

Scientific Electronic Archives

Issue ID: Sci. Elec. Arch. Vol. 16 (3)

March 2023

DOI: <http://dx.doi.org/10.36560/16320231677>

Article link: <https://sea.ufr.edu.br/SEA/article/view/1677>



Infraestruturas de logística e transporte em Mato Grosso: uma leitura geográfica.

Logistics and transport infrastructures in Mato Grosso: a geographic reading.

Ronivalter de Souza

Universidade Federal de Rondonópolis

Corresponding author

Silvio Moises Negri

Universidade Federal de Rondonópolis

silvio.negri@ufr.edu.br

Resumo. A introdução do Brasil, na nova divisão internacional do trabalho provocou muitas transformações no espaço geográfico nacional. A integração econômica definitiva do território brasileiro, sob a égide da globalização, foi viabilizada pela expansão do meio técnico-científico-informacional, generosamente amparado pelo Estado, materializado na artificialização do território, ou seja, na modificação do meio natural pelas ações dos grupos sociais, o qual foi potencializado para responder às demandas da produção moderna exigida pela nova lógica de reprodução do capital. Nesse processo, a modernização agrícola foi aguda e a fronteira agrícola expandida, através da incorporação produtiva de áreas periféricas, principalmente as terras do território mato-grossense. A modernização do setor agrícola implicou no aumento da produção e na necessidade de uma maior fluidez corporativa, reclamando mais investimentos no setor de transportes. Porém, como o Estado teve pouca capacidade de dotar o território mato-grossense da logística de transportes adequada aos interesses corporativos, criou-se um quadro que limita a competitividade da cadeia do agronegócio, levando-o a buscar novas possibilidades para superar as dificuldades existentes.

Palavras-Chave: Políticas Públicas; Mato Grosso; Agronegócio; Infraestrutura de Transporte e Logística.

Abstract. The introduction of Brazil, in the new international division of labor brought about many changes in the national geographical space. The final economic integration of Brazil, under the aegis of globalization, was made possible by the expansion of the technical-scientific-informational environment, generously supported by the state, embodied in the artificiality of the territory, the modification of the natural environment for the actions of social groups which was enhanced to meet the demands of modern production required by the new logic of reproduction of capital. In this process, agricultural modernization was sharp and the agricultural frontier expanded, through the productive incorporation of outlying areas, especially the lands of Mato Grosso territory. The modernization of the agricultural sector resulted in increased production and the need for greater corporate fluidity, demanding more investment in the transportation sector. However, as the state had little capacity to provide the Mato Grosso area of logistics adequate transport to corporate interests, it created a framework that limits the competitiveness of the agribusiness chain, leading him to seek new possibilities for overcoming the existing difficulties.

Keywords: Public Policies; Mato Grosso; Agribusiness; Transport & Logistics Infrastructure.

Introdução

Na construção de uma pesquisa é importante o uso de categorias e conceitos que se tornam fundamentais para o direcionamento da investigação científica. Na ciência geográfica, a discussão conceitual é entendida como um instrumento fundamental na compreensão da realidade humana e social. Na construção do conhecimento, é necessária uma discussão na direção do campo teórico, trabalhando de forma

adequada as categorias de análise que são utilizadas pela geografia.

A categoria de análise trabalhada é o território usado. Santos (2012, p. 20), afirma que esta categoria indica a necessidade de analisar sistematicamente a constituição do território, e assim buscarmos o devido entendimento da complexidade da realidade. Devido às transformações que ocorrem no mundo e às diferentes concepções, é importante entender que

as categorias não são algo pronto e acabado, pelo contrário, estão em constante construção.

Neste artigo, os principais conceitos, categorias e noções que serão trabalhados são a infraestrutura de logística e de transporte que, representada pelas melhorias que estão em curso no Brasil e no estado de Mato Grosso, que redirecionará os fluxos de grande parte da cadeia produtiva mato-grossense e trará repercussões ambientais, sociais e econômicas. A referida logística, no que lhe diz respeito, está proporcionando o surgimento e a consolidação de novas fronteiras, conceito a ser discutido devido ao novo significado que vem dando ao território.

Por sua vez, todas essas transformações se refletem em conflitos devido à incompatibilidade dos objetivos da ocupação e uso da terra entre populações tradicionais, indígenas, camponeses e pequenos produtores em contraponto com os novos agentes, ligados ao agronegócio que estão ampliando sua ocupação nas cinco mesorregiões do estado de Mato Grosso. Com as transformações que vêm ocorrendo no estado, a noção de desenvolvimento sustentável, que aparece em muitos documentos e planos oficiais, como um objetivo a ser alcançado, suscita discussão, ou seja, o aprofundamento da natureza desse desenvolvimento, para quem e como alcançá-lo, surgindo aí o papel do Estado, um dos principais atores que através das políticas públicas influencia todo o desenvolvimento deste processo.

Desta forma, o presente trabalho tem por objetivo a análise e, consequentemente, a compreensão da política de modernização da infraestrutura logística e de transporte no estado de Mato Grosso. Após definido o objetivo, se fez necessário operacionalizar a pesquisa, trazer à tona os procedimentos adotados no projeto de investigação. Como método, foi feito um esforço de análise e síntese, de acordo com as premissas de Milton Santos (2001), onde estabelece que o método significa levar em conta várias escalas de manifestação da realidade, de forma a encontrar as variáveis essenciais para o entendimento do objeto.

Procuramos, assim, captar as principais transformações no território mato-grossense advindo das transformações da infraestrutura de logística e transporte, considerando a difusão dos novos objetos técnicos sobre o território, na tentativa de verificar as principais transformações ocorridas na produção agrícola e na organização do espaço agrário regional.

Uma periodização territorial

Por território entende-se geralmente a extensão apropriada e usada em dado momento histórico, pois a apropriação pode ocorrer sem a necessidade do uso instantâneo, ou seja, o espaço territorial reservado para uso futuro. Para Santos (2001) território é a relação dialética de pertencer àquilo que nos pertence, e este sentido de propriedade e poder ultrapassa a razão humana,

uma vez que, o domínio territorial também é exercido por grupos de animais, pela flora, e principalmente pelas organizações e empresas, Milton Santos reforça a territorialidade corporativa, dizendo que:

O território como um todo é objeto da ação de várias empresas, cada qual, (...) preocupada com suas próprias metas e arrastando, a partir dessas metas, o comportamento do resto das empresas e instituições (SANTOS, 2012, p. 86).

