
ESPECIALIZAÇÃO REGIONAL PRODUTIVA E A VIABILIZAÇÃO DO TERRITÓRIO NACIONAL PARA O ESCOAMENTO DA SOJA

Msc. Marcio Toledo
Unesp/Rio Claro.
toledo_mr@yahoo.com.br

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar a atuação das grandes empresas do agronegócio no circuito espacial produtivo da soja e os sistemas de movimentos por elas controlados para o escoamento de sua produção. Partimos da premissa de que a compreensão dos mecanismos de produção e movimento de mercadorias de grande importância nos mercados internacionais é fundamental para entender a formação dessas regiões especializadas no Brasil; a complementaridade entre os lugares; e medir a participação das corporações na regulação da vida nacional no dias de hoje. Para escoar a produção de soja da região central do Brasil, essas empresas ligadas ao agronegócio, com a cooperação do Estado, fazem grandes investimentos na modernização dos portos, rodovias e ferrovias nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte porque são esses sistemas de engenharia que asseguram a fluidez territorial e garantem a estas empresas a possibilidade de serem competitivas no mercado internacional.

Palavras-Chave: especialização regional, agronegócio, uso do território, grandes empresas, sistemas de movimentos.

ABSTRACT

The aim of this article is to analyze the performance of the big companies related to the agribusiness in the productive space circuit of soybean and the systems of movements for them controlled to the discharge their production. Our premise is that the understanding of the production and movement of goods, very important to the international markets, mechanisms are fundamental to comprehend those specialized areas in Brazil; the complementarities among the places; and to measure the corporation involvement in the national life policy regulation today.

To drain the soybean production from the central area of Brazil, those agribusiness companies make a lot of investments in the modernization of the ports, highways and railways in the Center-west, Northeast and North areas because those engineering systems assure the territorial fluidity and they guarantee to these companies the possibility to be competitive in the international market.

Key-words: regional specialization, agribusiness, use of the territory, big companies, systems of movements.

Introdução

O objetivo deste artigo é analisar a formação de regiões funcionais ou especializadas em produzir *commodities* agrícolas para a exportação, neste caso a soja, e o equipamento do território com sistemas de engenharia que viabilizem seu escoamento. Partimos da premissa de que a compreensão dos mecanismos de produção e movimento de mercadorias de grande importância nos mercados internacionais é fundamental para entender a formação dessas regiões especializadas, da complementaridade entre os lugares e também medir a participação das corporações na regulação da vida nacional no dias de hoje. Nesta oportunidade, analisaremos a atuação das grandes empresas do agronegócio no circuito espacial produtivo da soja e os sistemas de movimentos por elas controlados para o escoamento de sua produção.

Atualmente, os lugares escolhidos para produzir *commodities* que interessam às grandes empresas são modernizados em detrimento de outras grandes porções do território nacional. As relações de produção são em grande parte determinadas pelo mercado internacional que dita as regras e impõe suas normas. Partes do território brasileiro tornam-se especializadas no cultivo de produtos em grande parte destinados à exportação. Entretanto, além de produzir, é necessário colocar a produção em circulação e, dessa forma, as grandes empresas, com a cooperação do Estado, investem cada vez mais em sistemas de engenharia capazes de cumprir tal tarefa. Assim, rodovias, ferrovias e portos começam a ser construídos

ou “modernizados” nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, vistas como uma alternativa lucrativa para o escoamento da produção agrícola da Região Central do Brasil.

Dessa forma, a lógica da competitividade extrapola a produção agrícola e se projeta na modernização e expansão de redes de fluxos materiais (à montante à jusante da produção propriamente dita) e imateriais (ordens, informação, capital), numa busca permanente pela fluidez necessária ao aprofundamento de uma divisão territorial do trabalho que se impõe.

Para escoar a produção de soja da Região Central do Brasil, essas empresas ligadas ao agronegócio no Brasil, com a cooperação do Estado, fazem grandes investimentos na modernização dos portos, das rodovias e das ferrovias nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte, isso porque, são esses sistemas de engenharia que possibilitam a fluidez territorial e garantem a estas empresas a capacidade de tornarem-se competitivas no mercado internacional.

Como nas décadas de 1990 e 2000, a produção agrícola moderna, fundamentalmente da soja no Centro-Oeste, expandiu-se em direção as regiões Norte e Nordeste (GIORDANO, 2000), houve a necessidade de tornar fluidos os lugares e o entorno de onde se instala. Alguns estados do Norte e Nordeste brasileiro passaram vistos como a grande alternativa, por serem ainda flexíveis (capazes de acolher mudanças e modernizações) e estarem mais próximos dos principais mercados consumidores (União Européia, EUA e China).

