternativa para o escoamento de grãos e madeira produzidos na região. Além da função principal de possibilitar o escoamento de grãos, há a possibilidade de transportar diversas cargas de retorno, destacando-se fertilizantes e implementos agrícolas. Esse eixo de escoamento é constituído, na verdade, praticamente por um corredor cuja modalidade básica seria a rodovia BR-163, que corta o centro-norte mato-grossense e o sul do Pará até Santarém. Dessa cidade, seguiria em navios de grande calado para o Atlântico. Entretanto, dentre as várias desvantagens da logística regional, como o custo do armazenamento, deficientes ferrovias, as quais não promovem integração intra-regional, quanto mais uma integração inter-regional, e serviços portuários medíocres em relação ao preço elevado, a estrada em questão não está pavimentada no trecho paraense e em alguns vários dos seus trechos matogrossenses, além de ser precária por falta de sinalização adequada e pavimento deteriorado.

Mesmo assim, essa rodovia é a espinha dorsal para a consolidação desse eixo de exportação onde a rentabilidade e a produtividade da porção centro-norte do estado é muito significativa. Por isso, cogita-se o aparelhamento do porto Santarém. Neste já vem sendo verificado em seu entorno construções de armazéns, compras de terras por grandes firmas ligadas à atividade produtiva sojifera e (re)aparelhamento portuário. As grandes firmas realizam a prática espacial de antecipação, isto é, “[...] definida pela localização de uma atividade em um dado local antes que em condições

favoráveis tenham sido satisfeita [...]” (CORRÊA, 1995, 39). Essa prática é muito comum em áreas recentemente “abertas” à dinâmica capitalista, mas são as corporações multifuncionais e multilocalizadas as mais capacitadas em custear com níveis distintos de remuneração em suas unidades produtivas tal prática. Diga-se de passagem, como reporta Carlos Alberto Franco da Silva (2003), que o Grupo Amaggi, desde seus primórdios, realiza a antecipação espacial com o intuito de “reservar territórios econômicos”, garantir o controle de uma dada organização espacial (ordenamento) a fim de assegurar as possibilidades de ampliação do seu espaço econômico ou, em outras palavras, a reprodução de suas condições de produção.

No contexto atual, quando as ideologias em voga sobre o papel do Estado na constituição de infra-estruturas territoriais apontam que a importância e o dever do compartilhamento dos custos entre os diferentes níveis de governos e firmas privadas seria uma resposta à redução de investimentos estatais nesse campo, as grandes firmas nacionais e internacionais atuantes na área em estudo, como a Cargill, Bunge Y Born, Dreyfus, Sumitomo, ADM, empresas da Zona Franca de Manaus e o Grupo Amaggi propuseram uma conjunção com o Estado a injeção de capitais privados para a pavimentação da rodovia federal 163 até o porto de Santarém. A medida é uma forma de acelerar a conclusão da sua pavimentação, pois essa obra já está incluída no programa “Avança Brasil”, sob os auspícios do governo federal. Isso se deve ao fato da perda de competitividade acumulada desde meados da década de 90, quando a produção do centro-norte mato-grossense se tornou expressiva e seu escoamento afetado no sentido sul, em direção aos portos de Paranaguá e Santos. Seus custos portuários não são convidativos para os produtores e esmagadores de soja conforme verificado na tabela ?, e a distância aos mesmos é mais do que o dobro comparada à alternativa proposta: mais de 2.200 km<sup>104</sup> (AGRINOVA, 2005).

Se por um lado a justificativa é explicitada e bem divulgada através dos meios de comunicação e ganha, no mínimo, solidariedade ampla na sociedade brasileira pela “importância” da obtenção de divisas para o país, por outro lado, a aliança estratégica das grandes *tradings* em apoiar financeiramente o Programa Avança Brasil na conclusão dessa obra, tem a finalidade de obter o controle do eixo viário o

---

<sup>104</sup> Exemplo: Lucas do Rio Verde, município cuja produção é considerável, dista de Paranaguá 2.281 km e de Santos, 2.207 km.

qual seria assegurado pela cobrança de pedágio no peso da carga, por um prazo de 15 anos<sup>105</sup> (FRANCO DA SILVA, 2003).

Aparentemente, tais projetos não encontrariam restrições legais haja vista o parecer recentemente favorável na arena política nacional no tocante à atuação das empresas privadas na responsabilidade na implantação de infra-estrutura econômica no país, principalmente nas macrorregiões consideradas “periféricas” da dinâmica econômica. Além do mais, as rugosidades não apresentariam resistências porque associado ao “baixo” dinamismo econômico da área, a densidade demográfica é muito baixa. Entretanto, dentre algumas restrições, destacaremos a de âmbito ambiental.

O governo brasileiro endureceu as exigências ambientais para a pavimentação da rodovia em análise em estudos realizados nos últimos três anos (2003-2005). O documento Estudo Preliminar de Impacto Ambiental da BR-163, feito pela empresa de engenharia Ecoplan afirma que a delimitação da zona de influência indireta da estrada foi definida, além da concordância do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), em 50 quilômetros para cada lado da estrada. Esse trabalho baseou-se em coleta de dados primários e secundários de âmbito ambiental ao longo da rodovia a ser pavimentada e ainda contém um plano de “desenvolvimento sustentável”.

Tal plano, denominado Desenvolvimento Sustentável da BR-163 ou Plano BR-163 Sustentável, envolveu diversas audiências públicas e um debate entre 13 ministérios, coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente e elogiado por algumas ONGs ambientalistas, como a Amigos da Terra Amazônia Brasileira, presidida por Roberto Smeraldi (conforme entrevista à Folha de São Paulo, 27/12/05). Nesse sentido, a conclusão do relatório estabeleceu normas para sua pavimentação (840 km), no trecho entre Guarantã do Norte (MT) até Rurópolis (PA), aliás, concedida ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura (Dnit), em 19 de dezembro de 2005. Os critérios mais importantes são o estabelecimento da área de influência direta da rodovia em 2 quilômetros de cada lado, o monitoramento das estradas secundárias e inclui a interdição administrativa de 8 milhões de hectares para a criação de unidades de conservação. Essas áreas foram consideradas como sensíveis e os últimos

---

<sup>105</sup> Prática semelhante, protagonizada pelo Grupo Amaggi, no oeste do estado, já foi implementada.

estoques de floresta intactos do sul do Pará, além das já demarcadas e legalizadas terras indígenas ao longo do eixo<sup>106</sup>.

Sem embargo, a atuação dos ambientalistas e de organizações não-governamentais em âmbito mundial, ligadas à defesa dos povos da floresta produz constrangimentos à expansão da atividade produtiva e, principalmente, à sua circulação. Sob protestos provenientes não só de ONGs, cujos escritórios centrais estejam instaladas no Brasil, como também no exterior, o atual governador mato-grossense Blairo Maggi, líder da maior empresa de comercialização de soja do país, é apontado como um dos grandes responsáveis pela expansão da soja na Amazônia graças ao discurso e práticas que viabilizam a implantação de um eixo “seguro” para o escoamento pelo sul do Pará e norte de Mato Grosso e negligente como figura política na elevação considerável da destruição nas franjas da Floresta Amazônica, como denuncia a imprensa internacional. Em 31 de maio de 2005, em suas versões *on line*, o jornal americano *The New York Times* publicou um editorial destacando que na Amazônia não haveria controle estatal para organizar o crescimento econômico e nem frear os interesses de poderosos políticos locais em relação ao desmatamento, enquanto o inglês *The Independent* acusa o atual governo estadual Blairo Maggi, como o maior responsável pela diminuição significativa, entre 2003 e 2004, de 26.140 quilômetros quadrados de mata.

De fato, se por um lado, o estado de Mato Grosso foi responsável por 48% de toda a devastação registrada na Amazônia Legal nesse mesmo período, por outro, torna-se mais significativo o peso das exportações da soja na pauta brasileira, 10% do total do país na safra correspondente a 2004/2005 (IBGE, 2005). Essa é a síntese do paradoxo complexo vivido na Amazônia, ainda que o ecossistema do cerrado brasileiro, que também apresenta considerável biodiversidade, já esteja há muito tempo alterado em diversos trechos do estado. Nesse caso não há a mesma repercussão midiática de um processo de ocupação iniciado pelo Estado brasileiro há três décadas consubstanciado pelo avanço das fronteiras agrícolas e a exploração mineral. Na verdade, a produção de soja possui uma participação indireta no desflorestamento desses ecossistemas quando seu avanço se dá em áreas já

---

<sup>106</sup>Orçada em 1,1 bilhão de reais, ainda se encontra em processo de licitação encaminhado pelo Ministério dos Transportes, apesar da indefinição após a autorização federal sobre a participação dos investidores para realização da obra.

“abertas” por onde normalmente já se fez o extrativismo, cultivo de arroz ou pecuária e a abertura é assegurada pelo baixo preço da terra.

Não obstante, a oscilante, mas contínua retirada da mata em todo o período do processo da fronteira agrícola em Mato Grosso e por extensão na Amazônia, hoje confere-se o vínculo estreito entre o desmatamento e o avanço da soja, principalmente no atual estágio em que se encontra a dinâmica da produção. Em muitos casos a retirada da mata florestal e das matas de cerrado da área de transição localizada ao norte do Mato Grosso, vem sendo realizada pelos próprios produtores de soja, independente de possuírem grandes ou médias propriedades, o que difere da fronteira agrícola em meados da década de 70, 80 e início dos anos 90, na área em estudo onde eram posseiros, grileiros, etc os responsáveis, na maior parte das vezes, pelas alterações ambientais por inúmeras atividades econômicas<sup>107</sup>. Contudo, como já verificado, numa “fronteira” de grande aporte tecnológico, componentes ímpares complexificam seu dinamismo e a consolidam numa velocidade muito rápida, sem significar conflitos sociais de inexpressiva magnitude.

