

## REFLEXÕES SOBRE A GEOPOLÍTICA E A LOGÍSTICA DA SOJA NA AMAZÔNIA

Bertha K. Becker\*  
Laget/Departamento de Geografia – UFRJ

As preocupações com a expansão da soja na Amazônia até agora tem tido como foco os impactos sociais e ambientais em nível local. Hoje, em face do planejamento de novas estradas que podem ampliar e acelerar essa expansão, as preocupações passam a ser de âmbito regional.

O que se propõe neste texto, é chamar a atenção para a necessidade de compreender os caminhos pelos quais a produção da soja ocupa o território, considerando também os níveis nacional e internacional, pois que as análises em nível local e regional, tais como o uso da terra e seus impactos, são parte apenas de um complexo de ampla escala, movimentado por processos e decisões extra-locais. É assim, fundamental compreender os processos e práticas da agroindústria da soja, para neles situar as questões locais e regionais.

A geopolítica e a logística são áreas do conhecimento que contribuem para efetuar tal análise. A geopolítica ensina que as relações econômicas quando analisadas territorialmente se configuram sempre como guerra. Guerra armada, por vezes, e guerra de competições, na maioria dos casos, estão sempre subjacentes às relações econômicas. Ensina também que para um agente definir suas estratégias, é imprescindível conhecer as estratégias do outro, com quem vai se defrontar. No caso da soja, trata-se do conflito entre, de um lado, as corporações - poderosos agentes de reorganização do espaço envolvendo multifuncionalidade, múltiplas localizações e várias escalas geográficas de operações – e, de outro lado, pequenos produtores agrícolas e populações tradicionais localizadas em áreas florestais, via de regra pautados em uma só atividade cujas operações se realizam em nível predominantemente local.

Por sua vez, a logística está intimamente associada à geopolítica da corporação. Localizações e interações definem o campo de atuação de uma corporação, isto é, lugares e regiões privilegiados, condições adequadas de transporte,

---

\* As pesquisas da autora vem, há muito, sendo apoiadas pelo CNPq. Este trabalho contou também com o apoio do sub-programa Dimensões Humanas do Experimento em Grande Escala da Biosfera-Atmosfera na Amazônia (LBA).

comunicações e energia. Ela realiza verdadeiro ordenamento territorial em rede densa e ramificada, envolvendo inúmeras localizações em áreas e em pontos, e fluxos variados e multidirecionados que articulam suas atividades e dela com outros grupos. Tal ordenamento complexo constitui um sistema logístico. E sua manifestação espacial concreta são territórios organizados em cadeias produtivas e redes políticas, com grande intensidade de relações, formando o que se poderia chamar de “territórios corporativados” (Franco da Silva, 2003).

A questão central que aqui se coloca quanto à expansão da soja na Amazônia é, portanto, como enfrentar o processo de inserção da região no sistema logístico e nos territórios “corporativados” das empresas de soja. À essa questão central vinculam-se três outras: quais os elementos estratégicos que sustentam os caminhos de ocupação do território pela soja; e quais as tendências futuras de sua expansão territorial na região; que estratégias implementar para enfrentar essa expansão.

O trabalho é discutido em três seções: a primeira, apresenta brevemente o significado contemporâneo de geopolítica e de logística, a segunda propõe-se a identificar as estratégias espaço-temporais de uma corporação e as tendências futuras de sua expansão. Conflitos, vulnerabilidades e sugestões de estratégias para enfrentá-los são apresentados na terceira seção.

### 1. Geopolítica e Logística

A geopolítica trata das relações entre poder, política e espaço. Historicamente, foram sempre os avanços tecnológicos que fundamentaram a ampliação e percepções diversas do mundo conhecido atribuindo poder a certas áreas e certos recursos naturais e desencadeando guerras por seu controle. Vales férteis, clima mediterrâneo foram elementos de poder no passado remoto, percebidos pela geopolítica ocidental. O mercantilismo e as grandes navegações alargaram sobremaneira o mundo conhecido, atribuindo valor estratégico à extensão de terras e às posições estratégicas. Mas foi o advento da navegação a vapor e da ferrovia no século XIX que permitiu, pela primeira vez, uma percepção do conjunto do planeta, refinada com a aviação, ressaltando a importância do controle das arenas de movimento como fonte de dominação. É com a formação do Estado moderno, que a geopolítica se fortalece tanto no campo da ação como no conceitual, emergindo como disciplina no último quartel do século XIX,

intimamente associada ao Estado. Este é concebido como única unidade política e única escala de poder, considerando-se como conflitos apenas os que ocorrem entre Estados (Becker, 1988).

