

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

ÁREA DE GEOGRAFIA

**NOVOS ESPAÇOS ALIENADOS DO TERRITÓRIO
BRASILEIRO
O CORREDOR DE EXPORTAÇÃO OESTE-NORTE**

Monografia

Aluna: Heloísa Santos Molina Lopes

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Abid Castillo

Campinas, dezembro de 2001

TCC/UNICAMP
L881n
1290004385/IG

Biblioteca
Instituto de Geociências

201000383

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS	
N.º CHAMADA <u>488177</u>	
V. _____	EX. _____
TOMBO BCI <u>4386</u>	
TOMBO IGI <u>001</u>	
PROC. <u>16-134-10</u>	
C <input type="checkbox"/>	D <input checked="" type="checkbox"/>
PREÇO <u>R\$ 11,00</u>	
DATA <u>11/01/10</u>	
N.º CPD _____	

ced. lit. 769417

1. Território nacional
2. Comércio exterior

Trabalho de Monografia II apresentado ao Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas, sob orientação do Professor Doutor Ricardo Abid Castillo, como parte dos requisitos necessários a obtenção do título de bacharel em Geografia.

Índice de mapas e figuras	4
Apresentação	5
Introdução	7
Primeira Parte – Aspectos de Organização e de Fluidez do Território Brasileiro	
1. Organização e Mobilidade do Território Nacional	10
2. Fluidez do território: a necessidade de redes geográficas	17
Segunda Parte – O Uso Corporativo das Redes Geográficas	
3. Espaços alienados	20
4. O embate <i>Estado x empresa</i> : cooperações e conflitualidades	23
Terceira Parte - Corredores de Exportação	
5. O desenvolvimento da agricultura	26
6. Estudo de caso: corredor oeste-norte	32
Considerações Finais	44

Mapa das Rodovias Pavimentadas no Brasil – 1958	11
Mapa das Rodovias Pavimentadas no Brasil – 1964	11
Mapa das Rodovias Pavimentadas no Brasil – 1970	12
Mapa das Rodovias Pavimentadas no Brasil – 1980	12
Mapa das Rodovias Transamazônica, Belém-Brasília e Perimetral Norte	13
Gráfico: Produção Brasileira de Soja – em grão (1961-2001)	31
Mapa do Programa Avança Brasil – Ações Estratégicas	32
Mapa das Rodovias BR-364 e BR-163	34
Mapa das Principais Ferrovias	35
Mapa dos Terminais Hidroviários	36
Mapa da Bacia Amazônica	37
Mapa da Bacia do Paraguai	38
Mapa da Bacia do Tocantins-Araguaia	40
Mapa dos Principais Portos	42

Elaborar este trabalho de conclusão de curso não foi apenas mais uma exigência curricular, mas a possibilidade de repensar toda a trajetória compreendida até agora.

É necessário lembrar que os dois alunos que concluem a graduação em Geografia este ano, Fábio Tozi e eu, fazemos parte da primeira turma que ingressou no curso de Ciências da Terra, experiência ousada e única, assumida por alguns dos professores do Instituto de Geociências, da Faculdade de Engenharia Agrícola e do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, todos da Unicamp. Nem todos estes professores acompanharam o curso até aqui, todavia outros se juntaram e assumiram este projeto como seus, e não somente eles, mas todos nós, alunos do curso, que acreditamos na possibilidade da construção de uma Geografia Nova.

Por tudo isso torna-se imprescindível agradecer a algumas pessoas:

Ao Fábio, que por sua grandeza se recusou a crescer sozinho, tendo uma colega medíocre na profissão, e me forçou a aprender geografia.

Aos demais colegas de curso (da Geografia e da Geologia), Andréa, Daniel, Eduardo, Eliane, Fabio Renato, Fabrício, Hebert, João Paulo, Lise, Mariana, Mário, Pablo, Patrícia, Rafael, Ricardo, Samuel e Taís. E à Luciana, que traremos conosco, como exemplo de luta desesperada pela vida, apesar dos descaminhos da vida.

Aos mais que colegas, aos amigos conquistados, Alexandre, Carin, Júlio e Virna, companheiros de curso e vida.

Ao Bruno e ao Henderson, "calouros" que prometem lutar muito por este curso e pela Geografia, dentro e fora deste Instituto.

Ao Fabrício e ao Clayton do Laboratório de Recursos Didáticos em Geociências.

Aos funcionários da Secretaria Acadêmica, especialmente à Valdirene.

A professora Maria Adélia, que tem na Geografia sua vida e ensinando traz um pouco de sua grandeza às nossas vidas.

Ao professor Márcio Cataia, que possui a jovialidade e a paixão de ensinar.

Ao professor Lobão, que abraçou este curso e sem que eu tivesse uma única disciplina ministrada por ele, foi e é responsável pela minha formação acadêmica e humana.

Ao professor Ricardo Castillo, a quem sempre serei grata, por ter conseguido o impossível, me fazendo gostar e sentir prazer em estudar.

Não poderia, ainda, deixar de agradecer às pessoas, que fora da instituição, foram muito importantes na minha formação:

A tia Teresa e a Marília, que quando tudo parecia não mais dar certo, trabalharam mapas e textos, e não deixara que eu e este trabalho sucumbíssemos à técnica.

Aos meus avós, Iracema e Noel, que vibraram desde o início da minha graduação, e sabem que esta é uma conquista também deles. E a "vó" Olga, que chorou tantas vezes quanto me viu sair de casa com malas prontas para vir para

Campinas, e que me esperou a cada final de semana, mas que não conseguiu esperar mais.

A meus pais, Cilmara e Rovilson, sempre sensíveis à Geografia Nova; e aos meus irmãos, Rodrigo e Bruno, para que ainda possam ter a Geografia como instrumento de luta e mudança social.

O uso do território, que historicamente se dá de forma seletiva e desigual, revela-nos a face geográfica da desigualdade, dada por organizações territoriais e normatizações políticas. A globalização apresenta-se como marco do atual período, em que Estados-nação vêem suas funções alteradas, e interesses corporativos de empresas transnacionais se sobrepõem os interesses e necessidades coletivos da maioria da população.

Portanto, nosso ponto de partida é o território usado, objeto central de estudo da geografia, por isso também denominado espaço geográfico. Mais especificamente trataremos do território nacional, circunscrição político-administrativa do Estado-nação, através do estudo de redes geográficas e dos espaços reticulares, mas sem perder de vista o território de todos, o espaço banal.

Iniciamos o trabalho com a contextualização histórica do tema, através do estudo da organização do território e do desenvolvimento dos sistemas técnicos que lhe conferem mobilidade. Ressalta-se neste período a preocupação com a *integração regional*, como forma de integração territorial e consolidação de um mercado nacional.

Ainda na primeira parte, trabalhamos a fluidez exigida do território para que a integração econômica se concretize, e a importância das redes geográficas neste processo.

Na segunda parte, nos aprofundamos em relação às redes e à apropriação do território, através do estudo da alienação do espaço e das relações complementares e contraditórias entre o Estado e as empresas.

Enfim, na terceira parte, abordamos a questão específica da agricultura, das *commodities* e dos corredores de exportação, mostrando a relação entre o desenvolvimento da agricultura moderna e os sistemas de movimento no território brasileiro.

Organização e Mobilidade do Território Nacional

O governo militar instaurado com o golpe de Estado de 1964 mantém e intensifica o processo de modernização-centralização já inaugurado com o Estado Novo. Desta forma, a concentração de poder pelo Estado, a partir de então por vias autoritárias, será a marca do período recém inaugurado (COSTA, 1988:62).