Especialização Regional de Produtos Agrícolas

Atualmente, um conjunto de pontos e manchas, nos territórios de países periféricos, são lugares da produção e das trocas globalizadas de *commodities* agrícolas. Estas áreas selecionadas passam por inúmeras metamorfoses, uma vez que são extremamente susceptíveis à incorporação de tecnologias modernas. Isto se deve, em grande parte, ao fato de possuírem uma quantidade pequena de pedaços de tempo materializados, permitindo uma rápida difusão do capital novo, podendo responder rapidamente aos interesses de grandes corporações ligadas a produção agrícola no Brasil (ELIAS, 1996). Configuram-se verdadeiras regiões funcionais (SANTOS, 1994), a partir da reunião, num mesmo lugar, de fatores produtivos especializados em algum setor da economia ou algum produto de importância mundial. As cidades do campo (SANTOS, 2000; ELIAS, 2001) fazem parte desse mesmo fenômeno. É através dessa especialização regional produtiva que se alcança a tão almejada competitividade.

Algumas porções do território brasileiro são escolhidas pelas empresas ligadas ao agronegócio para otimizar suas ações. Cargill, Bunge, ADM entre outras, através de ações diretas ou mediadas pelo Estado brasileiro, desde finais da década de 1970 e maciçamente na década de 1980, passam a exercer papel de comando da produção de soja nos cerrados brasileiros.

A vertiginosa expansão da soja na década de 1980 demonstra a força de atuação das grandes empresas no território nacional. Poderíamos arriscar dizer, que a região Centro-Oeste do Brasil é paradigmática do período em que se dá o imperativo da fluidez e a imposição de uma forma de fazer mundializadas. Terras do cerrado, adensadas por aportes técnico-científicos, são o sustentáculo da *commodity* de maior lucratividade para o país, a soja.

Configuram-se novas regiões agrícolas no Brasil; são vastas porções do território, especializadas em produzir poucos produtos em grandes quantidades, alternando cultura de verão e de inverno, com predominância e prioridade para a cultura da soja. Vemos, então, emergir no período recente uma grande região produtiva especializada que abrange áreas do Centro-Oeste, oeste da Bahia, sul do Maranhão e sul do Piauí (GIORDANO, 2000, p. 133 - 163) e algumas áreas da região Norte (Pará, Amazonas e Rondônia) (TOLEDO, 2005).

Especializam-se os lugares e acentua-se a divisão territorial do trabalho.

Tal especialização é permitida, também, pela evolução dos sistemas de transportes que permitem o aumento dos fluxos de mercadorias. A complementaridade exigida para a realização da produção nestas regiões funciona como combustível para o desenvolvimento dos sistemas de movimento em território brasileiro.

Para Frederico (2004, p. 8), a difusão dos sistemas de movimento no território brasileiro são um elemento fundamental para a expansão do capitalismo mundial, porque é imprescindível colocar a produção em movimento (SANTOS, 1996, p.219). Contel (2001) define os sistemas de movimento como um conjunto de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais e imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares e, para Arroyo (2001) são esses sistemas técnicos atuais que asseguram a existência do processo produtivo (produção propriamente dita, circulação, distribuição e consumo). Eles são um conjunto de objetos técnicos funcionando sistemicamente em forma de pontos (portos, aeroportos e armazéns), ou em forma de linhas que permitem a fluidez e conseqüente escoamento das mercadorias (rodovias, ferrovias, hidrovias, dutos, vias aéreas e vias marítimas) (ARROYO, 2001, p. 51-57).

De acordo com Castillo (2004), a difusão espacial das modernizações no território brasileiro redefine a divisão territorial do trabalho e propõe novos cimentos regionais, através de especializações produtivas. Esse movimento, nos últimos vinte anos, é capitaneado pelas grandes empresas e suas políticas territoriais, redefinindo os circuitos espaciais de alguns produtos e ampliando seus respectivos círculos de cooperação no espaço.

Os Sistemas de Movimentos da Soja no Brasil

No Brasil, na década de 1980, acentua-se o privilegio ao plantio de culturas voltadas à exportação e os denominados corredores de exportação, que possibilitariam o escoamento das grandes safras agrícolas que começavam a se modernizar, ganham destaque. A crise fiscal pela qual passava o Estado brasileiro na mesma década conduziu também ao sucateamento dos sistemas de movimentos rodoviário. Grandes obras rodoviárias federais, implementadas durante a década de 1970 (por exemplo, Cuiabá-Santarém e Transamazônica) foram abandonadas e as demais deixadas sem manutenção.