Por sua vez, a logística também se firma como inteligência militar do Estado moderno. A geopolítica do Estado se fundamentava na estratégia espacial – concentração de esforços em pontos selecionados – e a logística (palavra de origem francesa, do verbo “loger”, isto é, alojar) entendida como arte de transportar, abastecer e alojar as tropas, passou a ser o “conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos meios necessários à expansão militar do Poder Nacional para realização de ações impostas pela Estratégia Nacional” (Andrade, 1984).

Análises extremamente enriquecedoras, fora do âmbito da geopolítica e da logística, permitem melhor compreendê-las. Trata-se da instrumentalização do espaço como meio de controle social quando o Estado muda de feição, passando a um Estado de governo, processo que, germinado em fins do século XIX com o crescimento demográfico, culmina no pós-guerra, com o Estado intervencionista. A nova forma de poder é a governabilidade; associada a essa mudança desenvolve-se a disciplina, e disciplina é sobretudo uma análise do espaço, de como dispor as coisas de modo conveniente de forma a controlá-las para alcançar os objetivos desejados (Foucault, 1979). Para assegurar as condições de reprodução das relações de dominação, o Estado produz o seu próprio espaço implementando uma nova tecnologia espacial baseada no conjunto de ligações, conexões, comunicações, redes e circuitos. Ele tende a controlar fluxos e estoques produzindo uma malha de duplo controle, técnico e político, que impõe uma ordem espacial vinculada a uma prática e a uma concepção de espaço logístico, de interesses gerais, estratégicos, contraditórios à prática e à concepção de espaço local, de interesses privados e objetivos particulares dos agentes de produção do espaço (Lefebvre, 1978). Caso exemplar da imposição da malha estatal é o que ocorreu na Amazônia brasileira entre 1965-85 (Becker, 1990).

Lefebvre prenuncia, assim, as profundas mudanças que germinavam no campo da geopolítica e da logística.

Marco histórico nas concepções geopolítica e logística reside na revolução tecnológica na microeletrônica e na comunicação, que revolucionou também essas disciplinas, nelas introduzindo uma nova racionalidade. Revolução que gerou não apenas uma nova técnica de produção, mas sim uma nova forma de produção baseada

na informação e no conhecimento, que envolve a organização social e política mediante o controle de redes técnicas e fluxos (Castells, 1985 e 2000).

A nova racionalidade embutida na inovação tecnológica contínua, é a velocidade. Segundo Virilio (1984) a velocidade é a essência da tecnologia e a logística é a nova fase da inteligência militar inerente à velocidade; logística entendida como preparação contínua dos meios para a guerra – ou para a competição- que se expressa num fluxograma de um sistema de vetores de produção, transporte e execução. A partir da revolução C&T, o que conta é a seleção de veículos e vetores para garantir o movimento perene – envolvendo o controle do tempo presente e futuro – a seleção de lugares, isto é, a estratégia, a ela se subordinando (Virilio, 1984; Becker, 1988, 1993).

Virilio propõe, mesmo, a substituição da geopolítica pela cronopolítica (controle do tempo), o que é certamente um exagero, pelo menos por três razões:

a) Ciência e tecnologia passam, sem dúvida, a ser o fulcro do poder exercido sobretudo através de redes e fluxos, sustentáculos da riqueza circulante - informação, sistemas financeiro e mercantil - que, atravessando fronteiras políticas, reduzem o poder dos Estados. Mas a virtualidade de redes e fluxos não elimina o valor estratégico da riqueza *in situ*, localizada no espaço geográfico, em parte nos territórios dos Estados e em parte em espaços não regulamentados juridicamente (Becker, 2000). E tampouco reduz o valor estratégico da sociedade de localizada igualmente no espaço geográfico. Por sua vez a tecnologia dos satélites permitiu olhar a Terra a partir do cosmos e tomar consciência da unidade do planeta e da destruição dos recursos naturais, contribuindo tanto para a preocupação ambiental quanto para a valorização de elementos da natureza como a biodiversidade e a água;