Com o Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social (1967) é colocada em pauta a questão regional, sob a perspectiva da *integração territorial*, e a partir disso o Estado volta suas políticas – como veremos adiante - para a ocupação econômica da Amazônia e Centro-Oeste, articulando-as com o restante do país, objetivando a consolidação de um *mercado nacional* e integração da área ao “regime da economia de mercado” (RESENDE, 1973:40).

A comparação entre os mapas das Principais Rodovias Pavimentadas no Brasil, no período compreendido entre 1958 e 1980 é proveitosa para entendermos a evolução desta política de integração.



Fonse, Shetter, Sueli - As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista, 1955 - 1980, São Paulo, 1989



Fonse, Shetter, Sueli - As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista, 1955 - 1980, São Paulo, 1989



Fonte: Shifter, Sueni - As polícias regionais e a transformação do espaço paulista 1955 - 1980, São Paulo, 1989



Fonte: Shifter, Sueni - As polícias regionais e a transformação do espaço paulista 1955 - 1980, São Paulo, 1989

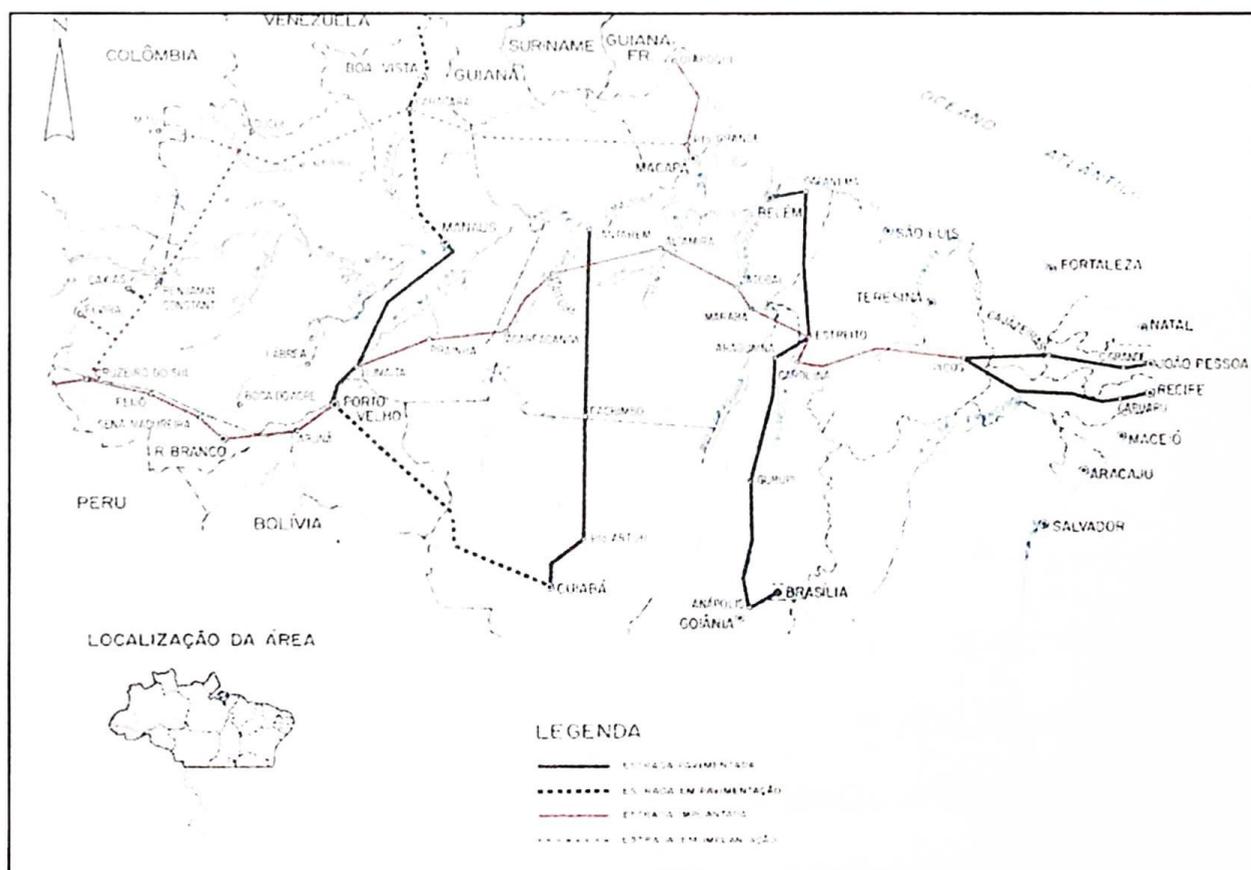
Fonte: XAVIER, 1997.

Os mapas evidenciam a situação de "arquipélago de economias" (SANTOS, 1994a) e de integração regional de São Paulo por rodovias pavimentadas, herança de uma articulação ferroviária que se inicia no século XIX¹. A substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário confirma a centralidade paulista no sistema de fluxos materiais no território brasileiro.

¹ Ver, a este respeito, Sérgio Silva (1981), *Expansão Brasileira e Origens da Indústria no Brasil*.

Esta política de ocupação trazia consigo também preocupações relacionadas às razões de segurança interna, que passaram a fazer parte das diretrizes de condução do Estado após o golpe.

É deste período (1958-1980) a implantação de rodovias que interligam as porções oriental e ocidental ao Centro-sul do país, como a rodovia Belém-Brasília, que mais tarde se articula à Transamazônica e atua como fator de atração a um surto de ocupação nas décadas de 1960 e 1970 nestas áreas recém interligadas. A preocupação inicial, na ocupação e povoamento (colonização) das regiões Centro-Oeste e Norte, vai cedendo lugar, aos poucos, a uma nova forma de integração, fundamentada em grandes projetos agrícolas e minerais (II Plano Nacional de Desenvolvimento), com vistas à exportação.



Fonte: RESENDE, 1973.

Já na primeira metade da década de 1970, o I PND (Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), visa expandir a *fronteira econômica* na direção do Centro-Oeste, Amazônia e Nordeste. Trata-se do processo descrito por L. Rodrigues (1947), e nunca alcançado plenamente, de fazer coincidir o “espaço econômico” e o “espaço político”. Neste momento a PEA cresce no setor primário nas Regiões Norte e Centro-Oeste (SANTOS & SILVEIRA, 2001). Estes fatos se explicam em trabalho apresentado no ano de 1973 pelo governo brasileiro, no VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional, em Munique, e publicado no mesmo ano, no qual definem-se os critérios para a realização de obras rodoviárias no país, ressaltando a pertinência de investimentos na seguinte ordem de prioridade:

- Regiões não ocupadas demográfica e economicamente;
- Regiões ocupadas e de baixo nível de renda;
- Regiões pouco ocupadas e de grande potencial econômico e;
- Regiões mais desenvolvidas.

Define-se ainda quais são estas regiões sendo, respectivamente, a Amazônia, o Nordeste, o Centro-Oeste e o Vale do São Francisco e, por fim, o Sudeste e Sul do país (RESENDE, 1973:10-11).