As políticas de cunho neoliberal no Brasil que se iniciaram no Brasil já no final de década de 1980 e início de 1990 conduziram à privatização dos sistemas ferroviários pertencentes à RFFSA e à FEPASA. No processo de privatização das ferrovias foram criadas 12 empresas, restando três grandes grupos controladores: a América Latina Logística, a Brasil Ferrovias e o sistema da Vale do Rio Doce. O transporte da soja é realizado basicamente por três ferrovias: a América Latina Logística, a Ferronorte (e Ferroban), e a Estrada de Ferro Carajás (e Ferrovia Norte-Sul).

Os *fronts* da soja são áreas do território brasileiro de ocupação recente, e que, portanto, são mais rarefeitas em densidades técnicas, principalmente com relação aos meios de transporte. Na região Centro-Oeste (maior produtora nacional de soja), dos 224.953 km de rodovias existentes, apenas 17.204 km são pavimentadas, representando uma densidade de apenas 10,7 km para cada 1.000 km², a segunda pior densidade do país, atrás apenas da região Norte (GEIPOT, 2000).

As Parcerias público-privadas e a forte pressão das empresas envolvidas no setor buscam reverter esta situação: diversos projetos de construção de modais alternativos ao rodoviário têm sido realizados, como a Ferronorte e a Hidrovia do Madeira. Há também outras obras planejadas como a construção da Hidrovia Araguaia-Tocantins e a pavimentação da BR-163 (Cuiabá-Santarém). De acordo com Frederico (2004, p. 11), a maior parte desses projetos foi meta prioritária do Plano Plurianual de 2000-2003, chamado 'Avança Brasil', que propunha a criação dos 'Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento' tendo como objetivos principais a diminuição do chamado 'Custo Brasil', através da criação de redes de transporte que permitam o escoamento da safra de grãos, principalmente de soja.

As ações entre agentes públicos e privados combinadas com a distribuição seletiva de grandes sistemas de engenharia para a viabilização da produção de soja para exportação, têm trazido profundas alterações na organização e no uso do território brasileiro. Segundo Castillo (2004), poderíamos falar na produção de espaços alienados (ISNARD, 1982): grandes estruturas que interligam regiões produtivas aos portos de exportação, atendendo a interesses externos ao território nacional e mostrando pouca preocupação com o mercado interno.

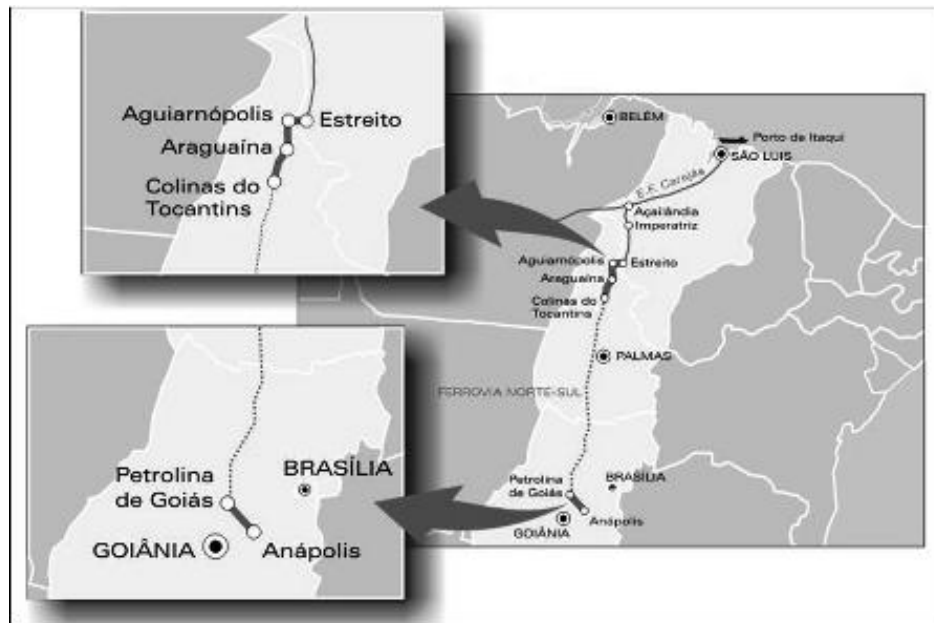
Para dar mobilidade à produção nacional, os portos brasileiros, principalmente após a Lei de Modernização dos Portos em 1993, têm sido constantemente equipados por empresas que visam à exportação de suas mercadorias (TOLEDO, 2005). Assim, Cargill, ADM e Bunge, entre outras, são, as maiores arrendatárias de silos e armazéns nos principais portos brasileiros, acentuando assim o uso privativo dos sistemas técnicos implantados no território brasileiro.