Por fim, sob a vigilância mundial, a pavimentação do eixo da BR-163 é compreendida como um elemento em potencial para a aceleração em direção ao limite dos ecossistemas amazônicos haja vista o dinamismo da atividade sojifera em parte considerável ligada ao mercado internacional. Um dado elucidativo é que nem toda via de circulação promove uma alteração ambiental contínua ao longo de sua extensão. Em princípio, sem negar seu potencial, os fatores que cooperam para uma destruição efetiva são crescimento desordenado amparado por leis confusas e omissas - como o código ambiental brasileiro - e, claro, a corrupção praticada por diversos órgãos públicos, como noticiada pelo meios de comunicação ao longo do último ano.

Sem entrar nos meandros da discussão entre preservacionismo e conservacionismo ambiental, o espaço-rede cumpre seu papel de “mão dupla”, o que contraria a visão de que o “grande capital” promove inevitavelmente a sobreposição de sua arrumação espacial pela sua força, esta potencializada pela enorme capacidade de uso diferenciado das redes técnicas (virtual ou não).

---

<sup>107</sup> Nota-se principalmente tal processo no eixo norte mato-grossense da BR-163, nos municípios de Cláudia, Vera e Santa Carmem, para citarmos apenas alguns exemplos.

Logo, a BR-163, como alternativa de escoamento, enfrenta resistências para sua efetivação, entretanto, é a “menina dos olhos” para muitos grupos empresariais atuantes na área em análise já que, segundo informações obtidas em trabalho de campo realizado em novembro de 2004, o custo rodoviário poderia baratear o transporte entre 25 a 30 dólares/tonelada, ou seja, uma redução de mais de 50% em relação à rota tradicional (sentido Mato Grosso aos portos tradicionais de exportação localizados ao sul do país).

Destaca-se nesse momento, ainda que brevemente, a “chegada” da modernidade pelos processos espaciais de ocupação recente e pela dinâmica socioeconômica atual na área em estudo ao focarmos o município de Sorriso, onde a elevada centralidade urbana é comprovada por funções exclusivas. O maior município em termos populacionais na área consolidada da soja e o segundo se levarmos em consideração toda a área de influência da BR-163, é dividido por essa mesma rodovia cujo distrito-sede desenvolveu-se à sua margem. Vale enfatizar também a sua posição em termos de produção de soja: não apenas o primeiro do país ao atingir mais de um milhão e quinhentas mil toneladas, em 2003, mas também o maior município produtor do mundo se levarmos em consideração a menor divisão administrativa dos Estados Nacionais, como afirma Osni L. Freire Filho (2005, 72-73).

Na atividade dos serviços, por exemplo, o fato de Sorriso, ser a única cidade que possui atividades de teatro e parques, serviços que necessitam de uma população significativa que possua renda expressiva para a sua viabilidade econômica, justifica a sua posição nas primeiras posições da hierarquia dessa rede urbana na área analisada (2005, 73).

No tocante às benesses proporcionadas pela modernidade aos “espaços tradicionais”, percebemos que por constituir uma atividade produtiva cuja qualificação profissional é fundamental, grande parte da população não se insere no mercado de trabalho de razoável remuneração ou até mesmo formal. Na produção propriamente dita, o emprego de mão-de-obra é baixíssimo já que essa é altamente mecanizada. Os poucos serviços necessários nessa etapa da cadeia soja são ocupados, muitas das vezes, por membros da família do produtor ou por profissionais de formação superior para operação dos maquinários agrícolas sofisticados. Será nos núcleos urbanos onde parte da população regional e migrante de outras macrorregiões do país, sem qualificação, poderá obter trabalho no setor de serviços e comércio,

principalmente na informalidade, de baixos rendimentos. Reproduz-se, assim, em cidades de porte médio como Sinop e Sorriso, bairros empobrecidos, sem infraestrutura básica (DIAS e BORTONCELLO, 2003, 325-339). Cabe aqui qualificar como uma população “excluída”, ou “inclusão precária”, já que os direitos do cidadão não são garantidos como consta na Carta Constitucional de 1988. Há de se ressaltar que parte dessa população se desloca para outras áreas da Amazônia onde a expansão da fronteira agrícola se propaga, outra parte retorna para os locais de origem.

A título de ilustração, muito anunciado pelos meios de telecomunicação no estado mato-grossense, foi a posição obtida pelo município de Sorriso no *ranking* do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), referente ao ano de 2000, segundo dados do Censo 2000 do Atlas do desenvolvimento do Brasil, divulgado em 2003 pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud) em parceria com a Fundação João Pinheiro, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A apuração desse índice é feita levando-se em conta informações sobre renda, escolaridade e expectativa de vida. As notas variam de zero a um e o referido município alcançou 0,824 - resultado bem melhor em comparação com o obtido no decênio anterior (1991) - 0,742 (IBGE, 2003).

Se compararmos com os municípios do estado, confirmamos que Sorriso alcançou o primeiro lugar no *ranking* do IDH, enquanto na década de 90, fora o quinto colocado. Ainda baseado nos dados do IBGE, o crescimento populacional foi mais do que dobrou passando de 17.245 para 39.877 habitantes, isto é, 231,23 %, entre 1992 e 2002. Pequena parte da população empregada no setor do *agribusiness* nesse município somada aos grandes proprietários perfaz um conjunto que eleva a renda média mensal acima de três salários-mínimos (o que não é exclusivo de Sorriso, pois nota-se na figura D em anexo, outros municípios do estado, inclusive todos da área em estudo com o mesmo patamar) (IBGE, 2002)<sup>108</sup>.

Não foi difícil averiguar que a responsável por essa situação é a dinâmica econômica baseada no complexo soja. Observando a tabela 12, verificamos que 76,8%<sup>109</sup> de toda produção agrícola desse município é dedicada à soja e 12,3% de

---

<sup>108</sup> Em relação ao índice de desenvolvimento humano brasileiro, a mesma pesquisa atribuiu 0,775.

<sup>109</sup> Essa porcentagem é calculada sobre o total agrícola produzido no município, sendo assim, inclusive levamos em conta as produções de milho safrinha, sorgo, milheto, feijão irrigado e arroz irrigado.

toda a produção estadual, conforme demonstrada na tabela 13 (SMAMA, 2004; IBGE, 2004).

**Tabela 13. Dados agrícolas de Sorriso: safras principais - 2003/2004**

Cultura	Área plantada	produtividade kg/ha	Produção/ton.
Soja	525.000	3.480	1.688.120
Arroz	3.000	3.600	10.800
Algodão	15.400	3.750	57.750

Fonte: SMAMA (Secretaria Municipal de Agricultura e Meio Ambiente), 2004.

**Tabela 14. Os principais municípios produtores de soja - Mato Grosso - 2003/2004.**

Município	Área (ha)	Produção(Ton.)	Produtividade (kg/ha)
<b>Sorriso - MT</b>	523.000	1.600.380	3,06
<b>Sapezal - MT</b>	322.584	924.074	2,86
<b>Campo Novo do Parecis - MT</b>	320.186	902.924	2,82
Primavera do Leste - MT	251.500	752.593	2,99
<b>Diamantino - MT</b>	259.327	746.768	2,88
<b>Nova Mutum - MT</b>	245.045	705.789	2,88
<b>Lucas do Rio Verde - MT</b>	200.500	697.800	3,48
<b>Tapurah - MT</b>	219.000	696.420	3,18
<b>Campos de Júlio - MT</b>	174.379	491.749	2,82
<b>Nova Ubiratã - MT</b>	126.911	373.118	2,94
Total <sup>110</sup>	4.413.271	12.965.983	2,93 <sup>111</sup>

Fonte: IBGE, 2004.

Outros apontamentos são importantes. Entre os dez maiores produtores destacados, apenas o município de Primavera do Leste não pertence à unidade de relevo do Planalto dos Parecis e da Chapada dos Parecis<sup>112</sup>. É um demonstrativo da capacidade de produção da porção norte do estado de Mato Grosso e que ainda se encontra em processo de expansão nos seus limites com os estados do Pará (eixo

<sup>110</sup> O total registrado tanto da produção e da área utilizada diz respeito ao total do estado mato-grossense.

<sup>111</sup> A produtividade se refere à média estadual e não apenas dos municípios destacados.

<sup>112</sup> O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), baseando-se nos estudos de Jurandyr Ross (1996), diferencia a unidade de Parecis entre planalto e chapada por esta última apresentar materiais resistentes aos processos erosivos e por isso alcançando altitudes maiores, mesmo que plano, entre 400 a 600 metros. (IBGE, 2002).

Cuiabá - Santarém) e Tocantins (nordeste do estado, eixo Araguaia-Tocantins). Por outro lado, Lucas do Rio Verde sobressai em todo conjunto no tocante ao rendimento médio, embora seja o sétimo colocado em termos de produção.

A movimentação financeira com a venda da soja produzida na maioria das 1.600 propriedades rurais exploradas pela agricultura em Sorriso gira em torno de R\$ 1,642 bilhão, levando-se em consideração o cultivo de 590 mil hectares, produtividade de 58 sacas/ha, com a cotação média estadual em 11 de abril de 2004, de R\$ 48/saca de 60 kg (RDM, 2004). A presença de grandes *tradings* no município também assegura a produção como a ADM, Caramuru, Bunge, Amaggi, Cargill e Coinbra, ao garantirem através da prática do “escambo” (fornecem insumos e transporte em troca de grãos e plumas, no caso do algodão) parte dos recursos necessários aos produtores já capitalizados. O plantio também conta com a ajuda do financiamento do Governo Federal em 40% do plantio através de uma agência do Banco do Brasil situada no próprio município.

Na área de armazenagem, o município também conta com capacidade superior a 2 milhões de toneladas e um dos maiores armazéns do país é o da gigante Bunge, no distrito de Barreiro, que pode receber de uma só vez 200 mil toneladas de grãos. Das 121 indústrias cadastradas pelo poder público em 2003, cerca de 82% estão relacionadas à agropecuária e conta ainda com 707 estabelecimentos comerciais e 808 empresas e outros estabelecimentos prestadores de serviço. Nesses últimos, específicos serviços (cursos de música e de idiomas) e lojas comerciais famosas da porção centro-sul do país, já constam na paisagem do núcleo urbano principal.