Também na década de 1970 “o governo do General Médici começou a por em prática uma política mais sistemática de colonização de algumas áreas da Amazônia, tendo em vista aliviar – por este modo – os antagonismos sociais no Nordeste (...) O poder público buscou na colonização, oficial e particular, uma saída para os antagonismos sociais crescentes no Nordeste e também em algumas áreas da Amazônia. (...) No Nordeste, não se fez reforma agrária nem se buscou

uma solução para garantir a posse e o uso da terra para trabalhadores rurais e seus familiares. Assim, no Nordeste a política de provocar a saída das 'multidões famintas' foi um modo de garantir a estrutura fundiária prevalecente. Portanto, o governo não tocou nos interesses dos latifundiários, fazendeiros e usineiros, que eram ali o seu sustentáculo econômico e político, (...) mais que isso, muitas vezes o poder público agiu de modo a favorecer e garantir o latifúndio e o empresário (...). Assim, o que está em causa na política governamental de colonização, nos anos 1964-78, é também a ampla e acelerada transformação de terras devolutas, tribais e ocupadas em propriedade privada de latifundiários e empresários, nacionais e estrangeiros" (IANNI, 1979:42-3).

Neste período as contradições das relações de classe no campo se acentuam, e a organização dos deslocamentos de massas de trabalhadores compõe as preocupações estatais e se vincula aos projetos de colonização.

"Mas [como caracterização do período] o que prevaleceu foi o interesse econômico e político da grande empresa, do capital monopolista, que passou a estender-se (...) com ampla proteção econômica e política do Estado" (IANNI, 1979:44).

Em 1974 é editado o II PND que, devido ao declínio dos investimentos e aumento da dívida externa, incentivava setores que favoreciam a exportação. A ocupação do território a partir de um *projeto colonizador* é posta de lado, e fica clara a opção pelos grandes empreendimentos do capital monopolista nacional e estrangeiro. Por iniciativa estatal *"ampliam-se as redes de transporte, que se tornam mais densas e mais modernas; e, graças à modernização das comunicações, criam-se as condições de fluidez do território, uma fluidez*

potencial, representada pela presença de infra-estruturas, e uma fluidez efetiva, significada pelo seu uso" (SANTOS & SILVEIRA, 2001:49).

Os anos 70 representam ainda um importante período de modernização da agricultura brasileira e sua efetiva integração à dinâmica capitalista, como será exposto de forma mais aprofundada no capítulo 6, que trata especificamente do desenvolvimento da agricultura. E é através da produção agrícola moderna e das necessidades decorrentes desta atividade que a Região Centro-Oeste e o Estado de Tocantins inserem-se no período técnico-científico-informacional. Os produtos desta agricultura globalizada (soja, milho, algodão, arroz) são cultivados com aparatos tecnológicos de ponta e beneficiados pelo baixo valor da terra, conseguindo diminuir custos de produção com altos graus de capitalização de fixos e fluxos (SANTOS & SILVEIRA, 2001:271).

"O Estado participa generosamente do financiamento necessário à criação de novos sistemas de engenharia e de novos 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, mesmo que os mecanismos de comando sejam pouco visíveis" (Idem).

No presente aprofunda-se o uso seletivo do território, através de conexão de pontos de maior luminosidade dada pelas redes mais modernas, que atendem às demandas por fluidez do território. Estes sistemas técnicos justificam a noção de verticalidade. No entanto, o funcionamento do território não seria possível apenas pelas verticalidades, e depende também de horizontalidades, pois as redes são somente uma parte do espaço, e o espaço de alguns.

Fluidez do Território: a necessidade de redes geográficas

As rodovias, como mostrado anteriormente, cumprem a partir de meados da década de 1960 o papel de propulsoras da modernização e do desenvolvimento, em um mundo cujas características inclui a exigência de fluidez para a circulação, baseada nas redes técnicas (SANTOS, 1999:218). A presença destas infra-estruturas cria condições potenciais de fluidez, que podem ou não se efetivar através do uso das mesmas (SANTOS & SILVEIRA, 2001:49).

"Pode-se, mesmo, dizer, sem risco de produzir um paradoxo, que a fluidez somente se alcança através da produção de mais capital fixo, isto é, de mais rigidez (SANTOS, 1999:201), a criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento. É a dialética entre a frequência e a espessura dos movimentos no período contemporâneo e a construção e modernização dos aeroportos, portos, estradas, ferrovias e hidrovias" (SANTOS & SILVEIRA, 2001:167).

O processo de convergência dos momentos cria a necessidade de que a fluidez seja cada vez mais reproduzida e acentuada, sob o risco de se perder competitividade e a capacidade de atração de investimentos. A partir destes preceitos deduz-se que a dinâmica econômica deva buscar abolir todos os obstáculos à circulação, garantindo a livre-circulação e concorrência, ou seja, a supremacia do mercado e uma pretensa desregulação.

No entanto, como nos expõe Milton Santos "*a economia contemporânea não funciona sem um sistema de normas, adequadas aos novos sistemas de ações, e destinadas a provê-los de um funcionamento mais preciso (...) Ao contrário do imaginário que a acompanha, a desregulação não suprime as normas. Na verdade, desregular significa multiplicar o número de normas.*" (SANTOS, 1999:219)

➤ Devemos ainda ressaltar o pacto entre os setores público e privado, que vincula-se na implementação de empreendimentos que viabilizam a fluidez, que torna-se, portanto, seletiva, pois a implantação de redes técnicas e a definição de sua localização geográfica obedecem a definições políticas e interesses estatais e privados que nem sempre são claros. O que podemos, de fato, entrever é a permanente preocupação, por parte do Estado, em conferir *competitividade* ao território para atrair investimentos econômicos, ainda que em detrimento de políticas sociais mais amplas. Além das infra-estruturas da produção propriamente dita, os sistemas técnicos que asseguram fluidez material e imaterial ao território constituem-se como fundamento da competitividade territorial.²

Marcio Cataia, em sua tese de doutoramento, afirma que "*durante o regime militar (1964-1985), o território brasileiro recebeu o fundamento material das redes do poder, por meio de grandes obras de engenharia [e que, portanto,] os militares sedimentaram uma camada técnica sobre o território brasileiro que possibilitou hoje os presentes sistemas técnicos*" (CATAIA, 2001:131).

² Recentemente, empresas de consultoria passaram a medir as condições gerais dos territórios ("fatores macro-econômicos") e publicar um ranking, chamado *Índice de Competitividade*, visando orientar os investimentos externos diretos. É o caso do Fórum Econômico Mundial, sediado na Suíça e da Standard & Poors, norte-americana.

Exemplo emblemático desta política nos oferece Eliseu Resende ao afirmar que: *"O Governo Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, estabeleceu o Programa de Corredores de Exportação, que através da melhoria da infra-estrutura viária, desde áreas de produção até certos portos selecionados, visam a redução dos custos de transporte de bens destinados à exportação. O projeto desses corredores procura harmonizar as funções dos diversos modos de transporte, de forma a aumentar o nível geral de produtividade desse sistema, reduzindo, através de economia de escala e de especialização, os custos dos serviços de transferência das mercadorias, desde as fontes de produção até os portos de embarque para o exterior"*(RESENDE, 1973:65).

Tratar da questão dos "espaços alienados" (ISNARD, 1982) requer um resgate histórico, o que não implica em uma fuga ou desvio do enfoque necessário a este trabalho – o enfoque geográfico – pois a história deve ser apropriada como método num trabalho geográfico. O entendimento do colonialismo e do imperialismo mostra-se imprescindível à elucidação do conceito de espaços alienados.