Os Sistemas Logísticos

Desde a década de 1980, empresas especializadas em exportação de *commodities* agrícolas têm terceirizado seu setor de distribuição, delegando a função de deslocamento das mercadorias para empresas especializadas apenas no transporte e logística desses produtos.

Segundo Frederico (2004, p.75), no caso da soja, as grandes empresas ligadas ao agronegócio criaram redes de escoamento próprias para movimentar os grãos, como o caso da hidrovia do Madeira (e os terminais graneleiros de porto Velho Itacoatiara e Santarém) e terminais da hidrovia do Tietê, ferrovias Norte-Sul, Carajás (terminais graneleiros em Itaqui), Ferronorte, (terminais especializados em granéis sólidos e líquidos) e em Santos e Paranaguá entre outros, além da pavimentação de estradas vicinais. Um número reduzido de empresas e de transportadoras faz uso dessas redes, o que, segundo o autor, intensifica ainda mais o uso corporativo desses sistemas técnicos. As principais operadoras de transporte de produtos agrícolas brasileiros são a ALL, a Ferronorte, a CVRD, a Bunge e o Grupo Maggi.

A figura 1 mostra os trechos da ferrovia Norte-Sul que vem recebendo investimentos para fins de modernização técnica:



Fonte: DNIT, 2007.

Figura 1: Ferrovia Norte-Sul

Investimentos na produção e nas hidrovias e ferrovias expandiram as fronteiras agrícolas para a região Norte e estimularam o uso de portos fluviais. Enquanto intensificam-se os investimentos para exportar a soja pela Amazônia, continuam a prosperar os tradicionais corredores da soja, que unem a Região Centro-Oeste (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás) ao Sudeste (Santos) e Sul (Paranaguá). Enquanto isso, no Nordeste, as empresas buscam novas alternativas em portos na Bahia (Porto de Ilhéus) e Pernambuco (Porto de Suape) para exportar a produção. Atualmente, o Porto de Itaqui (MA) é o

principal exportador da oleaginosa na região (TOLEDO, 2007).

Segundo especialistas, a soja, por ser um produto de grande volume e baixo valor agregado, deve ser transportada, preferencialmente, por ferrovias e hidrovias. Tanto que os investimentos recentes na Ferronorte e a melhoria da logística ferroviária no Porto de Santos (SP) podem fazer o porto paulista superar Paranaguá (PR). Também são destaques os portos de Vitória (ES) e Itaqui (MA) e os portos fluviais de Itacoatiara (AM), Porto Velho (RO) e Santarém (PA). Dois portos do Sul, São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS), estão recebendo mais soja proveniente do interior gaúcho e de parte do Paraná graças ao crescimento da operadora logística ALL (América Latina Logística), que administra operações intermodais, com trem e caminhões.

As figuras 2 e 3 mostram, respectivamente, os locais que receberam maiores investimentos estatais em infra-estrutura, na Ferronorte e na Transnordestina:



Fonte: DNIT, 2007.

Figura 2: Ferronorte

Na Amazônia, a soja viaja principalmente pelos rios da Bacia do Amazonas, que podem receber grandes cargueiros. Investimentos do governo federal e da iniciativa privada permitiram o uso da Hidrovia do Rio Madeira, utilizada principalmente pelo Grupo Maggi para ir de Porto Velho (RO) ao Porto de Itacoatiara (AM). De Itacoatiara, através do Rio Amazonas, saem os navios Panamax até o mar, levando a soja para os principais portos da Europa, como Roterdã, na Holanda, e Hamburgo, na Alemanha. A integração rodoviária é feita pela BR-164. Com o uso da hidrovia, os custos de transporte caíram à metade, de US\$ 110 para US\$ 55 t (SIFRECA –ESALQ - LOG, USP, 2004).

Parte da distribuição da soja do norte e centro do Mato Grosso é feita pela ligação Cuiabá (MT) - Santarém (PA), por meio da rodovia BR 163. As *tradings* de soja, principalmente a Cargill, estão pressionando o governo para asfaltar esta estrada, que é pavimentada somente no trecho mato-grossense. A precária condição da estrada é tida como um dos principais gargalos da logística do Centro-Oeste.

Em Santarém, a Cargill investiu R\$ 40 milhões para concluir um terminal graneleiro (TOLEDO, 2005). Segundo cálculos do Geipot, a hidrovia do Madeira ajudou a desafogar as estradas brasileiras. Um comboio de barças possui capacidade para 18 mil toneladas e retira das rodovias nos eixos Cuiabá-Santos e Cuiabá-Paranaguá cerca de 600 carretas (considerando como veículo-tipo uma carreta de 30 toneladas).