b) Controle da informação e do conhecimento, através de redes e fluxos transforma o próprio espaço geográfico, pois permite a um só tempo avançar no processo de globalização e de diferenciação espacial, através da valorização seletiva de territórios. Seja por atributos próprios, seja por seleção decorrente de motivações externas, há territórios incorporados – em diversos graus - ou não incorporados às redes e fluxos e, portanto, com tempos diferentes. Nesse sentido, a geopolítica mantém o seu significado, lidando sempre com o espaço geográfico a que se incorporou o tempo, ou seja, com espaços-tempo, c) a estratégia, entendida como concentração de esforços em pontos selecionados, não se resume à estratégia espacial – geoestratégia – podendo ser aplicada às múltiplas dimensões da ação humana, entre

outras ao controle do tempo, a cronoestratégia. E, maior poder decorrerá da combinação das estratégias espacial e temporal.

Conectividade global associada ao fim da Guerra Fria tornam patente que o Estado não é a única unidade política e única escala de poder. Tornam-se mais claras as geopolíticas de outros atores sociais, como as corporações, as organizações religiosas e os movimentos sociais, mas a disputa geopolítica entre Estados não é eliminada. Ela se realiza não mais como conquista de territórios e sim via múltiplos meios de pressão para influir na tomada de decisão sobre o uso do território dos Estados. Enquanto isso, no âmbito doméstico, verifica-se a tendência a uma parceria crescente entre o Estado e suas empresas, gerando uma nova disciplina, a geoeconomia.

A nova racionalidade tende a se difundir pela sociedade e o espaço, mas em nível operacional, concreto, é seletiva, gerando uma geopolítica de inclusão/exclusão. Avança rapidamente no setor produtivo privado através da formação de sistemas logísticos espaço-temporais viabilizados por redes técnicas e políticas e alimentados pela informação. O setor público, dada a sua estrutura pesada e rígida, e a sociedade desprovida de meios econômicos e de informação, tem muito mais dificuldade em operar a logística (Becker, 1993).

Na indústria e na agroindústria a logística foi incorporada à geopolítica e visa maximizar o valor econômico dos produtos ou materiais, tornando-os disponíveis a um preço razoável, onde e quando houver procura. Em outras palavras a utilização do tempo e do espaço são otimizados. Elementos do sistema logístico são: 1) estoque de produtos, elementos reguladores entre transporte, fabricação e processamento; 2) aquisição e controle da matéria-prima; 3) meios de transporte e de entrega local, envolvendo todas as etapas do transporte e essenciais quanto ao custo, a velocidade e a segurança; 4) capacidade de produção e conversão, ie, de enfrentar flutuações da demanda; 5) armazenamento, fábricas, locais e regionais; 6) comunicação e controle, fundamento da administração do sistema, que neles se baseia para a tomada de decisões; 7) capacitação dos recursos humanos (Magee, J. F. 1997, Alvarenga, A. C. e Novaes, A. G., 1994).

A rede logística é a representação espacial dos pontos de origem e destino das mercadorias, bem como de seus fluxos, de forma a permitir a visualização do sistema no seu todo; como conceito abstrato é um conjunto de nós (pontos de origem ou

destino, armazenamento ou consumo) que devem ser atendidos por ligações (meios de transporte e de comunicação).

## 2. Caminhos da Ocupação do Território pela Soja. Estratégias Espaço-Temporais do Grupo Maggi.

Substantial acervo de conhecimentos sobre a agroindústria da soja tem sido produzido nos últimos anos, destacando-se a contribuição da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, (ESALQ/USP), do Geipot, hoje extinto, do Ministério dos Transportes, do Ministério do Planejamento.