A pavimentação de estradas municipais vem sendo realizada nos moldes do governo estadual mato-grossense. A parceria público-privada vem garantindo o asfaltamento daquelas vias que atendam o escoamento da produção até as esmagadoras presentes em Sorriso, ou em seus respectivos armazéns e até o entroncamento com a rodovia federal Cuiabá-Santarém.

Na associação entre estado, prefeitura e produtores já foram pavimentados 45 quilômetros para o distrito de Ipiranga do Norte e 146 quilômetros para o distrito de Boa Esperança. Outras duas parcerias estão em fase de estudo: 75 quilômetros para a Gleba Barreiro e 45 quilômetros para o distrito de Santo Antônio do Morocó, entretanto ainda restam cerca de 3.500 quilômetros a serem asfaltados já que toda

essa extensão em Sorriso ainda se encontra sem pavimentação. Assim, apenas 5,4% foram pavimentados desde 2003, quando se iniciou a parceria, segundo dados da própria prefeitura do município (2004)<sup>113</sup>. O peso dessas estradas vicinais é tão importante quanto a pavimentação da rodovia federal 163 e os melhoramentos portuários em Santarém porque aquelas são responsáveis por interligar as áreas produtoras a esse eixo principal.

Percebemos, portanto, que a implantação de eixos de transporte amplia o potencial de mudanças na organização das atividades produtivas, criação de núcleos urbanos, aumento populacional, etc., e recompõe ao mesmo o pacto das forças políticas regionais ao fomentar novos ordenamentos territoriais. As territorialidades econômicas engendradas na área em estudo estão vinculadas à capacidade dos agentes em fazer circular, isto é, na capacidade de reduzir os custos de transporte e diminuir o tempo de deslocamento entre a produção e o consumo.

O que devemos atentar para essa dinâmica da territorialização entre as grandes empresas atuantes na área de estudo, aliás, no setor agrícola brasileiro como um todo, é que se baseiam em relações sociopolíticas entre si e entre o Estado brasileiro. Seu caráter espacial se dá pela capacidade de ampliar ou reduzir a acessibilidade através das materialidades. Salienta-se aqui que o “poder” do capital ou dos capitalistas não pode ser visto como monolítico, sendo o capital uma relação social, e não uma entidade “que faz ou aquilo” (MACHADO, 1995b, 24), assim como, o Estado assentado pelas mesmas relações é exercido por uma hierarquia político-administrativa, em base territorial distinta (nacional, estadual, municipal, etc.) e compreende não só o governo como também a sociedade civil. Daí, se entende a trama de relações freqüentemente conflituosas entre vários segmentos, e na mesma linha, que o Estado-governo, na época moderna, exerce poder através do Executivo, Legislativo e do Judiciário.

Justifica-se, dessa forma, a ocupação do cargo de governador nas últimas eleições por Blairo Maggi. Nessa ocupação estratégica sob o ponto de vista empresarial, cogita-se amenização das resistências, intermediação dos conflitos e ao mesmo tempo age como catalisador do processo de abertura de vias estaduais e municipais e corporifica a busca por recursos tanto na esfera federal como

---

<sup>113</sup> Sorriso - edição especial. Publicação da Assessoria de Imprensa da Prefeitura Municipal de Sorriso, setembro de 2004.

internacional. Conforme as observações arguciosas de Milton Santos (1985), não é demais mencionar que a ampliação do poder econômico, e no nosso caso, o “fazer circular” mais ágil, também potencializa o poder político. São os alicerces, portanto, da territorialidade econômica, o controle da circulação e da distribuição e a aproximação entre a prática econômica e a prática política (incluindo primordialmente a política institucional moderna).

O peso da técnica é considerado, mas posto no seu devido lugar. Em contextos produtivos (tipo e organização da atividade econômica), e sociopolíticos (estrutura social, processo de ocupação espacial, formas de atuação do Estado Nacional em relação à implantação de políticas públicas) como o apresentado nesse trabalho, os objetos técnicos não só propiciam estreitamento/aproximação, como assevera David Harvey (1993), mas também imprimem novas apreensões do espaço e tempo em nossas vidas. Por outro lado, se nos discursos de inauguração após a conclusão das obras de novos espaços da circulação e da distribuição aparecem a relação entre transporte e progresso social, pois seu uso é generalizado, o uso de tempos curtos, comprimidos, rápidos é extremamente seletivo, o que torna a autonomia de uma empresa muito relativa no campo das aproximações.

Nas atividades do complexo soja percebemos que as grandes propriedades produtoras e grandes esmagadoras possuem de forma absoluta a meta em incorporar crescentemente inovações tecnológicas, e muitas a fazem. Aqui, devido em parte às distâncias a serem percorridas num espaço nacional de sistemas de transportes “desintegrados”, o processo de deslocamento e o seu controle é imperativo para a diminuição de riscos, leia-se concorrência, e ampliação da capacidade de tornar os espaços de produção e de consumo cada vez mais “sobrepostos” ou tornar seu custo tendendo à zero. Com isso, não consideramos os “participantes” como um grupo único e homogêneo ou o conjunto de capitalistas como um ator único. Essa hipótese simplificadora não realça as relações de dependência, conflito e coalizão entre uma mesma “classe” e até mesmo seus círculos de cooperação nas escalas nacional e internacional.

Por conseguinte, as estratégias de circulação se apresentam com duas faces da mobilidade - transporte e comunicação - e pressupõem a existência de redes como forma singular de organização. Logo, justifica-se dessa forma, investimentos compartilhados em infra-estruturas econômicas entre o público e privado para a

realização plena da acumulação num contexto em que o Estado não disponibiliza o total de recursos, mas consente graças às coalizões, cooperações quando não cargos públicos de influência são ocupados por grandes atores econômicos hegemônicos do cenário nacional e internacional. Assim podemos pensar que o poder das organizações está fortemente ligado às redes técnicas, as materialidades que são apropriadas ou utilizadas, mas não emana destas, apesar de possibilitarem a vigência, permanência e intensificação desse poder. Grandes empresas de comercialização, como Amaggi, e *tradings*, tais como Bunge Y Born e ADM, cumprem o papel não apenas da comercialização e detentoras da capacidade de agregar valor, aliás, o que garante posição privilegiada no complexo em análise, mas também se revestem como atores da modernidade e da “necessidade imposta” da qual precisamos para obtermos maiores índices de crescimento econômico. Nesse caso, são apontados tantos esses atores mencionados como os produtores dos grãos de soja totalizando um conjunto só.

Com cuidado para não cairmos no determinismo economicista ou tecnológico, fez-se necessário destacar os “agentes mais relevantes” dentro dos “agentes relevantes” (BJIKER apud CUNHA, 2002, 269), ou seja, aqueles agentes que se sobressaem dentro deste grupo, por estarem inseridos e se relacionarem em várias estruturas da sociedade capitalista, tanto estruturas tecnológicas, políticas, financeiras, entre outras, por serem elos dessas várias redes. Por formarem por sua vez uma rede, uma rede de poder. Por saberem utilizar as vantagens de cada rede, catalisando, assim, maiores informações, energia e comunicação, viabilizando suas estratégias de atuação e obtendo maior controle e maior poder sobre os conjuntos sociotécnicos e, conseqüentemente, sobre a sociedade como um todo, inclusive, é claro, do controle territorial já que esse consolida a construção das suas estruturas organizacionais (TAYLOR & THRIFT apud SANTOS, 1996, 216).

Se não há destacados conflitos sociais como conhecemos em algumas partes do campo brasileiro ou em suas cidades médias e metrópoles, não podemos negar que como parte da construção social do país, esse espaço em forma de eixo - BR-163 - produziu, produz e produzirá embates sociais já que, independente de números (leia-se, densidade demográfica) outras organizações sociais existiam e existem ali. Mas, na área em análise, já estabelecida, também conhece os mesmos conflitos e, nos dias de hoje, a dinâmica nada antagônica não nega o processo da modernização.

São tentativas de melhor inserção nesse processo e confirmadas, como melhor exemplo, num espaço democrático, através do voto.

Considerando a própria estrada BR-163 como um espaço-eixo, sabemos que no contexto do espaço-rede, as resistências não anulam os (re)ordenamentos. Na verdade, (re)propõem, sinalizam, reelaboram. Ao clamar pela preservação e conservação dos ecossistemas (amazônicos, principalmente) como patrimônios da sociedade brasileira e as conseqüências ambientais nefastas, os movimentos socioambientais alcançam importantes posições e espaços na sociedade midiática que acaba por exigir uma posição e intervenção do agente institucional (Estado) nesse processo. É o “terceiro” agente numa relação de poder entre os atores da modernização e os atores “ecológicos” - difícil classificação por expressões e objetivos bastante diferenciados em relação ao meio ambiente e ao desenvolvimento - que, por sua vez, promoverá um regime de coalizão, em que sua negociação, dependendo de circunstâncias e de dados relativamente estáveis, pode modificar a proposta ou objeto dessa relação de interesses por vezes antagônicos, contraditórios, por vezes, coadjuvantes.

### **Considerações finais:**

A aceleração dos fluxos de informação tem repercussões em toda vida social e na organização do espaço geográfico. Os mercados de capitais integraram-se globalmente. As transnacionais engajaram-se em estratégias destinadas a transformá-las em corporações verdadeiramente mundiais. Inúmeros tipos de emprego desapareceram, enquanto outros foram criados, especialmente no setor de comércio e serviços. As formas de organização do trabalho encontram-se em plena mutação e, cada vez mais, profissionais especializados prestam serviços a partir de suas residências. A qualificação da força de trabalho e a educação básica e superior utilizam de modo crescente recursos associados às telecomunicações e às redes digitais.