No entanto, para melhor entender a manifestação da realidade e as transformações periódicas que envolvem o espaço territorial, Milton Santos estabelece como caminho o estudo do território usado, elegendo este como sendo sinônimo de espaço geográfico.

O uso do território é definido pela implantação de infraestruturas, denominada por Santos (2001, p.21) de sistemas de engenharia, e pela dinâmica da economia e da sociedade, ou seja, fatores atrativos de migração, de investimentos, somados as normatizações do Estado, são produtores de novos espaços geográficos.

Atualmente novos conjuntos de técnicas como rodovias, ferrovias e hidrelétricas, e objetos técnicos como veículos e implementos, e os insumos técnico-científicos como sementes, adubo e consultorias, promovem a eficácia, a eficiência, a divisão e a especialização do trabalho nos lugares, possibilitando a manutenção de um ciclo virtuoso para uns e vicioso para outros. Apesar da imprecisão em localizar a origem histórica do termo “infraestrutura”, sua etimologia remete a ideia da parte inferior de uma estrutura ou ao que ela serve de sustentação, no entanto, estrutura, pode ser conceituada como sendo o conjunto formado pela reunião das partes ou de elementos (BARAT, 2011, p.217), para Santos (1992, p. 50) “estrutura implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção”. Em suma, é à base de um sistema onde os componentes se relacionam, ou seja, os conjuntos de objetos e os conjuntos de ações interagindo e transformando o espaço social.

Numa visão geoeconômica, o conceito mais amplo de infraestrutura é o da base material ou econômica de uma sociedade ou organização. E este suporte estrutural está em função do atendimento das necessidades da vida social ao proporcionar serviços essenciais à melhoria dos padrões de vida dos cidadãos – quanto das corporações empresariais, logo do capital – na medida em que os serviços decorrentes delas se incorporam como insumos às funções de produção. A divisão territorial do trabalho é causa e efeito da organização das infraestruturas alocadas em cada lugar, ou seja, o nível de desenvolvimento técnico-científico da produção, e o conflito de interesses

entre as classes e/ou grupos sociais provocam mudanças infraestruturais.

A construção histórica do território brasileiro é a um só tempo único e diverso, desse modo, também é a soma e o resultado das histórias de suas regiões, com esta afirmação Santos e Silveira (2001, p. 23), demonstra quão árduo é o esforço para compreender o processo e o momento atual da realidade de um território com proporções continentais e diversificações, desigualdade e contradições na mesma escala.

O território da formação social brasileira, de forma semelhante ao resto do Continente Latino-Americano, foi sendo produzido historicamente através de impulsos externos demandados pelas diversas fases assumidas pelo capitalismo nos países centrais, que condicionaram sucessivas interações dos grupos sociais com os recursos disponibilizados pela natureza, mediatizadas pelas técnicas disponíveis em cada momento histórico, criando sucessivos meios geográficos (RIBEIRO apud NEGRI, 2001, p. 47).

Negri (2010, p.10), afirma que a “essência dessas transformações pode ser conhecida se buscamos analisar o processo histórico de constituição e transformações do fenômeno técnico”, que por sua vez este evento é o elo entre o homem e a natureza. Santos (2012, p.29) define a técnica como sendo “um conjunto de meios instrumentais e sociais com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço”.

Assim sendo, Milton Santos (2001) propõe uma periodização do território brasileiro entendendo-o como unidade e diversidade, onde a história da humanidade e de cada país constituem as bases do estudo das suas variadas etapas. Desta forma ele identifica três grandes fases, são elas: • Os meios naturais; • Os meios técnicos; • O meio técnico-científico-informacional.

A organização espacial é o resultado do trabalho humano acumulado ao longo do tempo. No atual sistema de produção, “o espaço é organizado sob o comando do capital” (CORRÊA, 1990, p.60), cujo modos e as formas não ocorrem uniformemente no território, seja em termos temporais ou espaciais, o que produz um grande rol de desigualdades territoriais, contribuindo para a diferenciação e hierarquização dos lugares.

A união entre a ciência, a técnica e a informação patrocinada pelo mercado torna-o globalizado, que para Santos (2012, p.23), é, “de certa forma, o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista”, o espaço geográfico definido por Santos (2012, p.39) como a “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados

isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”, ganha novos contornos, características e entendimentos. Para Santos (2012), a importância do espaço geográfico, se dará pela sua localização, pois nesta se medirá a eficácia das ações, e é nos lugares que repercutem os embates entre diversos atores e o território como um todo revela os movimentos da sociedade.

Nesta compreensão, as frequentes divisões territoriais do trabalho explicam as transformações da sociedade, bem como os novos conteúdos e respectivas funções dos lugares. Como determinam Santos e Silveira apud Negri (2001, p.46), “o trabalho se distribui no território condicionado pelas rugosidades de períodos precedentes nos lugares e se organiza sob novas formas de produção e circulação dando origem a uma nova divisão territorial do trabalho”.

Uma periodização territorial para Mato Grosso

Durante quatro séculos o estado de Mato Grosso permaneceu com uma densidade demográfica extremamente baixa, com ocupação majoritariamente de indígenas, o “contingente de elementos da sociedade nacional era insignificante” (NASCIMENTO, 1997, p.6). Este fato está diretamente relacionado às feições que assumiria o povoamento das áreas interioranas do Brasil no período colonial e neocolonial, marcado pela sucessão de sistemas produtivos regionais, baseados na extração de recursos naturais (minerais e vegetais) exportáveis.

Mato Grosso teve em sua ocupação semelhantes características do que também ocorreu em outros pontos do território do Centro-Oeste, ressalta-se que o território de Mato Grosso incluía todo o estado de Mato Grosso do Sul (sendo desmembrado em 1977, ficando com uma área de 903.329,7 km²), tendo sua economia, desta forma, voltada principalmente para a grande propriedade rural, sendo assim, uma das principais preocupações do governo federal foi a adoção de políticas públicas voltadas para a integração nacional e o desenvolvimento regional, consolidando em definitivo o estado de Mato Grosso.