A exportação da soja amazônica também ocorre via Itaqui (MA), porto onde desemboca a Estrada de Ferro Carajás (EFC), que começa em Carajás (PA) e é administrada pela Companhia Vale do Rio

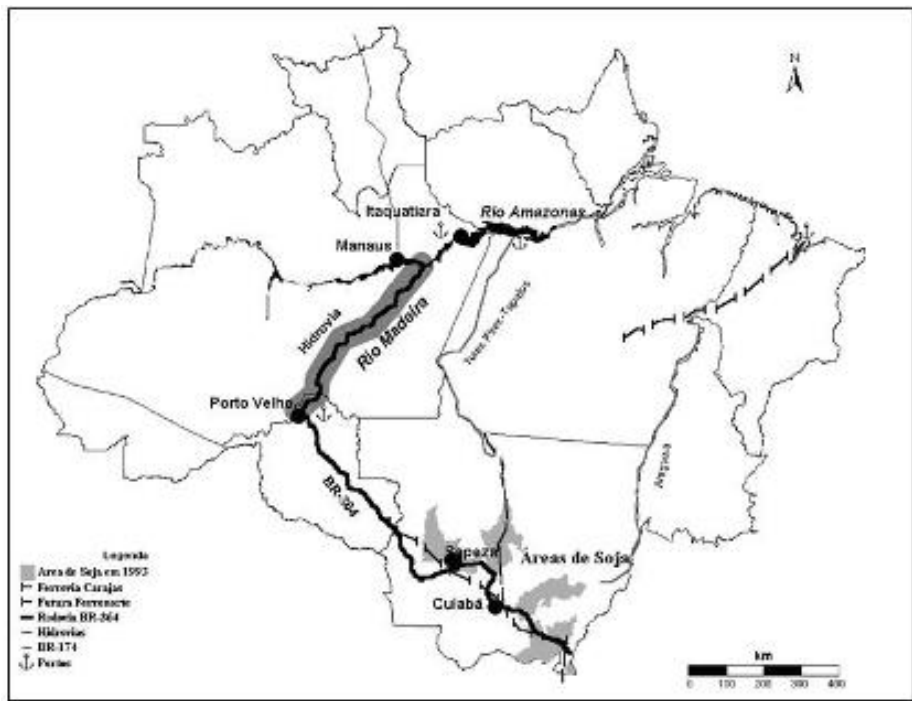
Doce. A Vale também opera o trecho da Ferrovia Norte Sul que liga as cidades maranhenses de Estreito e Açailândia e se conecta a EFC em Açailândia. Além disso, a empresa carrega o grão de Goiás e outras regiões produtoras até o complexo do Tubarão, em Vitória (ES), através das ferrovias Centro Atlântica (FCA) e Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM).



DNIT, 2007.

Figura 3: Transnordestina

O mapa 1 mostra a hidrovia do Madeira:

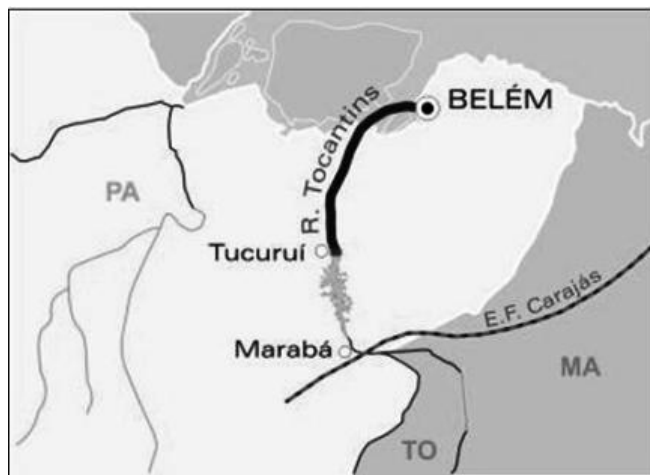


Fonte: Grupo Redes, Território e Governo Local na Amazônia (UFRJ), 2007.

Mapa 1: Hidrovia do Madeira

No Pará, a Vale vai aumentar o porto de Vila do Conde, em Barcarena, a 100 km de Belém. Esse porto poderá receber a soja que virá da Hidrovia do Araguaia-Tocantins que, a partir de Nova Xavantina (TO), levará o produto do Tocantins até Estreito (MA), de onde seguirá por trem até Itaqui quando em funcionamento.