O impacto dessas profundas transformações gerou o mito da morte da distância, o “espaço liso” ou o mito de que tudo está intimamente próximo, o “mundo plano”, consoante a expressão de Thomas Friedman (2006). As tendências do mundo real, entretanto, revelam a força e a permanência de noções de proximidade e distância. As indústrias, empresas de serviços e instituições financeiras continuam a se aglomerar, pois os negócios não podem prescindir do contato direto entre as pessoas. Os *shopping centers* e ruas comerciais continuam a atrair os consumidores, que não adquirem grande parte dos produtos se não os manusearem e examinarem fisicamente. As escolas e universidades continuam a abrigar salas de aulas, bibliotecas, laboratórios porque nada substitui a troca de idéias e experiências, face a face. As lavouras agrícolas, principalmente as que consomem muito espaço pela produção em larga escala, apesar de toda parafernália tecnológica para elevar a produtividade e rentabilidade, prescinde ainda de vastas áreas livres de “constrangimentos” para produção propriamente dita, ou seja, da presença de grandes aglomerações e suas materialidades, como as metrópoles. Já o seu consumo final se dá, inevitavelmente, em áreas muito distantes.

O significado da circulação reside no diferencial que possa proporcionar ao usuário em termos de competitividade e sua localização no “mapa” da economia-

mundo não perdeu importância. Numa época de crescente globalização econômica, a situação das economias nacionais em relação aos mares é de importância crucial. Uma das notáveis vantagens comparativas dos Novos Países Industrializados asiáticos consiste na circunstância de estarem localizados em rotas oceânicas destacadas. Se o Brasil está fora dessas rotas, por outro lado, apresenta uma extensa costa desde o paralelo 30 graus de latitude sul até algumas latitudes próximas a linha imaginária do Equador, no hemisfério Norte. No entanto, a localização e a proximidade com os oceanos não é o suficiente em um estágio das relações capitalistas quando a produção econômica é escoada a custos elevados pela distância muito expressiva aos portos e principalmente por uma infra-estrutura econômica de transporte ultrapassada, sucateada e desintegrada.

A porção norte do estado mato-grossense, em destaque o eixo da rodovia federal 163, manifesta o caráter estruturante de quem tem o controle da circulação na atual etapa do capitalismo. Como produto das articulações político-econômicas de diferentes agentes sociais e atores, a esfera da circulação é responsável em grande parte, pela obtenção da competitividade dessa produção do cerrado brasileiro que, por sua vez, ajuda a promover um (re)ordenamento do território como o redirecionamento dos fluxos econômicos para a Amazônia ao invés do Centro-Sul, implantação de infra-estruturas territoriais com alto grau de densidade técnica, criação de núcleos urbanos com novas funcionalidades, tornando mais complexa a rede urbana amazônica, etc.

Dessa rede urbana, por sinal, muito diferenciada no espaço e tempo na qual o estado do Mato Grosso foi inserido há duas décadas e meia, além da existência dos circuitos espaciais da produção cujos sistemas são coerentes ao articular produção agrícola, industrial e os serviços complementares, existe também os circuitos de cooperação. Nesses encontramos a diversidade de firmas produtoras de informação, como as empresas de consultoria, as de finanças e as produtoras de tecnologias. As primeiras são extremamente importantes haja vista o domínio e controle de informações acerca das normatizações, mercados, logística de comunicações e transporte, etc (BERNARDES, 2005, 33). Verifica-se dessa forma a aglomeração de economias na forma de *cluster* segundo a definição de Michael Porter (2002), ou seja, um sistema complexo de unidades produtivas, de serviços, de laboratórios, de mercado de trabalho (qualificado) em forte interação, aliás, interdependência baseada

em coerência a fim do fortalecimento frente ao mercado internacional altamente competitivo. Não é exagero *afirmar* que o cluster é também uma configuração espacial que assume na proximidade sua plena conformação.

Essa definição não entra em conflito com a conceituação aqui utilizada de corporação em rede, aquela que não se limita à produção, já que sua escala de atuação abrange o padrão de difusão de inovações, controle político de territorialidades específicas, relações com as *tradings* nacionais e internacionais, domínio das tecnologias informacionais, investimentos na logística de transporte, armazenamento, beneficiamento e comercialização, etc de um determinado conglomerado ou empresa (FRANCO DA SILVA, 2003, 32). A corporação em rede é mais do que um *cluster*. Aquela é capaz de possuir distintas conformações por tratar de diferentes atividades, diversos investimentos. Está associado ao espaço-rede para solucionar os incômodos da distância.

O caso da área consolidada da soja no eixo médio da estrada Cuiabá - Santarém (Sorriso, Lucas do Rio Verde e Nova Mutum onde cortados pela mesma abrigam esmagadoras, armazéns e forte produção de soja, isto é, grande sinergia da cadeia grãos e carne) é representativo dessa forma de ação empresarial. Seu significado como um novo território econômico ramifica o poder político a toda região e recentemente a todo estado pela ocupação do cargo de governador (Poder Executivo) por Blairo Maggi, presidente da Empresa Amaggi, que acaba por fomentar a continuidade da “frente” de modernização agrícola, ensejando formas de assimilação do novo em detrimento do tradicional<sup>114</sup>. Nesse sentido, a forte sinergia do dinamismo econômico, altera profundamente as relações sociais pré-existentes, (des)estruturando outros modos de produção e podendo alterar o quadro ambiental de forma irreversível.

A estruturação desse eixo em questão é na forma de uma fronteira – corredor de exportação da Amazônia em direção ao Oceano Atlântico. Uma fronteira onde o tempo de sua construção é rápido, mesmo sendo em espaços ainda não consolidados

---

<sup>114</sup> Júlia Adão Bernardes concebe a área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém em sua porção mato-grossense em três áreas, além da área consolidada e concentrada da soja: área de forte expansão da soja (municípios de Vera, Itaúba, Cláudia, Paranatinga, Sinop, Tabaporã, etc.); e área de fraca ou irrelevante expansão da soja, localizada no extremos norte desse estado (Guarantã do Norte, Terra Brava do Norte, Juara, Paranaíta, Matupá, União do Sul, dentre outros) (2005, 26).

em termos de atividades produtivas, mas são áreas propícias ao plantio de grãos que antecedem a atividade sojifera em seu rumo ao Pará.

Além disso, essa área em análise e as áreas sob sua influência apresentam uma dinâmica distinta em relação aos outros sub-espacos amazônicos. Embora a criação de cidades e a urbanização, emancipação e elevação de distritos a municípios e o acesso à terra restritivo para grande parte da população sejam típicos da consolidação da fronteira agrícola no Brasil desde a segunda metade do século XX, principalmente no momento de incorporação da Amazônia, há a expressão do novo. O consumo de atividades e produtos sofisticados e o “ar da modernidade chegando ao cerrado” baseado pelo consumo e a máxima tecnificação do processo produtivo vêm sendo apontados como o grande desenvolvimento do interior brasileiro<sup>115</sup>. A continuidade e consolidação desse processo encontram justificativas na abertura e melhoramentos dos eixos de circulação que integram esses mesmos espacos produtivos aos mercados mundiais, segundo recentes discursos políticos.

Nessa situação é que as grandes empresas atuantes nas regiões produtoras do estado ligadas à agropecuária, e os grandes produtores individuais encontram respaldo para fazer valer suas práticas espaciais em consonância com a atual política mato-grossense. É no bojo do novo significado da concepção tempo - espaco que a logística é elaborada para a redução cada vez maior dos custos de produção. Entendemos a logística como estratégia de ordem territorial na medida em possa ampliar sua competitividade e reduzir o grau de acesso de concorrentes.

Sobretudo em face disso, cabe indagar sobre o tratamento da questão indígena e da mão de obra excedente, especialmente nos núcleos urbanos médios, como em Sorriso. A gestão de uma porção do território nacional baseado na sua tecnificação por grandes grupos econômicos privados ampliaria a acessibilidade de todas as produções econômicas, assim como, proporcionaria melhores condições de transporte para as populações amazônicas? Não estaria a atual política pública

---

<sup>115</sup> Conforme várias reportagens acerca da atividade sojifera em Mato Grosso e oeste baiano. Recentemente, o artigo “O eldorado é aqui” publicado pela Revista Veja descreve os feitos da tecnologia agrícola nas plantações de soja e algodão e aborda de forma generalizante o consumo de produtos de grife pela “população” em Sorriso. A reportagem finaliza do seguinte modo a forte propensão de uma família de grandes sojicultores regionais: “[...] o que falta, de verdade, é uma loja da Daslu e uma concessionária da Mitsubishi” (2004, 57-62). Ver também a grande contribuição da dissertação de mestrado defendida por Osni de Luna Freire Filho, no Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 2004 intitulada **Hierarquia urbana e modernização da agricultura na BR 163, MT**.

(federal e estadual) onerando os seus cofres ao promover e garantir uma dinâmica econômica que consubstanciada pela negligente política social (vide educação qualificada) torna-se excludente em termos de acesso ao mercado de trabalho e a fluidez do território nacional? Conclui-se que o desenvolvimento socioespacial no estado como um todo esteja no mínimo discrepante e um eixo viário como materialidade qualquer não pode ser a panacéia dos problemas sociais, aliás, muito pelo contrário, devido aos usos que se faz, um agravante das condições sócio ambientais.

Por outro lado, cabe questionarmos a (des)integração do território brasileiro evidenciado pela própria disposição espacial dos corredores de exportação, uma vez que o que ocorre é uma pseudo-integração tanto espacial como entre o meio, o lugar. Isto não é propriamente uma integração inter-regional com a finalidade de dinamizar economicamente o interior de seu território.

Não se põe em dúvida que haja reordenamento do espaço em virtude de atividades econômicas altamente dinâmicas sendo desenvolvidas em determinados locais ou em regiões específicas. Assim, a rearrumação espacial poderá adquirir um novo ímpeto à medida que a fluidez pela circulação garanta uma maior competitividade a certos produtos postos no mercado, desde que tenham a possibilidade de agregar valor em processos produtivos bastante tecnificados.

Nesse sentido, a lógica do mercado proporciona o surgimento de um espaço com objetos condizentes com a forma de acumulação onde a diferenciação espacial passa a ser pertinente ao olhar geográfico, e ainda com representações diversas para os diferentes agentes sociais do lugar. Mas será que apenas o “perceptível” ou dados econômicos e sociais de municípios ou dos estados da federação poderiam nos indicar as razões do ordenamento de um território nacional? Identificar os atores e agentes envolvidos na implementação de um corredor de exportação e o contexto de suas articulações políticas revela a apropriação do espaço em proveito de uma lógica não correspondente ao social. Cabe questionarmos se em nome de um desenvolvimento socioeconômico baseado numa especialização produtiva, compensaria os altos custos ambientais e sociais promovidos por um ordenamento do espaço estranho ao lugar.