"A ideologia do colonialismo começa a aparecer quando a expansão europeia se define nas descobertas ultramarinas. Adquire suas dimensões mais amplas, entretanto, quando, com a Revolução Industrial, determinadas áreas do mundo, a América principalmente, emancipam-se de suas metrópoles, constituindo-se novos países. Mantida a estrutura colonial de produção, tais países deixam de gravitar em torno de suas metrópoles, para gravitar em torno de outras, não tituladas assim, que regulam o seu desenvolvimento econômico. Através da ideologia do colonialismo, a camada culta dos povos oriundos da fase colonial estrita, é ganha, -preparada que está pela sua condição de classe, - para aceitar a subordinação econômica, atribuindo-a a fatores não materiais: superioridade de raça, superioridade de clima, superioridade de situação geográfica, que predestinam as novas metrópoles. É, em suma, a preparação ao imperialismo, cuja agonia [ainda] estamos assistindo" (SODRÉ, 1965:12-3).

Hildebert Isnard, em sua obra *O Espaço Geográfico*, desenvolve claramente a forma como se dá a alienação dos espaços coloniais:

"Submetidos a um processo que fazia com que uns se desenvolvessem às custas do empobrecimento dos outros, as regiões colonizadas e as regiões indígenas constituíam um conjunto geográfico integrado num espaço econômico exterior à metrópole. Colônia e metrópole estavam ligadas por relações desiguais, da periferia para o centro: uma estava encarregada de contribuir para o desenvolvimento da outra, absorvendo os produtos industriais e adquirindo-lhe os produtos agrícolas, as matérias-primas e a mão-de-obra barata; dependia da metrópole pelo investimento de capitais, circuitos comerciais e mercados e a sua viragem para o exterior fazia da colônia um espaço alienado que escapava totalmente ao controle da sua população" (ISNARD, 1982:156-7)³.

Milton Santos fala em espaços derivados, ou seja, espaços cujos *"princípios de organização devem muito mais a uma vontade longínqua do que aos impulsos ou organizações simplesmente locais. Pelo fato de serem derivados, estes espaços se organizam em relação a interesses distantes: sua organização é função de necessidades exógenas e depende de parâmetros impostos, tomados de empréstimo aos sistemas representativos desses interesses distantes"*. (SANTOS, 1996: 104-5).

Desse modo, os espaços alienados ou derivados constituem aspectos da organização dos territórios de grande parte dos compartimentos político-geográficos do mundo, inclusive o Brasil. Podemos dizer que esta é uma

³ *"O conceito dos espaços alienados para designar regiões que devem ao exterior, não só a sua criação e sua integração no mercado mundial, mas ainda a sobrevivência da sua*

característica marcante da formação territorial brasileira, ainda que, ao longo de nossa história, sobretudo no século XX, tenham-se consolidado sucessivas etapas de integração do território brasileiro, por meio da expansão de redes de infra-estruturas.⁴

Cumpramos observar que, no caso do território brasileiro, interesses conflitantes (sócio-econômicos e regionais) lutavam para impor seus projetos através das diversas formas possíveis: regimes políticos, ações econômicas e práticas espaciais. A prevalência das práticas espaciais dos agentes hegemônicos resultou numa convivência, a um só tempo complementar e contraditória, entre as realizações materiais e normativas da integração territorial e unificação dos mercados regionais, de um lado, e as realizações materiais e normativas dos espaços alienados, de outro.

Hoje, podemos afirmar que vivemos um momento de integração territorial funcional à economia internacional e que os novos espaços alienados consubstanciam-se em políticas territoriais do Estado a serviço das grandes corporações transnacionais. Busca-se, a todo custo, tornar o território *competitivo*, funcional às grandes empresas. É o que Milton Santos (1994) chama de *uso corporativo do território*.

organização, enfim regiões cuja população jamais controla, e que os próprios poderes públicos dificilmente controlam” (ISNARD, 1982, 54-5).

O Embate *Estado X empresa*: cooperações e conflitualidades

A crise do modelo de "Estado do bem-estar social", nos países do centro do sistema capitalista e, conseqüentemente, a percepção da impossibilidade de sua efetiva implantação em países como o Brasil, concomitantemente ao processo de globalização que reduz soberania, cidadania e democracia, colabora para o descrédito do progresso técnico como condição indispensável a uma globalização anteriormente sonhada, e definida por Milton Santos como "globalização como fábula" (SANTOS, 2000).

Entretanto, quando este progresso técnico, ou ainda, a fábula da globalização parece tangível, ela não está mais "a serviço da humanidade, mas contra". Esta globalização aumenta as desigualdades; problemas como a fome, antes ocasional, hoje torna-se permanente, e por outro lado, reduz a solidariedade.

Outra característica do período é que *"o mundo se torna fluido, graças à informação, mas também, ao dinheiro. Todos os contextos se intrometem e superpõem, corporificando um contexto global, no qual as fronteiras se tornam porosas para o dinheiro e para a informação. Além disso, o território deixa de ter*

⁴ Trata-se de uma integração seletiva e incompleta, tanto para fluxos materiais quanto imateriais, com epicentro na metrópole paulista.

fronteiras rígidas, o que leva ao enfraquecimento e à mudança de natureza dos Estados nacionais' (SANTOS, 2000:66).

A política do Estado mínimo, retomada com a adoção do modelo neoliberal como único projeto possível de desenvolvimento e inserção do país na economia global, caracteriza-se na realidade como discurso. O Estado não se torna mínimo, mas flexível aos interesses do capital, que por sua vez é hegemônico, ganancioso e exigente, e assim *"o Estado acaba por ter menos recursos para tudo o que é social'* (SANTOS, 2000:66), ou seja, *"o Estado, em nome da globalização e da reengenharia, abdica dos pobres e se volta totalmente para as empresas"* (SOUZA, 1999:41).

Presenciamos um período de Estado forte, ágil e presente, mas engajado e a serviço da economia dominante e global. É o mundo como ele é realmente e a *globalização como perversidade* (SANTOS, 2000).

"No caso brasileiro, a subordinação às lógicas globais é evidente não apenas pela presença dos atores hegemônicos, mas também porque estes se utilizam de objetos técnicos contemporâneos. E esse arranjo de objetos modernos acaba restringindo seu uso a um pequeno grupo de firmas e, portanto, induzindo a ações excludentes" (SANTOS & SILVEIRA, 2001:131).

Isso nos remete a uma antiga e importante questão: o embate entre a política territorial do Estado e a política territorial das empresas. Claude Raffestin (1993) chama a atenção para uma definição de Estado formulada pelos geógrafos: o Estado existe quando uma população instalada num território exerce sua própria soberania. Embora reducionista, esta formulação (presente na geografia política clássica) colabora para compreender o Estado como agente que

consolida o território em sua totalidade, como fundamento de suas ações políticas. As empresas, e sobretudo as grandes empresas, por sua vez, praticam uma política menor, concretizada em estratégias territoriais comprometidas com o lucro e a competitividade.

Ora, o que dizer do período histórico atual, em que o Estado abre mão da política maior e colabora extensiva e sistematicamente com a política menor das grandes empresas, investindo em sistemas de mobilidade geográfica ao grande capital, enquanto a maioria da população permanece imóvel?

A modernização da agricultura

Entende-se por modernização da agricultura a mudança de bases técnicas desta atividade (KAGEYAMA *et al*, 1990:113), que pode culminar, como no caso brasileiro, na industrialização do setor.