Neste momento foram estabelecidas diversas instituições cujo objetivo era planejar os investimentos na região, sendo que grandes projetos de investimento em tecnologia e capital contribuíram para efetivar a ocupação e a modernização da agricultura na região, aumentando desta forma a área explorada e a sua respectiva produtividade, reforçando o caráter de concentração fundiária, em detrimento de pequenos posseiros camponeses, e da pequena produção familiar diversificada. Figueiredo et al (2005, p.560) descreve este período da seguinte forma:

O desenvolvimento da economia daquele estado está relacionado com a expansão da fronteira agrícola do Centro-Oeste, a partir

das décadas de 1950 e 1960. Posteriormente, nos anos 70, a presença do Mato Grosso foi fundamental para a criação de projetos de desenvolvimento regional, como o Prodoeste, Polamazônia e Polocentro com incentivos fiscais e facilidade de crédito para a produção agrícola (...).

O avanço da fronteira no estado de Mato Grosso se encontra em estágios distintos, revelando espaços estruturados diferenciados, ocorrendo à existência de fronteiras consolidadas altamente tecnicizadas, inclusive com a presença de grandes agroindústrias, fase mais avançada do agronegócio. Acima desta fronteira, está a presença da pecuária que vai abrindo novos territórios para o agronegócio.

O estado do Mato Grosso apresentou uma transformação regional amparado nas diversas políticas públicas principalmente do governo federal implantadas principalmente nos anos da década 1970 visando os investimentos em infraestrutura e tecnologia, proporcionando desta forma um crescimento substancial, principalmente do setor primário.

Partindo dos pressupostos de Milton Santos para uma periodização territorial, admitimos neste trabalho, quatro grandes períodos da história territorial do Estado de Mato Grosso, conforme estabeleceu Negri (2001) em seu trabalho dissertativo sobre a modernização e a reorganização espacial, no entanto, o autor não definiu as nomenclaturas para os períodos, desta forma tomamos a iniciativa de defini-las da seguinte forma: • O período de povoamento; • O período da tecnificação; • O período da integração; • O período da globalização.

O Estado, participou ativamente deste processo, através de seus órgãos de planejamento e gestão territorial, implantando infraestrutura e subsidiando a expansão do capital, cuja lógica extrapola o território estadual e nacional, situando-se nos países centrais, centros hegemônicos do capitalismo mundial. Trata-se do período técnico-científico-informacional (SANTOS, 1992), onde a ciência e a informação tomam o lugar da indústria como motor dinamizador da divisão social e territorial do trabalho no país, e cujos lugares tendem a ser cada vez mais “periféricos e independentes”, do ponto de vista nacional e cada vez mais “especializados e dependentes”, do ponto de vista mundial.

Os projetos técnicos de logística e transporte

A ordem global busca impor, a todos os lugares, uma única racionalidade. “E os lugares respondem ao mundo segundo os diversos modos de sua própria racionalidade” (SANTOS, 2004, p.338), logo, para uma melhor compreensão exige-se uma geografia nova fundada na acelerada expansão e modernização das redes e fluxos materiais e informacionais e no aprofundamento da

divisão territorial do trabalho, traduzida na especialização regional produtiva. “A gradativa mundialização da produção, da prestação de serviços e do consumo, pelo menos para alguns setores e circuitos econômicos, assim como a unicidade planetária das finanças também são insígnias da globalização” (CASTILLO, 2011, p.331).

Quando trata especificamente do setor de transportes, pelo declínio observado dos investimentos em infraestrutura de transportes, foi necessário criar o Projeto-Piloto de Investimentos (PPI) em 2005, cuja ênfase era a melhoria da trafegabilidade da malha federal para reduzir os gargalos no escoamento da produção agrícola.

O PPI serviu de base para a criação do PAC (Plano de Aceleração do Crescimento), lançado em janeiro de 2007. A criação de outro instrumento, o PNLT (Plano Nacional de Logística de Transportes), desenvolvido em 2006 e concluído em 2007, serviu de base para os investimentos do PAC no setor de transportes.

A menção aos corredores de exportação, conceito que será considerado superado a partir do PNLT, caracteriza a identificação dos investimentos de infraestrutura com os setores produtivos hegemônicos, apesar de uma tentativa de inclusão de outros extratos produtivos na pauta de exportações.

Ainda dentro desta visão de intervenção e modernização da infraestrutura de transporte e logística, o governo federal criou em 2012 a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), uma empresa pública que tem por objetivo estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias (BRASIL, 2015).

Como as exportações de *commodities* apresentam crescimento constante, a pressão sobre a infraestrutura de transportes nas áreas produtoras se eleva. O agravante é que a região Centro-Oeste, notadamente o estado de Mato Grosso, atinge uma escala produtiva que passa a pressionar todo o sistema logístico, ou seja, além do modal rodoviário, o mais utilizado, as conexões com o modal ferroviário e a destinação aos portos começam a gerar impactos diretos na fluidez, como no caso dos congestionamentos, implicando no aumento dos custos operacionais.

A figura 01 apresenta os gargalos existentes devido à sobrecarga em que opera o sistema de movimento rodoviário em Mato Grosso.

A urgência das intervenções e a necessidade de fomentar o crescimento da economia com substancial incremento do Produto Interno Bruto (PIB) levou à criação do PAC, PIL e do PNLT cujas ações implicaram em impactos territoriais sob um novo rótulo, mas com a sua essência herdada dos planos anteriores.

As discussões que se seguem partem da análise dos elementos constituintes dos planos e

programas elencados com ênfase para as repercussões territoriais em Mato Grosso. Como as ações possuem um caráter de integração, já que a infraestrutura de transporte compreende na sua conformação a concepção de redes (rodoviária, ferroviária, hidroviária e portuária), procuramos vislumbrar as conexões mais diretas no estado, apesar do entendimento de totalidade do conjunto.