Concluimos que o ordenamento territorial na área de influência da rodovia BR - 163 não está apenas ligado ao desenvolvimento de atividades econômicas

extremamente dinâmicas atreladas à soja. É a construção da territorialidade através do controle da acessibilidade a força motriz para o seu ordenamento espacial. Logo, no atual período técnico científico-informacional, a capacidade de fluidez torna-se também um fator fundamental para a análise geográfica e, além disso, o significado do presente estudo está centrado na confirmação de um espaço produzido compreendendo não só um conjunto de elementos materiais transformados por práticas econômicas e apropriados pelas práticas políticas como assevera Milton Santos (1996). A interdependência entre os agentes e atores sociais aqui destacados ganha força, pois é prudente citar o papel de resistências locais ou regionais, muitas das vezes, engendradas em pontos muito distantes dos espaços a serem reorganizados por causa da utilização, principalmente das mesmas redes técnicas de fluxos imateriais - informação. Portanto, cabe aqui retomar o que já foi dito ao incluirmos a instância política na análise dos “espaços da circulação e da distribuição”. Não retratamos apenas do poder político institucionalizado, mas também reconhecemos a atuação de atores sociais que resistem ou aclamam por reorganizações espaciais mais socializadas por todos e menos agressivas ao meio ambiente, como a atuação de diversas organizações não governamentais em defesa das comunidades amazônicas, graças à configuração propiciada pelas tecnologias de informação: o espaço-rede.

O presente trabalho pretende também contribuir com a desmistificação acerca não apenas dos espaços dedicados aos transportes de carga, mas com os espaços de circulação e da distribuição. Não apenas os “poderosos” podem acionar suas ações pela rede que “encobre” o mundo, mas é cada vez mais comum, atores que tentam instituir outras ordens ao pressionar, protestar, sinalizar para conflitos e outros desejos que não aqueles dos Estados Nacionais ou de grandes empresas, em sua maioria multilocalizadas e multifuncionais. É a dialética das ordens, desordens e contra-ordens. Logo, há maiores resistências sim; não para promover espaços de auto-subsistência. Provavelmente para melhor “inserção” das populações locais ou descendentes de correntes migratórias de outras épocas na modernidade. A adaptação dessas populações nas novas ordenações no território aqui já descritas responsáveis pela ocupação e integração do norte mato-grossense a outras áreas do país, está sujeita a um jogo de representações, onde o habitante nativo é identificado

com uma “economia ética ou natural”, idealização já utilizada por muitos para contrastar com a “investida” do capitalismo.

A questão principal, como sugere Lia Machado (1995b), não é como anular o espaço pelo tempo, em obediência às imposições das formas de produção dominante. A questão é a velocidade com que se consegue realizar e manter as condições de passagem aos novos modos de produzir (e acrescenta-se o controle do acesso) (p.28-29). Que as inovações tecnológicas do meio técnico-científico informacional não se dão de forma contínua no espaço nem sincrônica no tempo parece ser um aspecto estrutural (de longa duração) do desenvolvimento da formação capitalista mundial. O particular ao momento é a velocidade imposta (e que se impõe) à organização espacial, e que esse processo pode resultar não só de variáveis espaciais de um lugar, mas também da contínua e sucessiva divisão do espaço em parcelas e segmentos, “ilhas” produtoras e/ou utilizador de novas tecnologias. O tempo-velocidade em que um território (e não outro) possa estabelecer essas novas condições (uma vantagem de curta-duração) representa um ganho econômico (diferença de produtividade) e adquire um conteúdo político e estratégico considerável, ao permitir perda/ganho/manutenção de posições de poder, internamente aos Estados e de cada Estado nas relações internacionais. Nesse sentido, o tempo do espaço se delinea como uma nova dimensão estratégica e característica marcante da territorialidade econômica da contemporaneidade.

Enfim, sabemos que a territorialidade é prática constante a qualquer atividade humana, isto é, seu conteúdo espaço/territorial é permanente, ainda mais se tratando de uma produção econômica como a agropecuária. A fixação da produção econômica se faz no espaço e o produz a qual não sugere rigidez. No entanto, defendemos que a territorialidade econômica na contemporaneidade é marcada por maior ênfase na administração da circulação de bens e informações quando a velocidade de adaptação entre formas de estruturar a produção entre concorrentes é semelhante. Isso não significa que, independente da porção do território nacional, a territorialidade econômica se faça necessariamente por uma demarcação, mas por relações no tocante ao grau de possibilidade em realizar uma produção econômica livre de constrangimentos tanto pela distância relativa que dependem do ambiente sociopolítico. É nesse sentido que ao contextualizar a consolidação da via rodoviária Cuiabá-Santarém como alternativa de escoamento em ecossistema amazônico que

ilustramos as práticas espaciais do (re)ordenamento do território no período técnico-científico informacional.

**Referências bibliográficas:**

ABIA (1996). *A Indústria de Alimentos no Brasil*, Informe Conjuntural.

ABREU, Maurício de Almeida (1997). *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. IPLANRIO.

ADORNO, Lúcio Flávio Marini (2000). *Gestão competitiva, estratégia regional e o Tocantins*. Rio de Janeiro: tese de doutorado. UFRJ/PPGG.

ALMEIDA, Roberto e RIBEIRO, Miguel Ângelo (1989). "Os sistemas de transporte na região Norte: evolução e reorganização das redes". Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, 51 (2): 33-98, abr/jun.

ANDRADE, Manuel C. (1976). *Geografia Econômica*. São Paulo. Atual.

\_\_\_\_\_ (1995). "A formação territorial do Brasil". IN: Chistofoletti, Antônio *et al.* (orgs.) *Geografia e Meio Ambiente no Brasil*. São Paulo - Rio de Janeiro: Hucitec.

\_\_\_\_\_ (2001). "Brasil: globalização e regionalização" IN: *Revista Geographia*. Niterói: UFF/EGG. Ano III, número 05.

ÂNGELO, Cláudio (2005). *Ibama afrouxa critério para estrada em Mato Grosso*. Folha de São Paulo, 27 de dezembro.

ARAÚJO, Tânia Bacelar (1999). "Dinâmica regional brasileira nos anos noventa: rumo à desintegração competitiva?". In: CASTRO, Iná *et al.* *Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil/ FAPERJ.

ARENDT, Hannah (1972 [1954]). *Entre o passado e o futuro*. São Paulo. Perspectiva.

\_\_\_\_\_ (1985). *Da violência*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília.

ARRIGHI, Giovanni (1996). *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo*. Tradução: Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto/São Paulo. Editora Unesp.

ATLAN, Henri (1986) *Entre o cristal e a fumaça: ensaio sobre a organização do ser vivo*. Tradução: Vera Ribeiro. Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editor.

AZEVEDO, Fernando de (1950). *Um trem corre para o oeste*. São Paulo. Martins Editora.

BACELAR, Tânia (2000) “Dinâmica regional brasileira nos anos 90: rumo à desintegração competitiva?” IN: CASTRO, Iná, MIRANDA, Mariana, EGLER, Cláudio (orgs.). *Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

BAKIS, Henry (1993). *Les réseaux et leurs enjeux sociaux*. Paris:Presses Universitaires de France.

BALANDIER, Georges (1997). *A desordem: elogio do movimento*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

BARAT, Josef (1970). *A evolução dos transportes no Brasil*. São Paulo. Fundação Getúlio Vargas.

BATISTA JR., Paulo Nogueira (1997). *Mitos da Globalização*. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados (IEA-USP). Coleção Documentos/Série Assuntos Internacionais, 52.

BECKER, Bertha (1986). “A crise do Estado e a região: a estratégia da descentralização em questão”. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro. IBGE.

\_\_\_\_\_ (1988a). “Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira”. IN: AUBERTIN, Catherine (org). *Fronteiras*. Brasília - Paris. UNB/ORSTOM.

\_\_\_\_\_ (1988b). “Elementos para construção de um conceito sobre gestão do território”. *Texto LAGET*. Departamento de Geografia/UFRJ. No. 1 (1-5). Rio de Janeiro: UFRJ.

\_\_\_\_\_ (1990). *Amazônia*. São Paulo. Ed. Ática. Série Princípios.

\_\_\_\_\_ (1995). “A (des)ordem global, o desenvolvimento sustentável e a Amazônia”. IN: BECKER, Bertha; CRISTOFOLETI, Antônio, DAVIDOVICH, Fany; GEIGER, Pedro (orgs). *Geografia e meio ambiente no Brasil*. São Paulo – Rio de Janeiro. Hucitec.

BECKER, Bertha e EGLER, Cláudio (1992). *Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

BELL, Daniel (1973). *O advento da sociedade pós-industrial*. São Paulo. Cultrix.

BERNARDES, Júlia A. (1995). “Mudança técnica e espaço: uma proposta de investigação” IN: CASTRO, Iná E. GOMES, Paulo César C. e CORRÊA, Roberto L. (orgs.), *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

\_\_\_\_\_ (1998). “Técnica, trabalho e espaço: as incisivas mudanças em curso no processo produtivo”. IN: CASTRO, Iná, MIRANDA, Mariana, EGLER, Cláudio (orgs.). *Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

\_\_\_\_\_ (2005). “Circuitos espaciais da produção na fronteira agrícola moderna: BR- 163 matogrossense”. BERNARDES, Júlia A. e FREIRE FILHO, Osni de Luna (orgs). *Geografias da soja: BR – 163: fronteira em mutação*. Rio de Janeiro: Arquimedes.

BLOOM, Harold (2005). *Onde encontrar a sabedoria?*. Tradução: José Roberto O’Shea. São Paulo. Objetiva.

BRAUDEL, Fernand (1986). *A dinâmica do capitalismo*. Tradução de Carlos da Veiga Ferreira. Lisboa: Teorema.