O processo de modernização da agricultura brasileira promoveu integração técnica e a mecanização, possibilitando a implantação de indústrias de insumos agrícolas e de agroindústrias. Entretanto, o desenvolvimento de agroindústrias até a década de 1950 era ainda limitado, pois havia forte dependência da importação de máquinas e insumos.

É importante lembrar também, que *"se a maquinização, a quimização e o crédito são, nos dias de hoje, pilares da agricultura moderna, esta não se realiza sem um discurso científico que ajude a transformar os padrões de consumo"* (SANTOS & SILVEIRA, 2001:130).

A industrialização da agricultura no Brasil tem início em meados da década de 1960, sendo importante ressaltar a participação estatal, que além de financiamentos rurais e estímulo à expansão industrial, possuía uma política clara de integração territorial voltada à ocupação da Amazônia e do Centro-oeste (COSTA, 1988:63).

✓ Este processo caracteriza-se não somente pela utilização de insumos industriais no setor agrícola e venda de matérias-primas às indústrias, mas pela modificação das relações sociais de produção, com o aprofundamento da divisão do trabalho.

A partir de 1967 podemos falar de uma "modernização induzida" ou compulsória. As políticas de crédito para a agricultura passaram a ter uma ligação direta com os procedimentos técnicos modernos e pré-determinados pelo Estado, que buscava implantar padrões técnicos e econômicos novos, que incluíssem a utilização de sementes selecionadas, correção de solos e insumos químicos.

A indústria de implementos agrícolas, favorecida por créditos agrícolas a juros negativos para os agricultores, passou por um crescimento do consumo de seus produtos. Mas torna-se importante ressaltar que tal fato não se deu por uma política isolada, voltada à indústria para a agricultura, mas a uma política mais ampla de fortalecimento da indústria brasileira em geral.

✕ A partir de então o processo de industrialização mostra-se irreversível sob vários ângulos. A base técnica impede a manutenção de uma produção mínima viável sem a utilização de insumos industriais e *"do ponto de vista do processo do trabalho, isto se mostra com a formação de um setor de assalariados rurais em substituição às formas antigas de relações familiares e dependência pessoal. Esses assalariados, além de se diferenciarem pelo aspecto formal da relação assalariada, estão inseridos no processo produtivo de forma distinta dos antigos colonos, parceiros, etc. Os assalariados estão em geral vinculados a somente algumas fases específicas do processo de produção (...). É o caráter social e irreversível da industrialização da agricultura, que permite a criação de um verdadeiro*

proletariado rural, estreitando-se a possibilidade de reprodução de formas independentes da pequena produção ou de formas em que o trabalhador mantém o controle do processo de trabalho. Em outras palavras, a industrialização da agricultura determina a passagem da subordinação indireta para a subordinação direta do trabalho ao capital” (KAGEYAMA *et al*, 1990:126).

Dos Complexos Agro-industriais aos Sistemas Técnicos Agrícolas

À medida que o processo de industrialização se complexiza, a agricultura torna-se um elo de uma cadeia. Com a efetivação da indústria de insumos e maquinaria agrícola e da agroindústria processadora, podemos falar da formação de complexos agro-industriais (CAIs). A partir de então a divisão tradicional agricultura / indústria / serviços não se mostra mais adequada pois a agricultura perde sua dinâmica própria e seu funcionamento passa a depender de dinâmicas específicas para cada cultura.

O que dá unidade às diferentes atividades e culturas dos CAIs é o fato de serem atividades do capital, ou seja, muda o papel da agricultura no padrão de acumulação do país; *"essa mudança qualitativa se concretiza nos CAIs e no processo de fusão / integração de capitais intersetoriais pelo capital financeiro”* (KAGEYAMA *et al*, 1990:124).

É importante salientar ainda, que esta nova forma de agricultura não necessita mais de relações com a cidade mais próxima e, ao mesmo tempo, pode manter contato intenso com lugares distantes. Daí a necessidade de entendermos a dinâmica dos circuitos espaciais de produção, que são definidos pela circulação

de bens e produtos, tornando perceptível a maneira como os fluxos perpassam o território.

"A partir desses arranjos territoriais, a produção de milho e soja da região Centro-Oeste continua ganhando importância, sobretudo quando se torna uma das instâncias do circuito de produção de grandes empresas agroalimentares" (SANTOS & SILVEIRA, 2001:130).

Podemos entrever, no processo indissociável de modernização da agricultura e do território no Brasil, a crescente importância da circulação (mobilidade de fluxos materiais) e da comunicação (mobilidade de fluxos informacionais), como decorrência de uma gradual dinâmica de especialização funcional dos lugares agrícolas. Isso nos conduz, necessariamente, a considerar que uma nova geografia do Brasil consolida-se subordinando os CAIs a um sistema técnico mais abrangente, e mais exigente, no que se refere aos elevados níveis de organização. Trata-se da tendência já apontada por J. S. Martins (1986) e M. Santos (1996) de um papel condicionante mais expressivo da circulação sobre a produção propriamente dita, no período atual.

A Soja como *Commodity*⁵

Devido às diferentes dinâmicas assumidas por cada cultura, trataremos neste trabalho apenas da soja, principal produto agrícola nacional, voltado quase que exclusivamente para a exportação, especialmente na forma de farelo, pois o

⁵ *Commodity*: "produtos agropecuários, metais, índices de ações e outros produtos, cuja incerteza relativa ao seu preço futuro possa influenciar negativamente a atividade econômica" (BRITO, 1996:108 *apud*, CASTILLO, 1999:196).

comércio internacional da soja brasileira em grãos corresponde apenas a 32% do volume exportado de farelo (Ministério do Transporte - www.transporte.gov.br). No aspecto de transporte de carga, é também o produto que gera fluxos mais significativos entre as zonas de produção e os locais de beneficiamento, e desses aos portos exportadores.

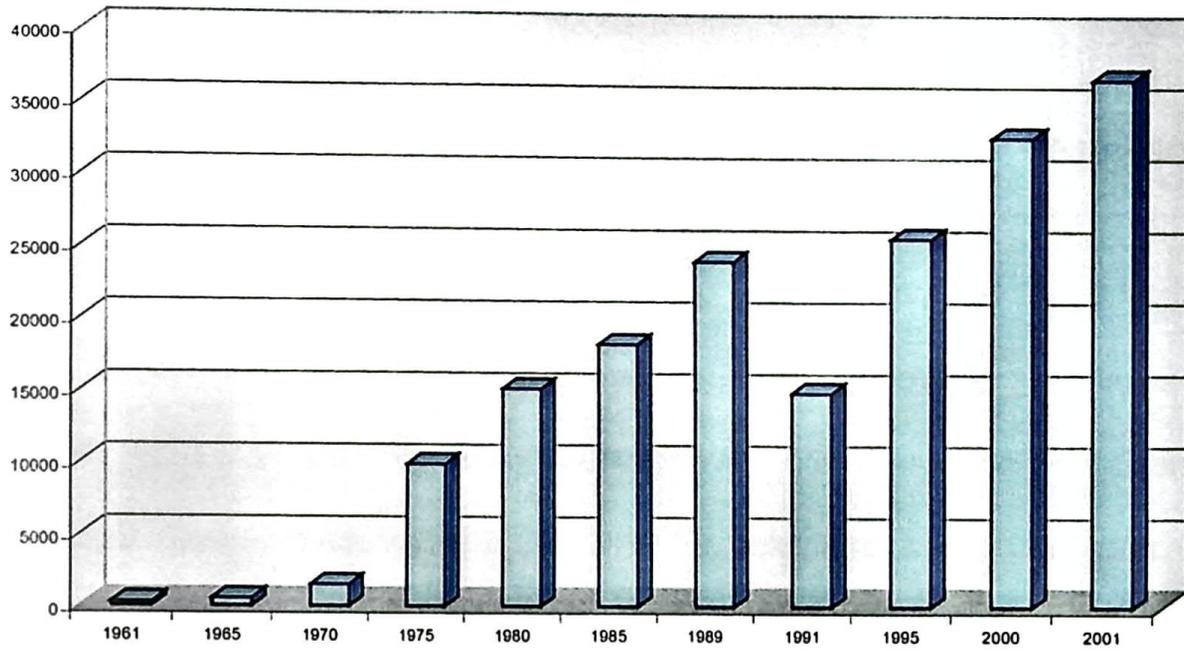
“Emblema de uma agricultura globalizada, a soja penetra no Brasil, depois de 1964, a partir de uma frente pioneira no Rio Grande do Sul (...) Ancorado na demanda de farelos protéicos para alimentação animal pelos países europeus e no crédito fiscal, o avanço da fronteira agrícola da soja foi extraordinário, assim como o aumento da quantidade produzida”(SANTOS & SILVEIRA, 2001:128).