Tais estudos permitem detectar parte da logística que sustenta a expansão da soja na Amazônia nas últimas décadas. O que tais estudos não analisam, contudo, são as estratégias espaço-temporais das empresas, uma vez que seu foco é o da economia agrícola e de transporte. E o conhecimento da prática das empresas é fundamental para entender sua geopolítica e superar os conflitos embutidos em sua expansão.

Nesta seção, portanto, se pretende assinalar a diferença entre as principais contribuições sobre a logística da soja e as que procuram desvelar suas geopolítica e logística baseada em estratégias espaço-temporais das empresas.

### 2.1. Logística da soja na Amazônia

As pesquisas no setor agroindustrial da soja focalizam sobretudo o papel dos transportes e das rodovias na competitividade do agri-business, as mudanças na distribuição da produção, cenários de expansão, algumas apontando brevemente problemas sociais e ambientais nela contidos (Caixeta Filho, J. V. et alii, 1998; Martins, R. J. e Caixeta Filho, J. V., 2000; Costa, F.G., 2000; Nazario, P., 2000; Battisti e Martins, 2001).

Tais estudos revelam também a rapidez da expansão da soja pelo território, sua entrada na Amazônia Legal e no Nordeste, e os "pólos" de produção gerados nesse processo (Fig. 1). No início dos anos 70, já existiam no país muitas indústrias para o processamento de oleaginosas como o algodão, o amendoim, a mamona entre outros. Tratavam-se de plantas de pequeno porte e de natureza familiar localizadas nas regiões Sul e Sudeste, onde se concentravam a matéria prima e os portos para exportar a

produção. Nessas áreas também se localizaram as empresas de rações e concentrados atraídas pelas vantagens da presença do transporte. As indústrias de processamento existentes, se converteram para a produção de soja.

Verdadeiro rearranjo espacial da produção vem ocorrendo desde então pela ocupação de vastas áreas de cerrado pela agropecuária por meio de atividades que integram modernas tecnologias de produção. Intimamente associados à infraestrutura, formaram-se sete "pólos" de produção, pólos entendidos como cidades que comandam áreas com potencial de crescimento da produção e são pontos de origem do trajeto para os portos. Na Amazônia localizam-se cinco desses "pólos": Santana do Araguaia (PA), Balsas (MA), Alta Floresta e Nova Xavantina (MT) e Humaitá (AM) – (Battisti e Martins, 2001).

Na verdade, o conceito de pólo é mais complexo: Os núcleos de áreas produtoras servidos por vias de circulação, não são meros pontos de origem do escoamento da produção. A eles associaram-se fornecedores de insumos, armazéns, indústrias de processamento que são componentes do sistema logístico da expansão da soja. A estes melhor seria chamar de nós logísticos.

É possível, portanto vislumbrar a logística de transporte de soja na Amazônia baseada sobretudo nos eixos de circulação estabelecidos e/ou previstos pelos programas governamentais. Esses estudos podem ser enriquecidos com outras linhas de abordagem tais como a geográfica, (Bernardes, 1995; Franco da Silva, 2003) que embasam a visão mais complexa da geopolítica. Assim, aos principais fatores que afetam a expansão da soja na Amazônia sob a ótica da logística de transporte daqueles estudos – proximidade de portos, alta produtividade, áreas sem floresta, proximidade de hidro e ferrovias, alta acessibilidade rodoviária (Costa, F.G., 2000) – propõe-se aqui cinco elementos básicos da geopolítica da soja:

**1º Abertura de fronteiras, ie, terra barata e mercados.** Este elemento se insere na questão da seletividade dos lugares. Espaços não estruturados por modernizações anteriores e sem grande resistência social, sob meios técnicos favorecem a instalação de atividades produtivas com grande rapidez, em ampla escala e a baixos custos. Por sua vez, a conquista de novos mercados é meta contínua e primordial da corporação.

**2º Logística.** A redes técnicas viabilizam a integração produtiva – mercantil – financeira - ie, os fluxos, que constituem o sangue das corporações. Selecionar e se

antecipar a futuros focos dinâmicos de produção, é uma estratégia básica da empresa, associada a pressões sobre o Estado para construção das estradas.