BREAMAERKER, François (1993) – “Os novos municípios: surgimento, problemas e soluções”. IN: *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro. Fundação Getúlio Vargas. Ano XL, no. 206 – janeiro/março.

BORGES, Fernando Tadeu de Miranda (2001). *A história econômica de Mato Grosso 1890-1930*. São Paulo: Edusp.

CANO, Wilson (1985). *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1830-1970*. São Paulo: Ed. Global/Unicamp.

CAPRA, Fritjof (1982). *O ponto de mutação*. São Paulo. Cultrix.

\_\_\_\_\_ (1988). *Sabedoria incomum*. São Paulo. Cultrix.

CASTELLS, Manuel (1999). *A sociedade em rede - a era da informação: economia, sociedade e cultura*. Tradução: Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Paz e Terra.

CASTRO, Ana Célia & FONSECA, Maria da Graça (1995). *A dinâmica agroindustrial do Centro-Oeste*. Brasília. IPEA.

CASTRO, Ana Célia. (2000). “Novas tendências do *agribusiness* internacional” IN: Castro, Iná *et al.* (orgs.). *Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

CASTRO, Iná. (1992). *O mito da necessidade*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

\_\_\_\_\_ (1995a). "O problema da escala" IN: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo César C. e CORRÊA, Roberto. (orgs.), *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

\_\_\_\_\_ (1995b). "Região - lugar político e da política. Representação e território no Brasil". *Laget textos*. Rio de Janeiro. Departamento de Geografia/UFRJ. Número 5 (31-46).

\_\_\_\_\_ (1996). "Seca versus seca. Novos interesses, novos territórios, novos discursos no Nordeste". IN: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo César C. e CORRÊA, Roberto L. (orgs.), *Questões Atuais da Reorganização do Território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

CASTRO, Sueli Pereira; BARROZO, João Carlos; COVEZZI, Marinete; PRETI, Oreste (1997). *A colonização oficial em Mato Grosso: "a nata e a borra da sociedade"*. Cuiabá. Editora UFMT.

CHESNAIS, François (1996). *A mundialização do capital*. São Paulo. Xamã.

COI-UK (Central Office of Information - United Kingdom) (1992). *Transport and communications*. London, HMSO.

COLEMAN, W. (1973). "Science and symbol in the Turner frontier hypothesis." *American Historical Review*. Nova York. Volume (5): 22-49.

CORRÊA, Roberto Lobato (1988). "Gestão do território: reflexões iniciais". *Laget Textos*. Departamento de Geografia/UFRJ. Número 1, p 7-10.

\_\_\_\_\_ (1991). *Região e Organização Espacial*. São Paulo: Ática.

\_\_\_\_\_ (1995). "Espaço, um conceito chave da Geografia" IN: CASTRO, Iná E. GOMES, Paulo César C. e CORRÊA, Roberto L. (orgs.), *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

\_\_\_\_\_ (1997). *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

COSTA, Wanderley Messias (1987). *As políticas territoriais no Brasil*. São Paulo. Contexto.

COY, Martin (1987). “Rondônia: frente pioneira e programa Polonoroeste. O processo de diferenciação socioeconômica na periferia e os limites do planejamento público”. IN: Kohlhepp, G. e Scradler, A.. *Homem e Natureza na Amazônia*. Tübingen.

\_\_\_\_\_ (1988). “Desenvolvimento regional na periferia amazônica”. IN: AUBERTIN, Catherine (org). *Fronteiras*. Brasília - Paris. UNB/ORSTOM.

CUNHA, Fábio César Alves Cunha (2002). “Redes técnicas e poder: ‘a relevância’ dos agentes relevantes”. IN: *Geografia*. Departamento de Geografia/Universidade Estadual de Londrina. Volume 11 . Número 02. Julho/Dezembro de 2002.

DAMIANI, Amália (1991). *População e Geografia*. São Paulo: Contexto.

DEMO, Pedro (1980). *Metodologia científica em Ciências Sociais*. São Paulo. Atlas.

DIAS, Elisia Aparecida & BORTONCELLO, Odila (2003). Resgate histórico do município de Sorriso: portal da agricultura no cerrado mato-grossense. Cuiabá. S/d.

DIAS, L. C. (1995). “Redes: emergência e organização” in: Castro, I.; Gomes, P.; Corrêa, R. *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil.

DUPUY, G. (1988). *Réseaux territoriaux*. Caen. Paradigme.

DYE, Thomas. *Understanding public policy*. Prentice Hall, 1981.

ECO, Humberto (1984). *Viagem na irrealidade cotidiana*. Rio de Janeiro. Nova Fronteira.

EGLER, Cláudio Antônio Gonçalves (1993). *Crise e questão regional no Brasil*. Campinas. Tese de doutoramento. Instituto de Economia da Unicamp.

\_\_\_\_\_ (1995a). “Questão regional e gestão do território no Brasil” in: Castro, I.; Gomes, P.; Corrêa, R.. *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

\_\_\_\_\_ (1995b). “Que fazer com a geografia econômica neste final de século?”. *Laget textos*. Rio de Janeiro. Departamento de Geografia/UFRJ. Número 5 (5 - 12).

\_\_\_\_\_ (1996). “Crise e dinâmica das estruturas produtivas no Brasil”. IN: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo César C. e CORRÊA, Roberto L. (orgs.), *Questões Atuais da Reorganização do Território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

FAUSTO, Boris (2002) *História concisa do Brasil*. São Paulo, Edusp.

FERREIRA, Eudson de Castro (1986). *Posse e propriedade territorial: a luta pela terra em Mato Grosso*. Dissertação de mestrado. Campinas. UNICAMP.

FIGUEIREDO, Newton (1982). Transporte fluvial de passageiros de baixa renda na Amazônia. Rio de Janeiro. Portos e Navios, volume XXV (279:52-57) setembro , 1982.

FORTUNA, Denizart (2001). *Circulação e territorialidade na construção do espaço sojífero matogrossense*. Niterói. Tese de mestrado/UFF.

\_\_\_\_\_ (2005). "Espaço-rede, produtividade e (re)ordenamento espacial: notas sobre as (re)interpretações dos 'impactos' da rodovia BR-163 na porção norte mato-grossense". IN: BERNARDES, Júlia A. e FREIRE FILHO, Osni de Luna (orgs). *Geografias da soja: BR – 163: fronteira em mutação*. Rio de Janeiro: Arquimedes.

FOUCAULT, Michel (1966) *As Palavras e as Coisas*. São Paulo. Martins Fontes.

\_\_\_\_\_ (1998 [1979]). *Microfísica do Poder*. Tradução de Roberto Machado. São Paulo. Graal.

FOWERAKER, Joe (1981). *A luta pela terra*. Rio de Janeiro. Zahar.

FRANCO DA SILVA, Carlos Alberto (2003). *Grupo André Maggi: corporação e rede em áreas de fronteira*. Cuiabá. Entrelinhas.

FREIRE FILHO, Osni (2004). *Hierarquia urbana e modernização da agricultura na BR 163, MT*. Rio de Janeiro: PPGG/UFRJ: Dissertação de mestrado.

\_\_\_\_\_ (2005). "Hierarquia urbana e modernização da agricultura". IN: BERNARDES, Júlia A. e FREIRE FILHO, Osni de Luna (orgs). *Geografias da soja: BR – 163: fronteira em mutação*. Rio de Janeiro: Arquimedes.

FRIEDMAN, Thomas (2006). *O mundo é plano*. São Paulo: Rocco.

FURTADO, Celso (1959). *Formação econômica do Brasil*. São Paulo. Cia Editora Nacional.

GALVÃO, Maria do Carmo (1995). *As múltiplas faces do espaço agrário contemporâneo no Brasil*. Rio de Janeiro. UFRJ

GIDDENS, Anthony (1991). *As conseqüências da modernidade*. São Paulo. Ed. UNESP.

GOMES, Paulo C. Costa (1995). "O conceito de região e sua discussão" IN: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo César C. e CORRÊA, Roberto L. (orgs.), *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

\_\_\_\_\_ (1996). *Geografia e Modernidade*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 1996.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto (2000). "Estudo sobre o Projeto de Perenização da Hidrovia dos Rios das Mortes, Araguaia e Tocantins". *XII Encontro Nacional de Geógrafos*. Associação de Geógrafos Brasileiros, Florianópolis.

GRAZIANO, Márcio (1971). *O sistema de transportes no Brasil*. Rio de Janeiro. Artix.

GREGORY, D. (1996). "Teoria social e geografia humana". IN: GREGORY, Derek *et al.*. *Geografia Humana: sociedade, espaço e ciência social*. tradução: Mylan Isaack. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed..

GUIMARÃES, Alberto Passos (1979). *A crise agrária*. Rio de Janeiro. Paz e Terra.

HABERMAS, Jürgen (1983 [1968]). "Técnica e ciência como ideologia". IN: Benjamin, W. *et al.* *Textos escolhidos*. Coleção Os pensadores. São Paulo: Abril Cultural.

\_\_\_\_\_ (1987). *Conhecimento e interesse*. Rio de Janeiro. Ed. Guanabara.

HAESBAERT, R. (1997). *Des-territorialização e identidade: a rede "gaúcha" no Nordeste*. Niterói; EDUFF.

\_\_\_\_\_ (2004) *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multidisciplinaridade*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

HARVEY, David (1992). *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. Tradução: Adail U. Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola.

IANNI, Octávio (1995). *Teorias da globalização*. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira.

IGLÉSIAS, Francisco (1985). *A industrialização brasileira*. São Paulo: Brasiliense.

JAMESON, Frederic (1996). *Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo. Ática.

KAGEYAMA, Ângela (org.) (1987). “O novo padrão agrícola brasileiro: do complexo rural aos complexos agroindustriais”. Campinas. *Texto mimeografado*.

KOSHIBA, Luiz (2000). *História: origens, estruturas e processos*. São Paulo. Atual.

LACOSTE, Yves (1988). *A Geografia - isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra*. São Paulo. Papirus.

LAJUGIE, Joseph (1993 [1959]). *Sistemas econômicos*. São Paulo: Difusão Européia

LEFEBVRE, Henri. *The Production of Space*. Nova York: Antropos, 1974.