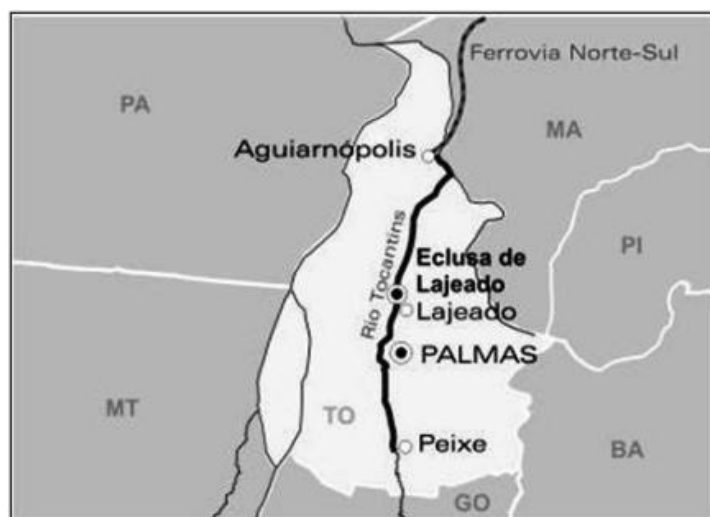
As figuras 4 e 5 mostram outros investimentos que vem sendo feitos em hidrovias no Brasil.



Fonte: DNIT, 2007.

Figura 4: Eclusa de Tucuruí

O Pará, no período de janeiro a agosto de 2003, exportou o equivalente a US\$ 13 milhões, volume bastante significativo. A área plantada com grãos no Estado teve uma expansão de 47% entre as safras 2001/2002 e 2002/2003. O cultivo mecanizado de soja, milho e arroz passou de 57,5 mil hectares em 2002 para 84,7 mil hectares em 2003. Boa parte desse crescimento deve-se em parte ao investimento da Cargill na construção do terminal graneleiro em Santarém, atraindo produtores de soja do Mato Grosso para a região oeste do Pará (TOLEDO, 2005). O total da produção de grãos, em 2004, nos principais pólos paraenses, foi de 328,2 mil toneladas, o que representou um crescimento de 62% em relação as 202,8 mil toneladas em 2002 (IBGE, 2005).



Fonte: DNIT, 2007.

Figura 5: Eclusa de Lajeado

Um recurso utilizado pela Cargill enquanto o asfaltamento da BR 163 não é concluído, tem sido o de estimular o plantio de soja na região de Santarém, até um raio de 100 quilômetros do município. O plantio na safra 2003 foi estimado em 5 mil hectares, com expectativa de aumento de 40%, (7 mil hectares) para a próxima safra. Técnicos da empresa detectaram uma área total estimada em mais ou menos 100 mil hectares prontos para serem plantados, em áreas atualmente de pastagens. A área é suficiente para produção de 300 mil toneladas, o que mostra a viabilidade do empreendimento.

Em parceria com outra empresa investidora no setor, a Hermasa (do grupo Maggi), a Cargill tem incentivado também a produção de soja na Amazônia por meio de apoio tecnológico aos produtores e garantia de compra da produção. A Hermasa, por exemplo, terá um complexo produtor que incluirá usinas de esmagamento de cereais, de produção de ração animal e até um frigorífico para receber a produção de carnes de aves e animais de agricultores terceirizados. O projeto está sendo implantado gradativamente. A Cargill, por sua vez, entre 2002 e 2005 financiou o cultivo de 20 mil hectares de soja, que poderão produzir até 150 mil toneladas por ano (TOLEDO, 2005). Para corrigir o solo amazônico empobrecido de nutrientes, os agricultores recebem, por intermédio da Cargill, calcário de minas do Ceará.

A Bunge Alimentos e a Cargill Agrícola em parceria com a Codeba (Companhia Docas do Estado da Bahia), inauguraram um novo terminal de grãos no porto de Ilhéus em 2003, visando maior fluidez nas exportações da produção do farelo de soja proveniente das unidades produtivas das duas empresas na região. O investimento de R\$ 4 milhões assegura à Cargill e à empresa parceira a redução de 15% na tarifa portuária cobrada pela movimentação de cargas (VALOR ECONÔMICO, 09/07/2003).

O Porto de Suape, em Pernambuco, também é visto como uma das novas alternativas para a soja. Ele é capaz de escoar grãos e farelos provenientes da Hidrovia do Rio São Francisco. No entanto, Suape continua prejudicado pelo atraso na construção da Ferrovia Transnordestina, que poderá ligar o porto fluvial de Petrolina (PE) à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) em Salgueiro (PE), e de lá alcançar o mar.