3º Integração política. Redes políticas de cooperação – alianças estratégicas e relação de confiança com os produtores – é que definem as redes técnicas, mas uma relação dialética se estabelece entre as duas. A eleição de Blairo Maggi como governador do estado de MT é expressão concreta da importância dessa estratégia.

4º Relações de trabalho. Pautadas na “terceirização” as relações da empresa com o pequeno produtor são, na verdade, relações de trabalho, na medida em que o produtor é submisso ao financiamento e assistência técnica da empresa. A mão-de-obra braçal é móvel, exercendo trabalho temporário e recebendo por tarefa; é geralmente contratada por terceiros, em parte no local mas sobretudo no Nordeste, para onde é devolvida após o término das operações para evitar custos sociais. Já a mão-de-obra permanente, mais especializada, é originária do Centro-Sul.

5º Ciência e tecnologia. Como já afirmado, é elemento crucial da empresa, movendo toda a base produtiva e a logística.

## 2.2. Estratégias Espaço-temporais do grupo Maggi<sup>1</sup>

As articulações espaço-tempo viabilizadas pela tecnologia estão na raiz da rápida expansão territorial da soja no Brasil e na Amazônia, e o grupo Maggi é um caso exemplar da geopolítica e da logística contemporâneas das empresas.

Quatro espaços-tempo podem ser identificados no caminho percorrido pelo grupo, em cada um deles assumindo maior projeção uma dentre o conjunto das estratégias utilizadas, tal como exposto a seguir;

---

<sup>1</sup> Os dados e informações que subsidiaram a reflexão sobre a trajetória do grupo Maggi foram obtidos em pesquisa recente de Franco da Silva, 2003.



### 1º – Abertura da fronteira no Oeste do Paraná (1955-1978) – escala local:

Estimulados pela criação do território do Iguazú em 1943, gauchos expandiram a ocupação do território mediante a exploração da indústria madeireira, entre eles, André Maggi. A soja se implanta com a decadência da indústria madeireira estimulando-o a criar a Empresa Sementes Maggi em 1976, ano de início do Grupo Maggi, que exercia forte liderança política local. A base logística do Grupo era São Miguel do Iguazú.

### 2º – Abertura da fronteira no Centro-Oeste (1979-1985) – escala regional:

A elevação do preço da soja no mercado internacional desde 1970, e o papel do Estado através do projeto de Integração Nacional, estimularam a vinda de grandes empresas para o Centro-Oeste, tais como a Cargyll, Ceval, Sanbra, Sadia. Por sua vez o Estado de Mato Grosso seguiu uma política de crescimento da produção e da circulação no contexto do II PND, mediante a criação de corredores de exportação, tais como Polonorte, Prodoeste e Polocentro.

Tais condições atraíram as empresas pela vantagem de localização em escalas mais amplas e, portanto, de obtenção de maior produção.

Em 1979, o Grupo Maggi localizou-se no MT e expandiu-se através: a) da consolidação do comércio e produção de sementes; b) de sua função como agente de crédito estabelecendo vínculo comercial/financeiro com os produtores financiando-os em dinheiro e adubos pagos em grãos, a moeda verde; c) de relações de trabalho terceirizadas por esse processo; d) da diversificação das atividades em vários municípios do Sudeste e Noroeste do MT. Isto é, o grupo cresceu através da concentração horizontal e também vertical e a sede da empresa foi realocada, transferindo-se de São Miguel do Iguazú para Rondonópolis.

### 3º – Abertura da fronteira internacional e da fronteira na Amazônia (1985-1992) – rumo às escalas nacional e internacional:

A expansão alcançada permitiu novos avanços do grupo a partir de 1985, marcada por: a) busca de inserção no circuito mercantil-financeiro internacional graças de seus níveis financeiros, articula-se com *tradings* transnacionais, alcançando através

delas, os mercados europeus e asiático; b) em nível do espaço geográfico poderoso ordenamento territorial em rede multifuncional e multilocalizada, penetrando na Amazônia via filiais em RO – antigas áreas de pastagens – e AM e RR – áreas de cerrado; c) industrialização da soja para fabricação de óleo em Cuiabá; d) fortalecimento das relações de trabalho terceirizados, captando recursos externos a baixo custo e repassando o crédito ao produtor com juros mais baixos e maior prazo do que os do mercado; e) ampliação de suas redes de parceiros com agroempresários e produtores de adubos, além das *tradings*.