LÉNA, Philipe (1988). “Diversidade da fronteira agrícola na Amazônia”. IN: AUBERTIN, Catherine (org). *Fronteiras*. Brasília - Paris. UNB/ORSTOM.

LENHARO, Alcir (1979). *As tropas da moderação (o abastecimento da Corte na formação política do Brasil 1808-1842)*. São Paulo. Edições Símbolo.

\_\_\_\_\_ (1985). *Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia e Centro-Oeste nos anos 30*. São Paulo. UNICAMP.

LIPIETZ, Alain (1988). *O capital e seu espaço*. Tradução: Manoel Fernando Seabra. São Paulo: Nobel.

LYOTARD, Jean (1995). *A condição pós-moderna*. Rio de Janeiro. Ed. José Olympio.

MACHADO, Lia Osório (1986). "A Amazônia brasileira como um exemplo de combinação geoestratégica e cronosestratégica". IN: Kohlhepp, G. e Scradler, A.. *Homem e Natureza na Amazônia*. Tübingen.

\_\_\_\_\_ (1989). *Mitos y realidades de la Amazonia brasileña en el contexto geopolítico internacional (1540-1912)*. Tese de doutorado. Departamento de Geografia. Universitat de Barcelona.

\_\_\_\_\_ (1993). . "A geopolítica do governo local". IN: *Anais do Simpósio Nacional de Geografia Urbana*. Rio de Janeiro, pp. 83-88.

MACHADO, Lia Osório (1995a). "Sociedade urbana, inovação tecnológica e a nova geopolítica". *Laget textos*. Rio de Janeiro. Departamento de Geografia/UFRJ. Número 5 (20-29).

\_\_\_\_\_ (1995b) [1992]. "A fronteira agrícola na Amazônia". IN: Chistofolletti, Antônio *et al.* (orgs.) *Geografia e Meio Ambiente no Brasil*. São Paulo - Rio de Janeiro: Hucitec.

\_\_\_\_\_ (1996). "O comércio ilícito de drogas e a geografia da integração financeira: uma simbiose?" IN: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo César C.

e CORRÊA, Roberto L. (orgs.), *Questões Atuais da Reorganização do Território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

MACIEL, Marcondes (2000). "Maggi cria nova alternativa de escoamento no norte do Estado". Cuiabá. *Jornal Diário de Cuiabá*, 06 de novembro de 2000.

MAGGI, Blairo (2000). *The potential of agriculture in the cerrados region, the role of foundation Mato Grosso, the logistics of system of the Maggi Group*. Brasília. Senado Federal.

MAGGI, Blairo (2001). Mato Grosso, celeiro do Brasil. *Revista Produtor Rural*, ano X, número VIII, agosto.

MAMIGONIAN, Armen (1995). "Teorias sobre a industrialização brasileira e latino-americana". IN: BECKER, Bertha; CRISTOFOLETI, Antônio, DAVIDOVICH, Fany; GEIGER, Pedro (orgs). *Geografia e meio ambiente no Brasil*. São Paulo – Rio de Janeiro. Hucitec.

MARTINS, José de Souza (1975). *Capitalismo e tradicionalismo*. São Paulo. Pioneira.

\_\_\_\_\_ (1981). *Os camponeses e a política no Brasil*. Petrópolis. Vozes.

\_\_\_\_\_ (1994). *O poder do atraso*. São Paulo. Hucitec.

MARTIUS, C. F. von e SPIX, J. B. (1938). *Viagens pelo Brasil*. Tradução brasileira de Lúcia Furquim Lehmayer. Rio de Janeiro. Editora s/d.

MAGNOLI, Demétrio (1996). *O mundo contemporâneo: relações internacionais 1945-2000*. São Paulo. Moderna.

MAGNOLI, Demétrio e ARAÚJO, Regina (2005). *Projeto de ensino em Geografia*. São Paulo. Moderna.

MAIMON, Dália (1993). “A economia na compreensão dos fenômenos ambientais” IN: *Interdisciplinaridade: reinvenção de um saber*. Organizado por Juan Bardález Hoyos. Belém: UFPA/Numa.

MARSAL, Juan (s/d). *Conhecer Max Weber e a sua obra*. Dopesa. Editora Ulisseia.

MARTIN, R. (1996). “Teoria econômica e a geografia humana” In: Gregory, D. *et al. Geografia Humana: sociedade, espaço e ciência*. Tradução: Mylan Isaack. Rio de Janeiro; Jorge Zahar Ed.

MASSEY, Doreen (1984). *Spatial divisions of labor*. Nova York: Routledge.

\_\_\_\_\_ (1993). “Power-geometry and a progressive sense of place”. IN: Bird, J. *et al* (org.). *Mapping the futures, local cultures, global change*. Londres e Nova York. Routledge.

\_\_\_\_\_ (2000). “Um sentido global do lugar”. IN: Arantes, O (org.). *O espaço da diferença*. Campinas. Papyrus.

MAZZALI, Leonel (2000). O processo recente de reorganização agroindustrial: do complexo à organização “em rede”. São Paulo. UNESP.

MELLO, JOÃO M.C. (1982). *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense.

MESQUITA, Olinda e SILVA, S. (1988). “A agricultura brasileira: questões e tendências”. IN: FIBGE (ed.) *Brasil. uma visão geográfica dos anos 80*. Rio de Janeiro. IBGE.

MESQUITA, Myriam Guiomar Gomes Coelho (1977). *Geografia do Brasil, Região Norte. Transporte*. Rio de Janeiro. IBGE.

MIRANDA, Mariana (1988). "O papel da colonização dirigida na expansão da fronteira na Amazônia". IN: BECKER, Bertha; MIRANDA, Mariana & MACHADO, Lia. *Fronteira Amazônica: questões sobre a gestão do território*. Brasília. UNB/UFRJ.

\_\_\_\_\_ (1995). "Amazônia no final do século: notas sobre seu crescimento populacional". *Laget textos*. Rio de Janeiro. Departamento de Geografia/UFRJ. Número 5 (67-75).

MOLES, Abraham (1981). *Teoria dos Objetos*. Tradução de Luiza Lobo. Rio de Janeiro. Editora Tempo.

MONBEIG, Pierre (1935). "A zona pioneira do Norte - Paraná". IN: *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro. Ano 7 . Volume 78 (11-17).

\_\_\_\_\_ (1950). *Pioneiros e fazendeiros em São Paulo*. São Paulo. s/d.

MONIÉ, Frédéric; COCCO, Giuseppe e SILVA, Gerardo (2000). *Brasil em Ação: sistema de transportes e inserção competitiva do Brasil no processo de globalização*. Rio de Janeiro. LABTeC-UFRJ.

MONTEIRO, Jorge Luiz Gomes (2005). "Desmatamento na área de influência da BR-163" IN: BERNARDES, Júlia A. e FREIRE FILHO, Osni de Luna (orgs). *Geografias da soja: BR – 163: fronteira em mutação*. Rio de Janeiro: Arquimedes.

MOORE JR., B. (1986). *Los orígenes sociales de la dictadura y de la democracia*. Barcelona: Trampo.

MOREIRA, Roberto (1993). "Pensamento científico, cultura e ECO-92: alguns significados da questão ambiental". IN: *Interdisciplinaridade: reinvenção de um saber*. Organizado por Juan Bardález Hoyos. Belém: UFPA/Numa.

MOREIRA, Ruy (1998). "O tempo e a forma (a sociedade e suas formas de espaço no tempo)". *Ciência Geográfica*. Bauru. Janeiro-Abril.

\_\_\_\_\_ (2001). "As categorias espaciais da construção geográfica das sociedades". *Geographia* 5 (1), Niterói, Ano 3 jan-jul, pp. 19-41.

MORENO, Gislaene (1996/1997). "Terra, poder e corrupção: a política fundiária em Mato Grosso (1970-1990)". Cuiabá. *Revista Mato-Grossense de Geografia*. Departamento de Geografia/UFMT. Ano 2, no. 01/1, dezembro.

MORIN, Edgar (1993). *El método: la naturaleza de la naturaleza*. Madrid. Cátedra.

MULLER, Geraldo (1981). "O complexo agroindustrial brasileiro". São Paulo. *Relatório de pesquisa*, 13.

\_\_\_\_\_ (1989). *Complexo agroindustrial e modernização agrária*. São Paulo. Hucitec.

NEVES, Maria Manuela Renha de Novis (1988). *Elites políticas: competição e dinâmica partidária eleitoral (caso de Mato Grosso)*. São Paulo. IUPERJ/Vértice.

NUNES COELHO, Maria Célia (1996). "A CVRD e a (re)estruturação do espaço geográfico na área de Carajás (Pará)". IN: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo César C. e CORRÊA, Roberto L. (orgs.), *Questões Atuais da Reorganização do Território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

O'BRIEN, Richard (1992). *Global financial integration: the end of Geography*. Nova York. The Royal Institute of International Affairs and Council on Foreign Relations Press.

OLIVA, Jaime e GIANANTI, Roberto (1995). *Temas da Geografia mundial*. São Paulo: Atual.

OLIVEIRA, Francisco (1990). "A metamorfose da arribação - fundo público e regulação autoritária na expansão econômica do Nordeste". IN: *Novos Estudos*, Cebrap, número 27.

OSIKI, M. (1996). "O Estado e as classes sociais". IN: MARTINS, José S. (org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo. Hucitec.

PACHECO, Carlos Américo (1996). "Desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional" IN: *Revista Economia e Sociedade*. Campinas: Unicamp, número 6, pp. 113-40, junho.

PAULILLO, Luiz Fernando (2000). *Redes de poder e territórios produtivos*. São Paulo. UFSCAR.

PIAIA, Ivane Inêz (1997). *Geografia de Mato Grosso*. Cuiabá. Editora UNIC.

PINTO, M. G. (1981). *Reprodução da força de trabalho em uma área de fronteira agrícola: Rondônia*. Brasília. UNB.

PORTER, M. (2002 [1990]). *A vantagem competitiva das nações*. Tradução: Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Campus.