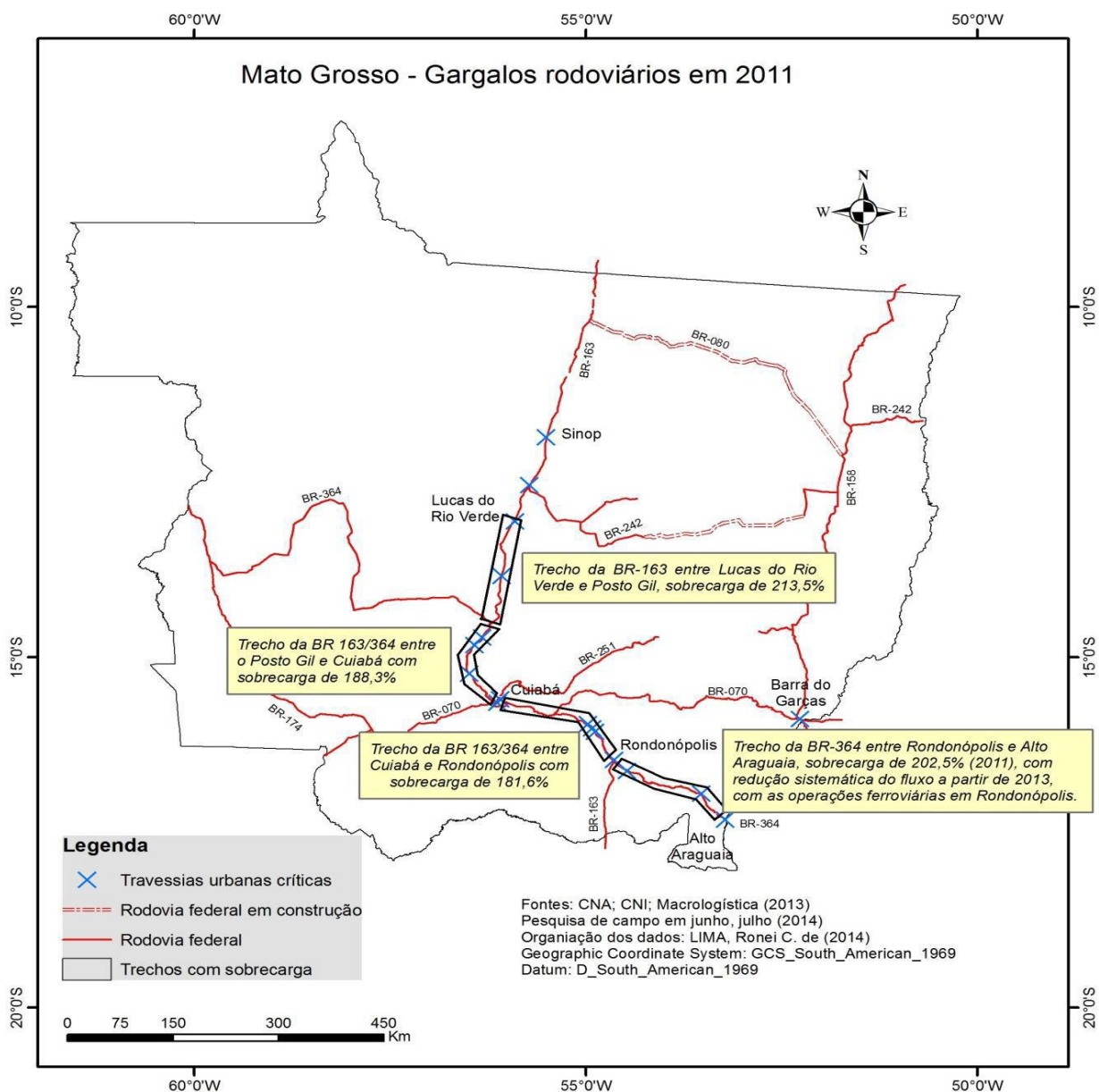
O PPA (Plano Plurianual) 2008-2011, propõe a organização das ações do governo com base em três eixos: crescimento econômico, agenda social e educação de qualidade. Na mensagem presidencial ao Congresso Nacional fica explícita a confiança nas ações programadas no PAC para manter o ritmo de crescimento, para tal, propõe a remoção dos obstáculos normativos e

administrativos, o estímulo aos investimentos privados e o aumento dos investimentos públicos em infraestrutura.

De acordo com Brasil (2007, p.19):

A elevação do nível de investimento pelo setor público na resolução dos gargalos existentes na infraestrutura logística e energética, aliada à continuidade das políticas inclusivas – essenciais à expansão do mercado interno –, é fundamental para a expansão da capacidade produtiva nacional e da elevação da produtividade sistêmica da economia.

Figura 01 - Mapa dos gargalos no sistema rodoviário de Mato Grosso



Fonte: Coelho, 2015.

A menção à infraestrutura logística é fruto da nova orientação que considera o sistema como um todo, presente inclusive ao citar a condição sistêmica da economia, somada com o signo da produtividade, cuja busca é objetivo presente no cenário competitivo do mercado globalizado. A proposta visa à diversificação de modais, pois a interiorização do desenvolvimento no país exige nova postura na medida em que as demandas sobre a infraestrutura se deslocam para áreas pouco diversificadas quanto à composição dos modais de transportes. Para Castillo (2011, p.346-347), a superação dos gargalos logísticos, o aumento da competitividade e a redução das desigualdades regionais são as principais metas do PAC em relação à logística. O alcance das metas depende das ações específicas em rodovias e ferrovias (construção, manutenção e duplicação), investimentos nos portos e aeroportos e na construção de gasodutos, em suma, grande parte dos investimentos em logística do programa “[...] se relacionam ao escoamento de produtos agrícolas provenientes do Cerrado”.

Para compreendermos mais detalhadamente as ações do PAC voltadas para a logística é necessário analisar o PNLT, visto que esse plano objetiva retomar o planejamento para o setor tanto no médio prazo como no longo prazo.

Conforme aponta Rocha Neto apud Lima (2015), o surgimento do PNLT ocorre num momento em que o setor de transportes é concebido como interinstitucional, portanto, exigente de uma integração maior no seu tratamento. Contudo, o Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa foram os responsáveis pela formulação final do Plano que irá subsidiar os PPAs até o ano de 2023, sendo que essa visão de planejamento para os transportes confere ao PNLT *status* de Plano de Estado, conforme defende o Ministério dos Transportes.

No conjunto das propostas que orientam o PNLT, é importante destacar alguns elementos centrais do plano: a) o Plano é nacional e federativo e não apenas federal;

b) por ser multimodal envolve toda a cadeia logística associada aos transportes; c) demanda um planejamento permanente com ampla participação da sociedade, já que é integrado e de caráter interinstitucional; d) compromete-se com a questão ambiental (Zoneamento Ecológico-Econômico); e) demanda reorganização administrativa para uma gestão eficiente e eficaz; f) é fundamentado nos conceitos de territorialidade, segurança e ocupação do território nacional, e de desenvolvimento sustentável do país, com equidade e justiça social.