A produção de soja atingiu cerca de 23,2 milhões de toneladas em 1996, destacando-se como principais produtores os estados do Paraná (25%), Mato Grosso (22%) e Rio Grande do Sul (18%). As produções de farelo e óleo de soja foram de cerca de 15,8 milhões de toneladas e 3,8 milhões de toneladas, respectivamente.

“A cultura da soja, nascida moderna no Brasil, teve desde seus albores altos rendimentos. Mas entre 1980 e hoje o rendimento médio elevou-se de 1727 quilos por hectare para 2163 quilos por hectare. Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná e Rondônia apresentam os mais altos valores” (SANTOS & SILVEIRA, 2001:134).

Fonte

Produção de Soja no Brasil - em mil toneladas

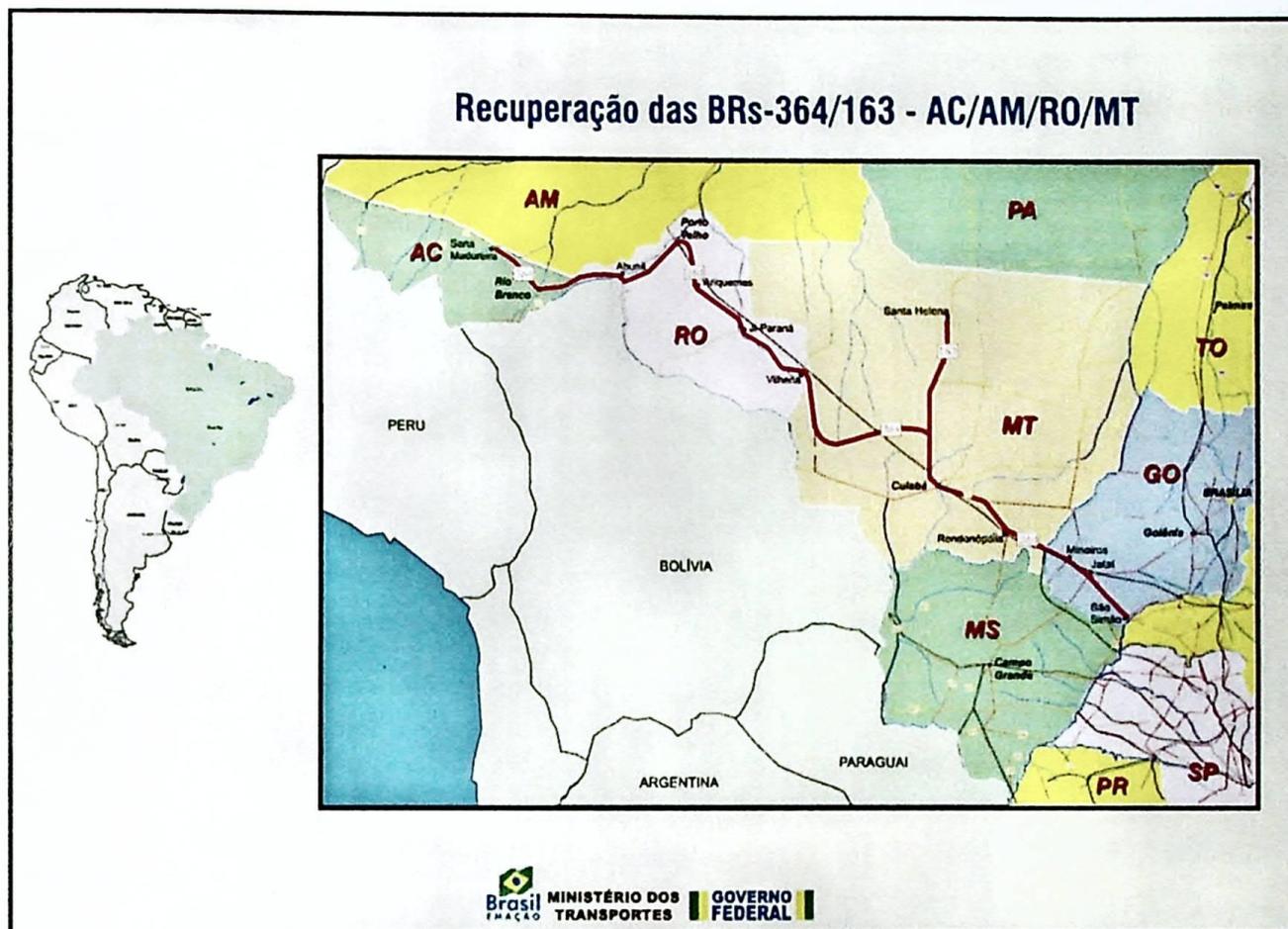


Fonte: www.fao.org

Esta especialização gera demandas específicas de circulação e, sendo a soja uma das principais *commodities* agrícolas brasileiras, as ligações entre os principais centros de produção e beneficiamento com os portos, para exportação, conduziu a uma política territorial muito particular: o corredor de exportação. É esta prática espacial que compreendemos como geradora de novos espaços alienados no território brasileiro.

Integrante do projeto estatal denominado "Avança Brasil" – programa que tem por finalidade equipar e modernizar o território brasileiro para torna-lo adequado aos atuais parâmetros de competitividade -, o Corredor Oeste-Norte tem como uma de suas prioridades o escoamento da soja para a exportação.

Sistema rodoviário



A malha rodoviária integrante do Corredor Oeste-Norte soma cerca de 7.500km de estradas federais dos quais, aproximadamente, 3.500km são pavimentados, destacando-se entre as rodovias mais importantes as BR-010, BR-163, BR-316 e BR-364.

Sistema ferroviário



No corredor, a única ferrovia existente é o trecho inicial da Estrada de Ferro Carajás, localizada entre a Serra de Carajás e a divisa dos estados do Pará e do Maranhão. É uma ferrovia moderna, de alta eficiência de transporte e que movimenta basicamente minério de ferro, em um sistema que interliga o local de extração (a mina) ao porto, onde o minério de ferro é exportado pelo Terminal de Ponta da Madeira, em São Luís (MA), e para abastecimento de algumas usinas siderúrgicas localizadas na Região Sudeste.

Sistema hidroviário⁶



O subsistema hidroviário compreende os rios Paraguai, Tapajós–Teles Pires, Amazonas e Tocantins–Araguaia.