A expansão da Ferronorte reduziu de US\$ 40/t para US\$ 18/t por trecho de 1.000 km os custos de transporte no Centro-Oeste, segundo estudos do governo norte-americano. Em 2002, os controladores da Ferronorte uniram-se à concessionária Ferrobán, antiga Fepasa, para criar a *holding* Brasil Ferrovias, num sistema ferroviário de 4.400 quilômetros de trilhos, com 200 locomotivas e 10 mil vagões. A Brasil Ferrovias inclui também a malha noroeste, administrada pela Novoeste, que vai de Bauru (SP) a Corumbá (MS), e a Portofer, administradora da malha ferroviária interna do Porto de Santos.

Com a logística ferroviária melhorada, o Porto de Santos inaugurou em 2003 o Terminal 39 para estocar soja, com investimentos de R\$ 32 milhões da brasileira Caramuru Alimentos e da Brasil Ferrovias. Com isso, o porto deverá movimentar 2,5 milhões de toneladas de soja e farelo, o equivalente a 10% do total de soja e de farelo exportado pelo Brasil. O projeto da Ferronorte prevê a expansão dos trilhos do Mato Grosso até Porto Velho (RO) e, num outro ramo, do Mato Grosso até o porto fluvial de Santarém (PA). O problema é conseguir financiamento para a obra. A ferrovia está, por enquanto, parada em Alto Taquari (MT), com previsão de chegar a Rondonópolis (MT) e em Cuiabá em 2005. Os caminhões que levam a soja até os terminais da Ferronorte utilizam as rodovias BR 163, 364, e 70.

A falta de trens para carregar grãos do Centro-Oeste até o Paraná já prejudica Paranaguá (PR). Atualmente, quatro ferrovias desembocam em Santos - Ferronorte, Novoeste, MRS e Ferrobán. A América Latina Logística (ALL), concessionária da malha sul da Rede Ferroviária Federal, espera aumentar em 18% o transporte de grãos das regiões produtoras até o Porto de Paranaguá (PR), utilizando o caminhão e o trem. A empresa deve fechar o ano com embarques de 8,4 milhões de toneladas de grãos.

Na região Sudeste, um importante corredor da soja ainda pouco utilizado é a Hidrovia Tietê-Paraná, que transporta a soja de Goiás e Mato Grosso de São Simão (GO) até Pederneiras (SP), de onde os grãos seguem pela ferrovia Ferrobán até o Porto de Santos. O caminho pelo rio é utilizado pelas esmagadoras Coinbra, ADM, Cargill, Bunge e principalmente pela brasileira Caramuru.

Modernização Seletiva e Uso Corporativo do Território Nacional

A especialização regional produtiva levou a que, com o passar do tempo, os sistemas de transportes para o escoamento da produção da soja fossem se especializando e se adequando às necessidades do mercado internacional, levando a um adensamento técnico das redes de transportes entre as regiões produtoras e os portos exportadores; o progressivo asfaltamento da rodovia BR-163 - Cuiabá-Santarém e os maciços investimentos na modernização de portos como os de Santarém, Itaquí, Suape, Itacoatiara e Ilhéus são exemplos disso.

No caso dos sistemas de movimentos (CONTEL, 2001), o uso corporativo do território é reforçado quando a construção ou melhoramento de rodovias, estradas de ferro e hidrovias se dá em função das necessidades e intencionalidades das grandes empresas, ou seja, são constituídos para seu uso privilegiado. Emerge a cooperação entre empresas atuantes no mesmo setor para a concretização do imperativo da fluidez (SANTOS, 1996) e a realização das exportações.

O uso destes macro-sistemas de engenharia se dá quase exclusivamente pelas grandes empresas ligadas ao agronegócio da soja no Brasil. Este uso corporativo, enquanto permite que porções agrícolas do território brasileiro participem do movimento da mais valia global, exclui grande parte da população brasileira dos benefícios ali gerados.

Considerações Finais

Aprofundada a divisão territorial do trabalho, alguns lugares são chamados a se modernizar para atender às necessidades de circulação e produção das grandes empresas, o que tem conduzido a uma competitividade territorial e uma conseqüente fragmentação do território. Dessa forma, o uso do território se torna mais seletivo e a competitividade territorial mais acirrada, fazendo com que os agentes hegemônicos da economia mundial imponham suas diretrizes e normas sobre os lugares, que agora vêem seus destinos ditados pelo mercado internacional e balizados pelo motor único da mais-valia global.

Os lugares ligados aos circuitos espaciais produtivos da soja no Brasil passam, então, a exigir cada vez mais sistemas técnicos que vão proporcionar a manutenção da sua competitividade. Assim, algumas regiões tornam-se vencedoras dessa guerra entre os lugares, enquanto a grande maioria se vê subjugada e marginalizada.