Ao lado das ideias de desenvolvimento sustentável – imperativo do mundo moderno e sua relação conflituosa com a natureza –, e das questões sociais prementes em qualquer proposta política, ascende a questão territorial como nos discursos geopolíticos que embasavam os planos nacionais de desenvolvimento do período militar.

Sobre a questão territorial, cabe aqui a discussão da relação territorial e logística. De acordo com Silveira (2011, p.60-61), existem duas logísticas, a logística organizacional e a logística territorial, que se relacionam, já que são interdependentes. A primeira está voltada para o aumento da circulação de capital das empresas, já a segunda direciona-se ao planejamento referente às demandas de infraestrutura e na criação das normas, convergindo para a eficiência da fluidez territorial levando por consequência à alteração do território representado pelos espaços urbanos e rurais. O autor finaliza com o seguinte argumento: “Na ‘logística territorial’ estão contidos os sistemas de normas e de técnicas e seu principal agente configurador é o Estado”.

Pensar o território em longo prazo torna-se essencial, em razão, da demanda reprimida em vários setores, como o de transportes, demonstra como custa caro à sociedade as políticas imediatistas como as que ocorreram nos períodos anteriores, principalmente durante as crises.

A infraestrutura é um desses setores primordiais e exigentes de investimentos constantes. Assim, considerando que as obras de infraestrutura demandam normalmente prazos mais longos para a sua execução e necessita de manutenção sistemática, é importante o posicionamento do PNLT ao apontar para um plano de Estado e não de Governo, pois assegura continuidade das ações estratégicas desde que coerentes com as necessidades sociais e sob a vigilância dos órgãos de controle.

Como assinala Castillo (2011, p.347), o planejamento setorial é retomado pelo PNLT, o qual passa a oferecer “[...] subsídios à formulação dos PPAs 2008-2011, 2012-2015, 2016-2019 e 2020-2023, no que compete à racionalidade e à qualificação dos gastos públicos em logística.”

A proposta de investimentos indicados no PNLT subsidia-se por uma nova metodologia de agrupamento que deu origem a uma nova representação da organização espacial. Essa representação tem a logística como base dos fatores de agregação e geraram os vetores logísticos. No PNLT constam sete vetores: Amazônico, Centro-Norte, Nordeste Setentrional, Nordeste Meridional, Leste, Centro-Sudeste e Sul (BRASIL, 2007). O estado de Mato Grosso contém três vetores, Centro Sudeste, Centro Norte e Amazônico, portanto, possui posição estratégica ao fazer contato com grande parte do país.

A proposta de corredores de exportação considerada superada no discurso do PNLT, conforme aponta Castillo (2011), é revelada na composição da metodologia de agrupamento das microrregiões desse plano. Assim, fica explícito ao observar no texto de Brasil (2007, p.12) quando esse trata da espacialização territorial por vetores logísticos e coloca como um dos fatores representativos para o agrupamento das microrregiões homogêneas as “Perspectivas de

integração e inter-relacionamento (a antiga noção de “corredores de transporte”).

A concepção nova, proposta por meio dos vetores, se aproxima dos corredores de exportação na medida em que as ações pretéritas do Estado surtiram efeitos na reestruturação do território ao produzir áreas homogêneas de produção, como é o caso das vastas áreas de Mato Grosso com as *commodities*. Assim, mesmo com o discurso de redução dos desequilíbrios regionais, fica claro que o relatório aponta as áreas com melhores perspectivas para os investimentos, tanto públicos como privados, fornecendo informações importantes para a ação sobre o território dos diversos agentes. Essas ações convergem para as áreas mais dinâmicas ou para aquelas cujo potencial é considerado promissor.

Para Silveira (2013, p.44), são os fluxos de exportações e importações que se dão nos corredores de exportação os promotores do aumento da movimentação de cargas nas rodovias e nos portos. Esses corredores, porém, ao serem selecionados pelas corporações pelo potencial apresentado nos diversos estudos, não conseguem atender a função demandada, como é o caso das áreas de expansão da frente pioneira do Centro-Oeste, do interior do Nordeste e da Região Norte. Para o autor, esse cenário demonstra que: “O Brasil, em grande parte, ficou dependente dos ‘corredores de exportação’, onde a maioria dos recursos estatais em infraestruturas de transportes e investimentos privados é empregada.” (SILVEIRA, op. cit., p.44).

Os investimentos voltados para o estado de Mato Grosso, por exemplo, estão concentrados nas áreas vinculadas ao agronegócio, ficando grandes porções da região com as condições de infraestruturas aquém das necessidades, tornando-as pouco atrativas para receber investimentos, mantendo as em um ciclo pernicioso.

Expansão do agronegócio da soja e do milho e as novas demandas de infraestrutura de transporte e logística em Mato Grosso

Com o avanço e a abertura de novas fronteiras agrícolas dentro do território de Mato Grosso, as áreas estão ainda mais distantes dos maiores portos (Santos – SP, Paranaguá – PR, Rio Grande – RS) de escoamento da produção agrícola.

Como reflexo das políticas públicas acumuladas ao longo do tempo, a expansão das áreas destinada ao plantio de grãos no Centro-Oeste e em Mato Grosso entre as safras de 1976/77 até 2014/15, teve um incremento superior a 520% e 610% respectivamente (CONAB, 2016).

Durante a série histórica apresentada observa-se que os índices nacional, regional e estadual apresentaram uma acentuada elevação na evolução da produtividade de grãos, ambos aumentaram em mais de 280%, no entanto, a produtividade do Centro-Oeste e de Mato Grosso tiveram resultados ao longo do período avaliado melhor que a média nacional.

Com o aumento das áreas destinadas ao plantio dos grãos, a produção brasileira de soja sofreu um grande impacto, segundo a CONAB (2016), na safra 1976/1977, o volume colhido no Brasil foi de 12.145.000 toneladas, neste período a participação do Centro-Oeste era inexistente, na safra 2015/2016 o montante da colheita é de aproximadamente 172.892.000 toneladas do grão, o Centro-Oeste deverá produzir cerca de 73.911.000 toneladas, o que representa aproximadamente, 42,75% da produção nacional, e o estado de Mato Grosso, com uma produção de 27.968.000 toneladas, representa 16,18% da produção nacional, e 60,87% da produção do Centro-Oeste.