⁶ Os dados referentes ao sistema hidroviário e portuário estão disponíveis em trabalho contido na página do

- Hidrovia do Madeira



Fonte: www.transportes.gov.br

A hidrovia dos rios Madeira e Amazonas constitui a mais importante ligação fluvial desse corredor estratégico, utilizada no segmento Porto Velho–Itacoatiara, que possui extensão de 1.115km, basicamente na exportação da soja produzida na região da Chapada dos Parecis, em Mato Grosso.

- Hidrovia do Paraguai



Fonte: www.transportes.gov.br

Administrado pela Administração da Hidrovia do Paraguai (AHIPAR), esse sistema hidroviário é composto basicamente pelos trechos navegáveis dos rios Paraguai e Paraná, incluindo o canal do Tamengo, que faz a ligação da hidrovia, na altura de Corumbá (MS), com o território boliviano. De Cáceres (MT) a Buenos Aires (Argentina) ou a Nova Palmira (Uruguai), a hidrovia compreende uma extensão navegável contínua de aproximadamente 3.400km.

O transporte do minério de ferro e manganês, produzido na região de Corumbá (MS) é embarcado na hidrovia com destino aos portos do Uruguai e Argentina, verificando-se ainda um grande aumento no transporte de granéis agrícolas e minerais bolivianos, assim como da soja originária da região de Cáceres (MT).

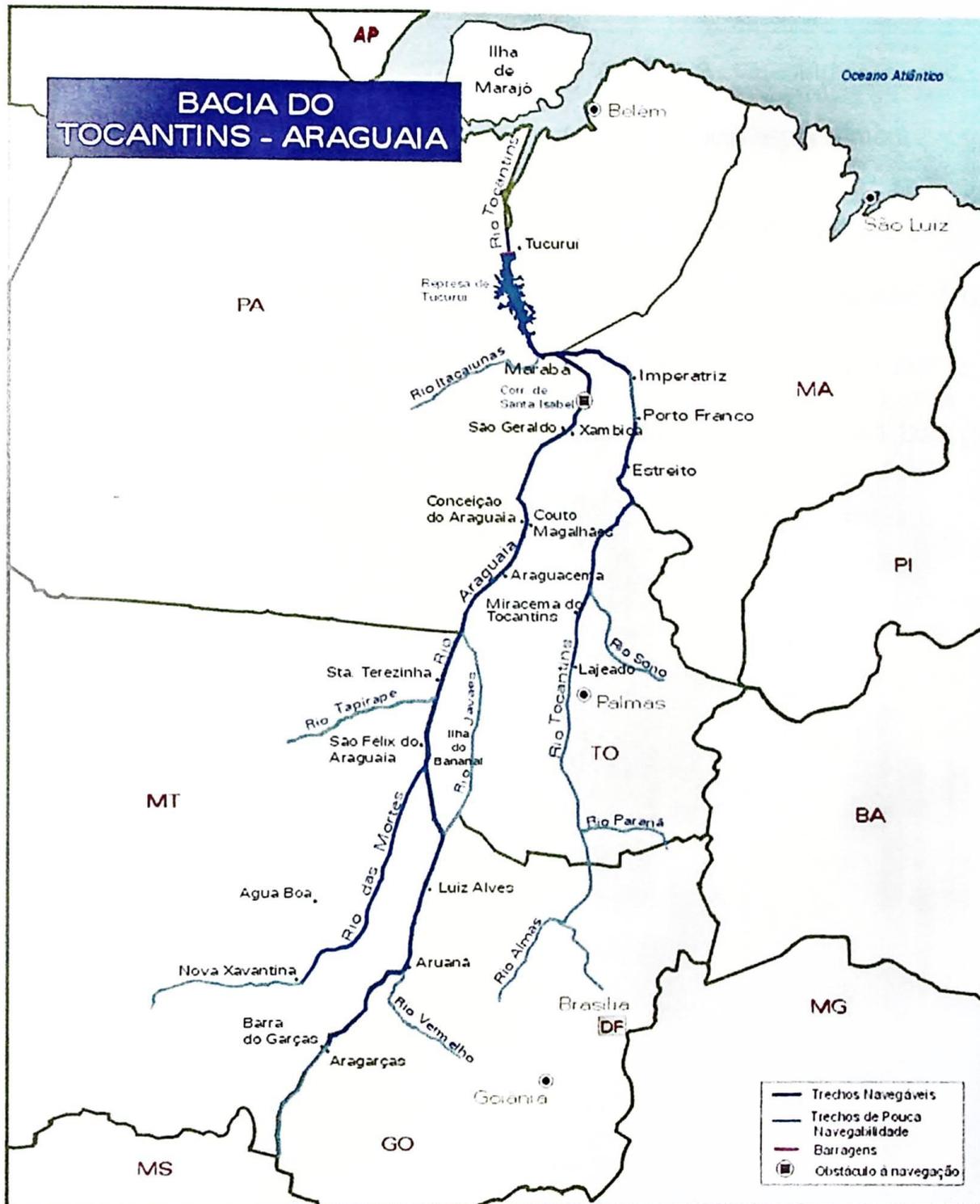
- Hidrovia do Tapajós–Teles Pires

O rio Tapajós é um afluente do rio Amazonas e tem 851km de extensão até a confluência dos rios Juruena e Teles Pires. Todo seu curso desenvolve-se no Pará, fazendo fronteira apenas em um curto trecho com o Amazonas.

O baixo Tapajós é navegável por comboios de carga numa extensão de 345km até as proximidades de São Luís do Tapajós (PA), em qualquer época do ano. Nas épocas de águas altas, permite o tráfego até mesmo de navios marítimos.

O rio Teles Pires, com cerca de 192km até a região de Cachoeira Rasteira, também só é navegável por pequenas embarcações.

- Hidrovia Tocantins–Araguaia



Fonte: www.transportes.gov.br

A hidrovia é atualmente gerida pela AHITAR, vinculada à Companhia Docas do Pará (CDP). A região, servida pela hidrovia Tocantins–Araguaia tem área de influência com cerca de 850.000km², estendendo-se por sete estados: Pará,

Tocantins, Maranhão, Piauí, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás. Grande parte dessa área pode ser incluída em zonas de novas "fronteiras agrícolas" que se encontram em contínua expansão, apresentando características de alta potencialidade produtiva, o que facilita a produção de grãos, especialmente a soja.

Estudos comprovam a necessidade de aumentar a navegabilidade do trecho do rio Araguaia entre Aruanã e Xambioá (cerca de 1.200km), permitindo, a partir daí, um transbordo para o modo rodoviário, por 283km, até Imperatriz e, em seguida, o alcance dos portos de Itaqui e Ponta da Madeira, em São Luís (MA), utilizando-se das Ferrovias Norte-Sul e Carajás.

Sistema portuário



- Porto de Belém

Administrado pela Companhia Docas do Pará, o porto está localizado na margem direita da baía de Guajará, em frente à Ilha das Onças. Dispõe de acesso rodoviário pela BR-316 e acesso marítimo pela Ilha de Marajó, que possui um canal natural com 110km de extensão, e alcança a baía de Guajará.

Foram movimentadas, em 1996, no porto, cerca de 2,3 milhões de toneladas no cais público e 10 milhões de toneladas fora do cais, das quais 126 mil toneladas de gasolina, 309 mil toneladas de diesel e 95 mil toneladas de álcool.