POSSAS, M. (1996). *Estratégias empresariais na indústria brasileira: discutindo mudanças*. Rio de Janeiro; Fórum universitário.

PRADO JÚNIOR, Caio (1945). *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense.

RAFFESTIN, Claude (1993). *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática.

REBELO, Darino Castro (1973). *Transamazônica: integração em marcha*. Brasília. Ministério dos Transportes.

ROSA, Marcus (2001). *Ordens, desordens e contra-ordens territoriais em Queimados – RJ*. Niterói, Tese de Mestrado/UFF.

ROUANET, Sérgio Paulo (1987). *As razões do Iluminismo*. São Paulo. Companhia das Letras.

SACK, Robert. *Human Territoriality – its Theory and History*. Cambridge. Cambridge University Press, 1986.

SALATI, E. (1983). *Amazônia: desenvolvimento, integração e ecologia*. São Paulo. CNPq/Editora Brasiliense.

SANTOS, Milton (1985). *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel.

\_\_\_\_\_ (1993). *A urbanização brasileira*. São Paulo. Hucitec.

\_\_\_\_\_ (1994). *Técnica, espaço e tempo: o meio técnico científico-informacional*. São Paulo: Hucitec.

\_\_\_\_\_ (1996). *A Natureza do Espaço: tempo, espaço, razão e emoção*. São Paulo: Bertrand.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura (2001). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.

SAWYER, Donald (1986). "A fronteira inacabada: industrialização da agricultura brasileira e debilitação da Fronteira Amazônica". *Cadernos do NAEA*, no. 8. Belém. UFPA.

SELLERS, Charles; MAY, Henry e MaCMILLEN, Neil (1985). *A synopsis of american history*. Boston, Houghton Mifflin Company.

SILVA, Antônio Alves da (1998). *O complexo agroindustrial da soja no cerrado agroindustrial do sudeste de Mato Grosso*. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Rio de Janeiro. UFRJ.

SILVA, José Graziano (1982). *A modernização dolorosa*. Rio de Janeiro. Editora Zahar.

\_\_\_\_\_ (1991). “Complexos agroindustriais e outros complexos”. *Revista da Reforma Agrária*. Campinas, 3 (21):5-34.

\_\_\_\_\_ (1996). *A nova dinâmica da agricultura brasileira*. Campinas. Unicamp-IE.

SIQUEIRA, Elizabeth (1990). *O processo histórico de Mato Grosso*. Cuiabá. UFMT.

SLAUGHTER, Anne-Marie (1997). “A verdadeira nova ordem mundial”. Publicação da Gazeta Mercantil – *Foreign Affairs*, 12 de setembro.

SOJA, Edward (1993 [1989]). *Geografias Pós - Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Tradução: Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores.

SORJ, Bernardo (s/d). *Estado e classes sociais na agricultura brasileira*. Rio de Janeiro, Zahar Editores.

SOUZA, Marcelo José Lopes de (1995). “O narcotráfico no Rio de Janeiro, sua territorialidade e a dialética entre ordem e desordem”. *Laget textos*. Rio de Janeiro. Departamento de Geografia/UFRJ. Número 5 (47-66).

SOUZA, Marcelo Lopes de (1997). *Algumas notas sobre a importância do espaço para o desenvolvimento social* IN: TERRITÓRIO-UFRJ. Ano II, número 3, Rio de Janeiro.

\_\_\_\_\_ (2003). *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

TAVARES DOS SANTOS, J. V. (1987). "Matuchos: o processo de colonização agrícola". *XI Encontro Anual da ANPOCS*. Águas de São Pedro. Caderno de resumos, volume único.

TAUILLE, José Ricardo; FARIA, Luiz A. E. (1999). "As transformações do capitalismo contemporâneo e sua natureza na análise de Marx". *Revista de Economia Política*, volume 19, número 01, janeiro-março.

TAVARES, Vânia Porto (1979). *Colonização Dirigida no Brasil: suas possibilidades na região amazônica*. Rio de Janeiro. IPEA/INPES.

TURNER, Frederick Jackson (1920). *The frontier in American history*. Nova York. Henry Holt and Co.

TEVES, N. (1992). *O imaginário social e educação*. Rio de Janeiro: Gryphus.

VALVERDE, Orlando e DIAS, Catharina Vergolino (1973). *A rodovia Belém – Brasília*. Rio de Janeiro. IBGE.

VARGAS, Milton (1991). *Tecnologia e Industrialização*. São Paulo. Cotrim.

VEBLÉN, T. (1973 [1919]). *Interesses em jogo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

VELHO, Otávio (1981). *Frentes de expansão e estrutura agrária*. Rio de Janeiro. Zahar Editores.

VIANA, L. (1940). "Rede rodoviária do Nordeste". IN: *Congresso Brasileiro de Geografia*. Florianópolis. s/n, vol 4.

WAIBEL, Leo (1955). "As zonas pioneiras no Brasil". Rio de Janeiro. IBGE. *Revista Brasileira de Geografia*, ano XVII, no. 4, out./dez, p.3-31.

WALLERSTEIN, Immanuel (1983). "La crisis como transición". In: Amin, S. et al (orgs.). *Dinámica de la crisis global*. Madrid. Siglo Veintiuno.

\_\_\_\_\_ (1985). *O capitalismo histórico*. Tradução: Denise Bottmann. São Paulo. Brasiliense.

WEBER, Max (1970). *Ciência e política: duas vocações*. São Paulo. Martin Claret.

XAVIER, Marcus (2001). "Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira" IN: SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.

ZILDARI, Antônio (2004). "O eldorado é aqui". *Revista Veja*. São Paulo. Editora Abril. Ano 37, número 1136 (20 de outubro de 2004).

#### **Dados e revistas consultados:**

AGRINOVA (2005). *A união faz a força*. Cuiabá. Ano XI (01), janeiro de 2004.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT) (2004). *Relatório dos custos de transporte de algumas "commodities" brasileiras*. São Paulo.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT) (2004). *Relatório dos custos de transporte de algumas "commodities" brasileiras*. São Paulo.

INCRA (1983). "Projeto de Assentamento Conjunto Lucas do Rio Verde". Brasília. *Relatório de Apresentação*, no. 3.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) (2000). *Contas Regionais do Brasil 1985-1998*. Departamento de Contas Regionais: Rio de Janeiro.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) (2002). *Atlas escolar*. Rio de Janeiro. IBGE.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) (2004). *Produção agrícola municipal*. Rio de Janeiro. IBGE.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2005). *Contas nacionais*. [www.ibge.gov.br/contasnacionais/2005](http://www.ibge.gov.br/contasnacionais/2005).

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2001). *Programa Avança Brasil*. Brasília. Volume único.

REVISTA DE MATO GROSSO (2004). *República Agrícola de Sorriso*. Cuiabá. Ano V. Número 52, 18 de abril.

SECRETARIA MUNICIPAL DE AGRICULTURA E MEIO AMBIENTE (SMAMA) (2004). *Dados agrícolas safra 2003/2004*. Sorriso.

MANCHETE RURAL Especial - São Paulo. ed. Bloch. Volume 5. 17 de setembro de 1996.

PRODUTOR RURAL. *Salve, Sadia*. Cuiabá. Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Mato Grosso. Ed.152. Outubro de 2005.

REVISTA VEJA. *Agronegócio e exportação*. São Paulo. Editora Abril, ano 37/1877, outubro de 2004.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO DE MATO GROSSO (Seplan-MT) (1994). *Dados estatísticos da Secretaria de Planejamento de Mato Grosso*. Cuiabá.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO DE MATO GROSSO (Seplan-MT) (2003). *Dados estatísticos da Secretaria de Planejamento de Mato Grosso*. Cuiabá.

## **ANEXOS**

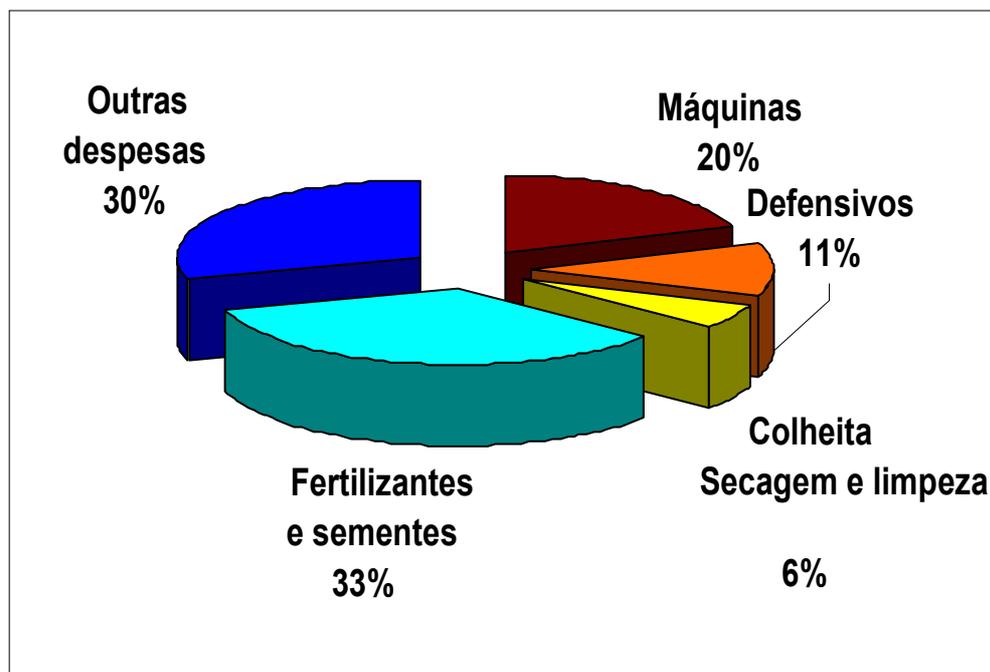
## FIGURA A

## **FIGURA B**

## FIGURA C

Gráfico 1: Custo de produção da soja – 2004.

Fonte: Revista Produtor Rural, março de 2005



Custo de Produção: US\$ 402,00/ha  
Produtividade: 3.444 kg/ha