As perspectivas são geradas a partir da capacidade de expansão territorial das lavouras, entretanto, para a devida confirmação as oscilações do mercado (produção, estoque e consumo) mundial precisaria manter o ritmo das últimas décadas.

Além da expectativa de aumento stricto sensu da produção, nota-se uma nova distribuição da produção no território mato-grossense alterando a participação de cada macrorregião em termo relativo em favor das macrorregiões Noroeste, Norte e Nordeste, entretanto, em termo absoluto as macrorregiões com maior nível de produção continuam sendo a Médio Norte, seguido pela Sudeste.

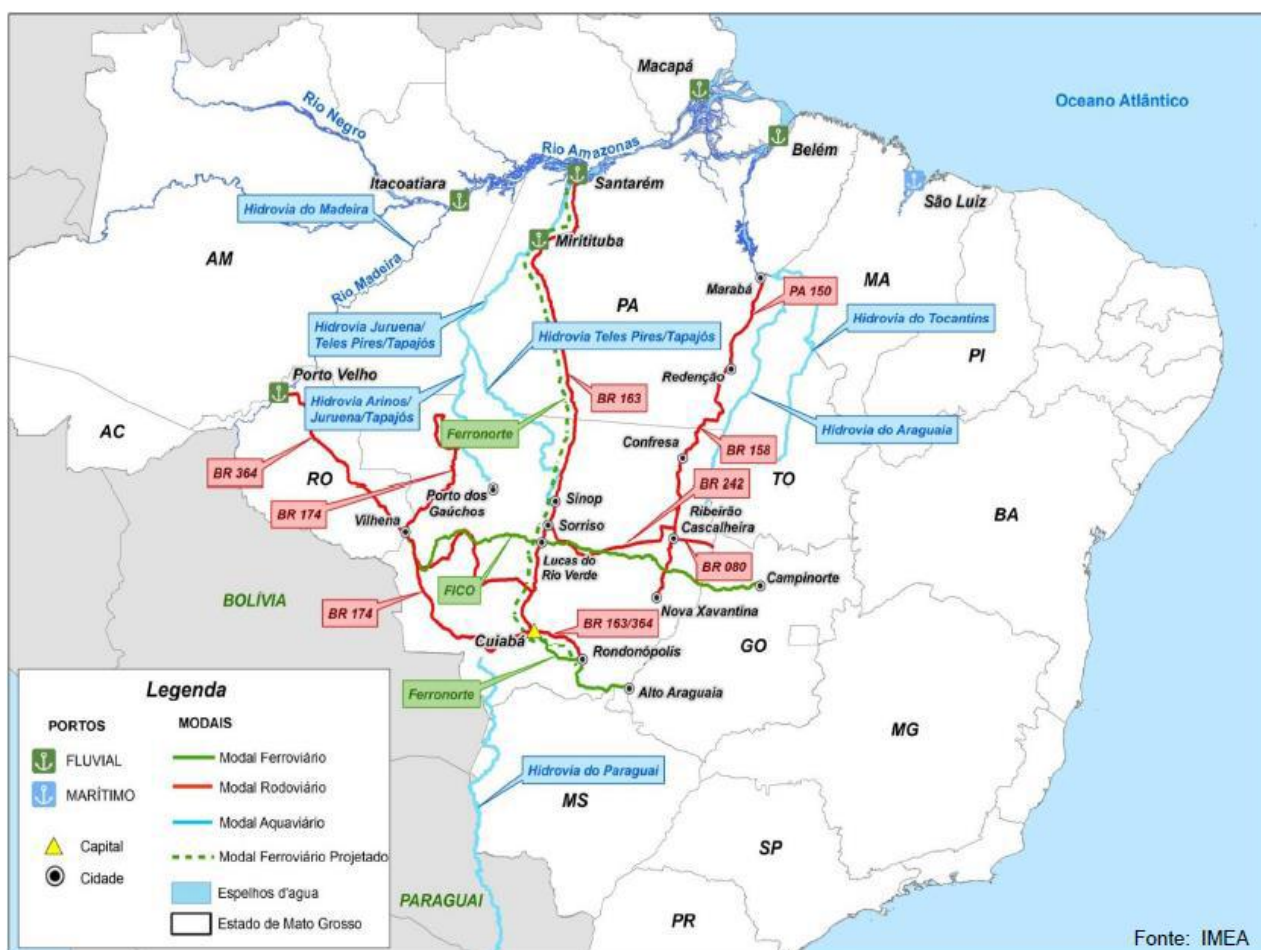
No entanto, sem perspectiva de mudança nas normas de uso e ocupação fundiária no Brasil estes aumentos de produção e de produtividade não estimularia uma redução nas desigualdades regionais.

Observa-se que há uma tendência de aumento de frações do território mato-grossense especializado na produção de *commodities* demandadas pelo mercado nacional e, sobretudo internacional, no entanto, estes novos pontos carecem de infraestrutura de logística e transporte, lugares historicamente com baixa dinâmica econômica, alguns popularmente chamados de “vale dos esquecidos”, como é o caso da região Nordeste, são agora os principais alvos da modernização em marcha em Mato Grosso.

A figura 02 mostra as principais rodovias federais em Mato Grosso, bem como propostas de hidrovias e ferrovias, que são alvos de investimentos como asfaltamento, recuperação, duplicação e até mesmo criação.

No sistema de movimento ferroviário os trilhos estão no município de Rondonópolis – MT, Wintesr (2011) afirma que este empreendimento é o maior terminal intermodal construído no Brasil, com capacidade de escoar mais de 30 milhões de toneladas de commodities agrícolas por ano. No que tange as hidrovias há apenas (em andamento) estudos de viabilidade como é o caso do rio Paraguai, Teles Pires e Juruena, por outro lado às hidrovias do rio Madeira (RO) e do Tapajós (PA) são realidades que estão sendo consolidadas como destinos da produção exportada.

Figura 2: Modais no Mato Grosso



Fonte: Aprosoja, 2014.

Logo, com as pavimentações e ampliações das principais rodovias e outros modais, o Estado brasileiro proporcionará situação mais favorável para reprodução do capital do agronegócio presente especialmente no estado de Mato Grosso e que vai repercutir em uma área que vai além das fronteiras do estado (FIGURA 03).