- Porto de Vila do Conde

Localizado à margem direita do rio Pará, em Ponta Grossa (PA), no município de Barcarena, o porto de Vila do Conde é administrado pela Companhia Docas do Pará. Tem acessos rodoviários pelas rodovias estaduais PA-151 e PA-481, que contam com balsas para completar as ligações ao porto. O canal de acesso é o mesmo do porto de Belém até as proximidades da ilha do Mosqueiro.

- Terminal de Ponta da Madeira

Pertencente e operado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), esse terminal situa-se a leste da baía de São Marcos, em frente ao porto de Itaqui, e é especializado na exportação de minério de ferro, embora também movimente grãos.

O acesso rodoviário é realizado pela BR-135, que interliga o porto às BR-222 e BR-316, e o ferroviário é feito pela Estrada de Ferro Carajás, em bitola larga. O canal de acesso marítimo tem cerca de 1,5km de largura e comprimento aproximado de 3,6km. Possui quatro pátios de estocagem com capacidade para 2,1 milhões de toneladas de minério de ferro, e um silo para granéis agrícolas, com capacidade para 22.500 toneladas.

As antigas divisões territoriais do trabalho, em escala mundial, implantadas e consolidadas no primeiro e segundo momentos de colonização, geraram um padrão de organização interna dos territórios nacionais da periferia do capitalismo, que foi chamado pelo geógrafo H. Isnard (1982) de espaços alienados. Tratava-se de uma geografia funcional ao desenvolvimento geograficamente desigual (E. Soja, 1989), cuja lógica sempre impôs dificuldades adicionais às aspirações de justiça social aos países periféricos e semi-periféricos (Wallerstein, 1990).

A formação sócio-espacial brasileira, isto é, a especificidade do modo de produção e de seus sucessivos momentos no país, considerando as particularidades culturais, econômicas, históricas, políticas e territoriais, sempre foi marcada pelo antagonismo na busca incessante, de um lado, por uma obediência aos vetores externos e por uma geografia extrovertida e, de outro lado, pela tentativa de integrar o território de maneira a unificar os mercados regionais e implantar um projeto de caráter nacional.

Ambos os processos somente são logrados com a extensão das redes geográficas, e são, portanto, dependentes não apenas de vontades políticas, mas também da evolução técnica.

A configuração territorial brasileira (conjunto da materialidade composta por objetos naturais e artificiais), incluindo o tamanho do território, suas

diversidades e suas desigualdades, sempre impôs dificuldades à implantação de quaisquer projetos sociais.

Hoje, no período marcado pela competitividade, as contradições sócio-espaciais não somente persistem como se agravam. A divisão territorial do trabalho se aprofunda, graças aos novos sistemas técnicos de produção e de mobilidade, tornando o território brasileiro muito mais disponível para as estratégias das grandes empresas. O Estado cede às grandes empresas grande parte de suas políticas e temos como resultado um uso corporativo do território.

Isso se evidencia plenamente na modernização da agricultura e no sistema de movimento do território brasileiro. É justamente na combinação destas duas características geográficas que podemos analisar o Corredor Oeste-Norte como elemento de um conjunto de ações mais amplo, recentemente implementado no território nacional.

O processo de modernização da agricultura acarretou a mudança nas relações sociais de produção e trabalho. A proletarização do trabalhador do setor agrícola e a concentração de terras e produção nas mãos de grandes empresas possibilitam às mesmas maior poder de negociação perante o Estado, já que não dependem mais da produção de alimentos, tendo nesta atividade apenas mais um setor de investimentos de capitais.

Esta concentração da possibilidade de produção nas mãos de agentes hegemônicos e da capacidade que as empresas possuem hoje de fazer política, faz com que o uso do território torne-se irracional perante os interesses e necessidades da maior parte da população, pois as funções de governo e política

antes controlados pelo Estado se descaracterizaram e encontram-se integrados aos sistemas de comando definidos por agentes transnacionais.

- CAIXETA FILHO, José. *Transporte e Logística nos Sistemas Agroindustriais*. São Paulo, Editora Atlas, 2001.
- CASTILLO, Ricardo Abid. *Sistemas Orbitais e Uso do Território. Integração eletrônica e conhecimento digital do território brasileiro*. Tese de doutoramento, DG-FFLCH. Universidade de São Paulo, 1999.
- CATAIA, Márcio. *Território Nacional e Fronteiras Internas. A fragmentação do território brasileiro*. Tese de doutoramento, DG-FFLCH. Universidade de São Paulo, 2001.
- CONTEL, Fábio Betioli. "O Sistema de Movimento do Território Brasileiro". In SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro, Editora Record, 2001.
- COSTA, Wanderley Messias da. *O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil*. São Paulo, Editora Contexto, 1988.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, Editora Nacional, 1969.
- HARDT, Miche e NEGRI, Antonio. *Império*. Rio de Janeiro, Editora Record, 2001.
- IANNI, Octávio. *Colonização e Contra-Reforma Agrária na Amazônia*. Petrópolis, Editora Vozes, 1979
- ISNARD, Hildebert. *O Espaço Geográfico*. Coimbra, Livraria Almedina, 1982.

- KAGEYAMA, Ângela, *et al.* "O Novo Padrão Agrícola Brasileiro". In DELGADO, *et al.* *Agricultura e Políticas Públicas*. Brasília, IPEA, 1990.
- MARTINS, José de Souza. *O Cativo da Terra*. São Paulo, Editora HUCITEC, 1986.
- OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. "Agricultura Brasileira: desenvolvimento e contradições". In CHRISTOFOLETTI, Antônio. *Geografia e Meio Ambiente no Brasil*. São Paulo. Editora HUCITEC, 1996.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1969.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo, Editora Ática, 1993.
- RESENDE, Eliseu. *As Rodovias e o Desenvolvimento do Brasil*. 1973.
- RIFKIN, Jeremy. *O Fim dos Empregos*. São Paulo, Editora Makron Books do Brasil, 1995.
- RODRIGUES, Lysias. *Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1974.
- SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo, Editora HUCITEC, 1994a.
- SANTOS, Milton. *Por uma Economia Política da Cidade*. São Paulo, Editora HUCITEC, 1994b.
- SANTOS, Milton. "Guerra dos Lugares". In *Folha de S. Paulo*, 1997.
- SANTOS, Milton. *O Espaço do Cidadão*. São Paulo, Editora Nobel, 1998a.

- SANTOS, Milton. "O Retorno do Território". In SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de e SILVEIRA, Maria Laura. *Território. Globalização e Fragmentação*. São Paulo, Editora HUCITEC, 1998b.
- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo, Editora HUCITEC, 1999.
- SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro, Editora Record, 2000.
- SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro, Editora Record, 2001.
- SERNA, Ernesto Guevara de la. *Revolução Cubana*. São Paulo, Edições Populares, 1979.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *A Ideologia do Colonialismo*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1965.
- SOJA, Edward. *Geografias Pós-Modernas*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 1989.
- SOUZA, Maria Adélia A. "A Metrópole Global? Refletindo sobre São Paulo". In SOUZA, Maria Adélia A. , et al. *Metrópole e Globalização*. São Paulo, Editora CEDESP, 1999.
- WALLERSTEIN, Immanuel Maurice. *O Sistema Mundial Moderno*. Porto, Editora Afrontamento, 1990.

XAVIER, Marcos. *O Sistema Rodoviário Brasileiro. Um elemento técnico do território.* Trabalho de Graduação Individual – TGI, DG-FFLCH. Universidade de São Paulo, 1997.