Trata-se da nova regulação, na qual se redefine o campo de forças onde atuam os Estados e os mercados, na qual se observa um expressivo aumento do poder das grandes empresas. O Estado brasileiro, através de políticas de cunho neoliberal, têm agido, muitas vezes, como um colaborador para os empreendimentos de grandes empresas, em detrimento tanto de políticas sociais quanto de um projeto autônomo e soberano de inserção do país na globalização. Inúmeros países pobres têm seus destinos agora, ainda mais do que no passado, ligados aos interesses das políticas de empresas.

O caso da soja nos revela o uso que tem sido feito do território nacional nos dias de hoje. Grandes extensões são cultivadas com o apoio de grandes empresas do setor e com a cooperação do Estado brasileiro. Institutos de pesquisa destinam grandes parcelas de seus gastos a serviço do crescimento do cultivo desta *commodity*, enquanto culturas consideradas básicas na alimentação brasileira podem ser negligenciadas.

O território então se vê a mercê dos interesses de empresas globais que, muitas vezes mediadas pelo Estado, fazem uso do território apenas como um recurso de interesse privado. Um Estado capaz de regular mais severamente as ações de tais agentes hegemônicos no país impedindo o abandono de vastas porções do território é de fundamental importância.

O planejamento de uma nova organização do território brasileiro deve primar pelo aumento do dinamismo do mercado interno, imprescindível para uma maior possibilidade de repartição da riqueza para o povo brasileiro e maior autonomia do país frente à mundialização da economia. É necessário pensarmos na elaboração de um projeto nacional que leve em consideração o território como totalidade e as especificidades e necessidades intrínsecas aos lugares, não visando apenas dar fluidez ao território

para os agentes hegemônicos, mas dando oportunidades ao povo brasileiro de se sentir, realmente, integrado ao seu território.

Bibliografia

- ARROYO, M. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX.** 2001. 250f. Tese (Doutorado em Geografia) - FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- CASTILLO, R., Produção e movimento da soja nos cerrados brasileiros: os atuais parâmetros do planejamento territorial. In: **VII Congresso Internacional Geografia da América Latina**, 2004, Madrid. Resúmenes de Comunicaciones. Madrid: AGEAL, 2004.
- CONTEL, F. B. Os sistemas de movimentos no território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. **O Brasil: Território e Sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001. p. 357-374.
- DNIT. (2007). **Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transportes.** Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/noticias/obrassuape>>. Acesso em: 08 maio 2007.
- ELIAS, D. Globalização e Modernização Agrícola. **Rev. Paranaense de Geografia**, n. 1, p. 5-16, 1996.
- ELIAS, D. **Globalização e Agricultura.** São Paulo: Ed. Unesp, 2003. 408p.
- FREDERICO, S. **Sistemas de movimentos no território brasileiro: os novos circuitos espaciais produtivos da soja.** 2004. 232f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.
- GEIPOT. Empresa brasileira de planejamento de transportes. **Corredores estratégicos de desenvolvimento.** Disponível em: <www.geipot.gov.br>. Acesso em: 27 de maio 2005.
- GIORDANO, S.I.R. **Competitividade Regional e Globalização.** 2000. 225f. Tese (Doutorado em Geografia) - FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- IBGE. Inst. Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produção Agrícola Municipal – Soja.** Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?z=t&o=10&i=P>>. Acessado 23/11/2005.
- GRUPO RETIS. **Mapas.** Disponível em: <<http://www.igeo.ufrj.br/fronteiras/mapas/amlhidromadeira.gif>>. Acesso em: 20 dez. 2007.
- ISNARD, Hildebert. **O espaço Geográfico.** Coimbra: Almedina, 1982. 257p.
- SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo.** São Paulo: Hucitec, 1994.
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2000.
- SIFRECA. **Sistema de Informações de Fretes: Frete Hidroviários.** Disponível em: <<http://sifreca.esalq.usp.br/sifreca/pt/fretes/maritimos/index.php>>. Acesso em: 15 dez de 2004.
- TOLEDO, Marcio. **Circuitos espaciais da soja, da laranja e do cacau no Brasil: uma nota sobre o papel da Cargill no uso corporativo do território brasileiro.** 2005. 156f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.
- TOLEDO, Marcio. Uso Corporativo e Modernização Seletiva do Território Brasileiro: O Porto de Suape (PE). In: **VII Encontro Nacional da ANPEGE - Espacialidades Contemporâneas: O Brasil, a América Latina e o Mundo**, 2007, Niterói.
- VALOR ECONOMICO. **Empresas de Santos comemoram recorde, mas porto já opera próximo do limite**, 09 de jul.

Trabalho enviado em janeiro de 2008

Trabalho aceito em março de 2008