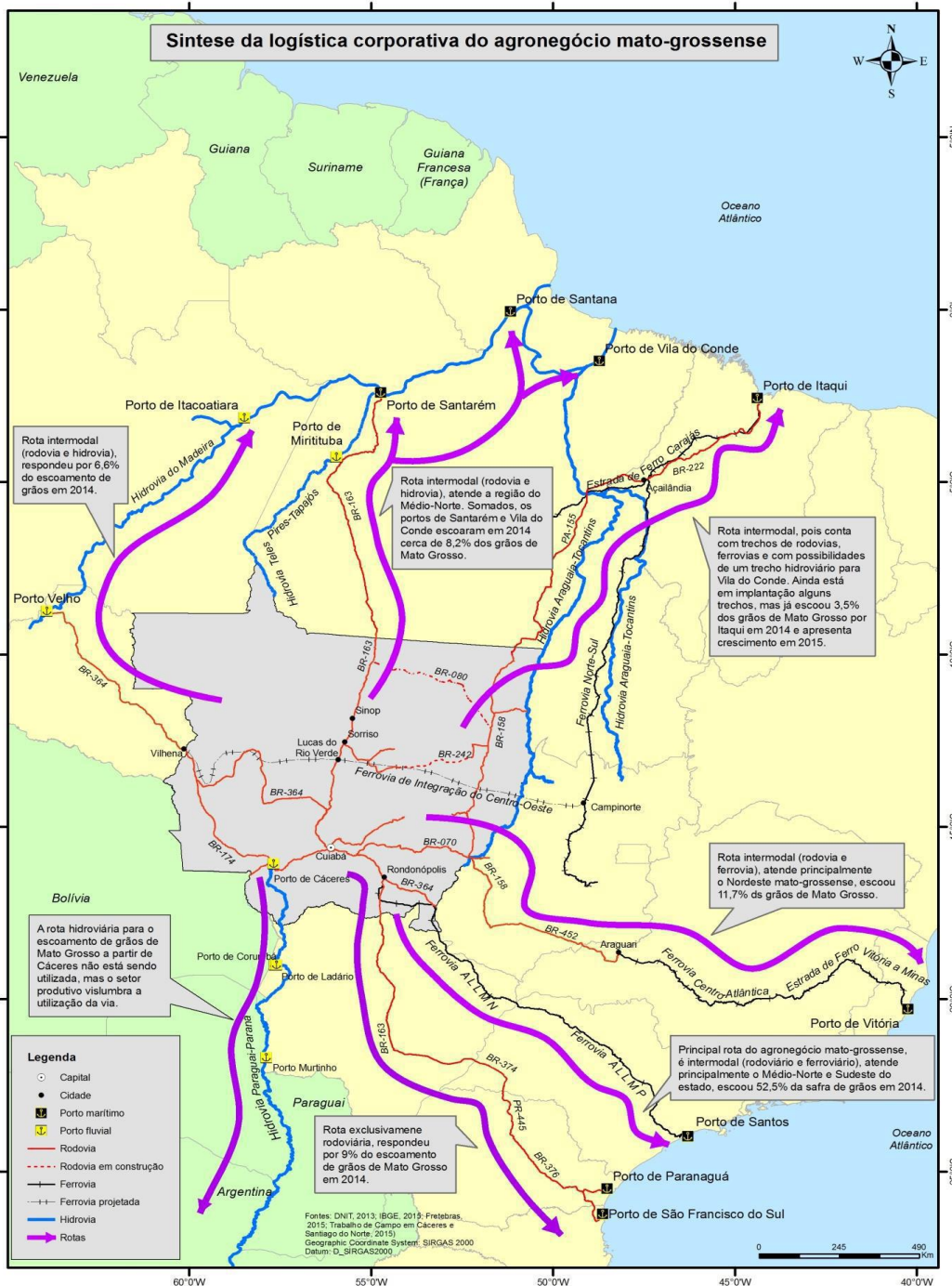
A modernização da logística e dos transportes em Mato Grosso segue a lógica de promover o aumento da velocidade do deslocamento dos materiais, produtos e informações como forma de contribuir na adição de valor do capital, haja vista, que os investimentos, tanto de origem pública ou corporativa, seguem o caminho e o mapa das *commodities*. Não é perceptível que haja uma intenção em promover o desenvolvimento e nem mesmo o crescimento regional através da modernização das técnicas de logística e de transporte, portanto, como já acontece nas regiões consolidadas o que se observa é a manutenção das contradições inerentes ao uso e ocupação de

frações selecionadas do território para a racionalização econômica de forma verticalizada.

Todavia, reforça-se a concepção que o fator preponderante para eleger os lugares e as frações do território mercedores dos investimentos é determinado pela política da produção, reprodução e acumulação do capital, em detrimento de questões sociais e ambientais.

Referindo-se à região Centro-Oeste do país, Santos (1996) alega que por não apresentar infraestruturas de períodos anteriores, isto é, heranças remanescentes de sistemas técnicos passados, como rodovias e ferrovias, esta se mostrou receptiva às novas infraestruturas que servem à economia moderna quando da ampliação da fronteira agrícola em sua direção, possibilitando a instalação de uma só vez da materialidade necessária para a economia contemporânea caracterizada pela fluidez, ou como caracterizam Santos e Silveira (2001, p.119): “são os novos fronts, que nascem tecnificados, cientificizados, informacionalizados”.

Figura 03: Síntese da logística corporativa do agronegócio mato-grossense



Fonte: LIMA, R. C. (2015).

Considerações finais

Os investimentos na região trazem expectativas positivas para os atores hegemônicos da economia, entretanto, por ser um estado rico em recursos naturais e biodiversidade, as obras de infraestrutura e as novas atividades trazem aumento dos impactos socioambientais, tais como o desmatamento, as migrações desordenadas, a grilagem, a ocupação ilegal de terras públicas, a concentração fundiária e expulsão de grupos indígenas e populações tradicionais.

Logo, mesmo com a influência das demandas de mercado e da interferência crescente da sociedade civil organizada como as ONG’s e os movimentos sociais, é preciso destacar o papel do Estado que funciona tanto como um importante incentivador, como limitador desses processos. No caso do desmatamento, o Estado atua através da legislação e de sua aplicabilidade, sendo responsável por etapas como o licenciamento, o monitoramento e a fiscalização, como também promovendo as políticas de investimento em infraestrutura, que vai trazer maior acessibilidade e

dinamismo para a economia do estado de Mato Grosso.

No período atual, a soja e o milho no *front* agrícola brasileiro sugerem a implantação de uma lógica produtiva de *commodities* voltada para a exportação, sendo que a expansão das terras agricultáveis nada mais é do que a incorporação econômica e racional dessas parcelas territoriais a um círculo produtivo em escala mundial.

Mas, a análise sugere a existência de uma visão racional afinado com o mundo corporativo, exemplificado pelas concessões e pelos investimentos efetuados em setores e locais estratégicos do ponto de vista do setor produtivo.

Quanto aos impactos resultantes desse processo de reestruturação do território, ficou evidente que houve uma acentuação da diferenciação entre os lugares. Esse processo faz parte da lógica capitalista, pois nem todos os lugares estavam aptos para atender as demandas do novo modelo produtivo. Desta forma, as dinâmicas mais intensas são realizadas nas regiões que concentram a maior parcela da produção como a região Oeste, Nordeste, mas principalmente no Médio-Norte.

A inversão da logística de transportes para o sentido Sul-Norte, com a intermodalidade proporcionada pelo pleno uso da rodovia BR-163 e 364 e as hidrovias (Amazonas - via portos de Miritituba e Santarém e Madeira - via Porto Velho), é o principal objetivo dos agentes que atuam no agronegócio brasileiro, que passam a exigir do Estado a celeridade nos projetos referentes a esses corredores de exportação.

No que tange aos gargalos logísticos, fenômeno que impulsiona as demandas por novas articulações e estratégias de ação dos agentes, verifica-se que eles provocam um descompasso na fluidez corporativa, aumentando o tempo de circulação do capital e com isso retardando a sua realização, visto que o processo produtivo só completa o seu ciclo com o consumo.

Esses gargalos estão territorializados em Mato Grosso de formas diversas: nos impedimentos da movimentação de granéis por conta da inadequação das vias às novas demandas rodoviárias; pela demora na realização de projetos prioritários aos interesses corporativos (hidrovias, ferrovias e readequação do modal rodoviário).

Assim, podemos afirmar que o processo de modernização agrícola regional - desencadeado a partir da década de 1970 - caracterizado pela incorporação acentuada de inovações técnico-científicas e pela conseqüente incorporação de terras de cerrado ao processo produtivo em moldes capitalistas de produção, reorganizou o espaço agrário mato-grossense. Todavia, essa reorganização espacial longe de homogeneizar o espaço agrário, criou novas estruturas, novas formas e novas funções, acrescentando a ele novos elementos e novas relações, que o tornaram mais complexo e, cuja leitura da dinâmica atual, vai exigir

esforços intelectuais mais aprofundados, os quais estão além dos objetivos deste estudo.

Referências

APROSOJA. Logística em Mato Grosso. Disponível em:

<http://www.aprosoja.com.br/sistema/modules/parcerias/uploads/files/_Log%C3%ADstica_de_Mato_Grosso_.pdf>. Acesso em: 12 de nov. 2014.

BARAT, Josaf. Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas. In: SILVEIRA, Marcio Rogério (org.). Circulação transportes e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

BRASIL, Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2013/index.htm>>. Acesso em várias datas.

BRASIL, Conselho Nacional de Recursos Hídricos - CNRH. Disponível em: <<http://www.cnrh.gov.br>>. Acesso em várias datas.

BRASIL, Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte - DNIT. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br>>. Acesso em várias datas.

BRASIL, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Indicadores. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em várias datas.

BRASIL, Programa de Investimento em Logística - PIL. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/index.php/content/view/2780.html>>. Acesso em várias datas.

CASTILLO, Ricardo Abid. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, Marcio Rogério (org.). Circulação transportes e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

CAVALCANTE, Clovis. Meio ambiente, desenvolvimento sustentável e políticas públicas. Disponível em: <http://www.institutoembratel.org.br/cursos/curso_instituto/site/pdf/meio_ambiente.pdf>. Acesso em 20 de dez. de 2015.

COELHO, Andutsa Aline. Um estudo geográfico do transporte aéreo no Brasil. 2012. (Dissertação Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Florianópolis: UFSC, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. Região e organização espacial. 3ª ed. São Paulo: ÁTICA, 1990.

FIGUEIREDO, M. G.; BARROS, A. L. M.; GUILHOTO, J. J. M. Relação econômica dos

setores agrícolas do Estado do Mato Grosso com os demais setores pertencentes tanto ao Estado quanto ao restante do Brasil. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/resr/v43n3/27746.pdf>> acesso em: 22 de jun. de 2015.

WINTERS, Kalil. As mudanças logísticas causadas pelo novo terminal de transbordo de Rondonópolis - MT. Disponível em: <<http://esalqlog.esalq.usp.br/files/biblioteca/arquivo3855.PDF>>. Acesso em: 12 de nov.2014.

LIMA, Ronei C. O uso corporativo do território pelo agronegócio e a questão da logística de transportes em Mato Grosso. (Tese de Doutorado em Geografia). Instituto de Ciências Humanas. Brasília: UNB, 2015.

NASCIMENTO, Flavio Antônio da Silva. Aceleração temporal na fronteira: Estudo do caso de Rondonópolis - MT. 1997. (Tese Doutorado em História). Faculdade de filosofia, letras e ciências humanas - Departamento de História. São Paulo: USP, 1997.

NEGRI, Sérgio Sebastião. Modernização agrícola e reorganização do espaço agrário da mesorregião sudeste mato-grossense. 2001. (Dissertação Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Uberlândia: UFU, 2001.

NEGRI, Sérgio Sebastião. O uso do território em Rondonópolis no processo de expansão do agronegócio da soja em Mato Grosso. 2010. (Tese Doutorado em Geografia). Instituto de geociências e ciências exatas. Rio Claro: UNESP, 2010.

SANDRONI, Paulo. Dicionário de economia do século XXI. 6 ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Milton. Da totalidade ao lugar. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Milton. Espaço e Método. São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. 22ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SANTOS, Milton. Por uma geografia nova. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, M. Laura. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVEIRA, Marcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Marcio Rogério (org.). Circulação transportes e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.