A fronteira de novos mercados e o fortalecimento da concentração vertical nessa fase superaram, portanto, a abertura da fronteira territorial, estratégia presente, contudo nas penetrações realizadas em áreas da Amazônia já alteradas ou de cerrado.

#### 4º – Consolidação da fronteira internacional e abertura da fronteira na Amazônia florestal (1993...) – escalas global e nacional:

Nesse espaço-tempo, o Grupo consegue se transformar numa *trading*, ampliando sua atuação internacional e abandonando a dependência a parceiros e recupera a abertura da fronteira territorial, tentando se expandir em áreas florestais da Amazônia e iniciando o privilégio das saídas pelo Norte ao invés de pelo Sul do país.

Duas estratégias básicas fundamentam essa atuação: a) o reforço da C/T, através da criação da Fundação de Pesquisa Agropecuária de MT (1993), liderança que mobilizou os grandes produtores para produção de novas variedades de soja mais produtivas e mais resistentes, e que hoje atua não só no estado como também no AC, AM, RR e PA, tornando patente a face privada da presença da soja. Vale registrar, contudo, que esse avanço tecnológico não teria sido possível sem a atuação essencial da Embapra no início da Fundação; b) a logística territorial representada pela hidrovía do Madeira inaugurada pela Hernasa em 1997, após 8 anos de estudos e busca de alianças. A hidrovía, associada aos portos de Porto Velho e Itacoatiara (este hoje já sendo o 3º exportador de soja), resolveu dois problemas para a empresa: a) o escoamento a produção e a importância de insumo para a lavoura com fretes mais baixos, e aquisição da capacidade de competir com os grupos transnacionais que lideravam a comercialização da soja nos mercados externos; b) permitiu torna-se uma *trading*. Este fato gerou grande competição pelo controle da comercialização da soja na medida em que os concorrentes ficaram sem abastecimento, e acarretaram a

desaparição dos cerealistas (esmagadoras) devido à redução de compradores, decorrentes da fusão de empresas que assumiram essa função.

Os planos do Grupo para o futuro são ambiciosos, envolvendo (Fig. 2):

- transformar-se em uma *trading* internacional, ie, realizando não só a comercialização mas, também o transporte do produto até o destino final;

- privilegiar o escoamento da produção pela Amazônia, gerando novos corredores de exportação no PA, AM, AC e PR, onde deverá se expandir a produção;

- ampliar a logística de transportes, planejando mais três hidrovias \_ Araguaia-Tocantins, Teles Pires-Tapajoz e futuramente Rio Negro-Rio Branco \_ e mais quatro rodovias: a 163 (Cuiabá-Santarém), associada à modernização do porto de Macapá, e três vinculadas à hidrovia Teles Pires – Cuiabá-Porto Velho, Transamazônica, Cáceres Vilhena;

- dar continuidade a compra e/ou arrendamento de terras, sobretudo em MT e RO, arrendando cerca de 40.000 ha de terras do grupo Itamarati, no município de Tangará da Serra (MT) para expandir a produção. Vale registrar essa diferença do Grupo em relação a outras empresas como a Cargyll, por exemplo, que não compra terras, apenas terceiriza os produtores. O Grupo Maggi age, portanto, em duas frentes \_ na própria produção e na produção terceirizada advinda de 1.630 produtores na safra de 1999-2000, sediados, sobretudo em MT.

O cenário da expansão do território corporatizado da soja tende a atingir grande área na Amazônia, principalmente no Norte do MT e nos entornos dos portos de Itacoatiara e Santarém, além das áreas de cerrado e das já derrubadas. Os corredores de exportação vão dinamizar os portos de Itaqui (S. Luis) e Paranaguá em decorrência da Ferronorte e de Santarém e Vila do Conde (Belém), embora servidos por rodovias e hidrovias precárias. Tais planos e cenários são extremamente ameaçadores para a Amazônia, em termos ambientais e sociais. Em seu discurso, o Grupo afirma que não pretende expandir a produção em áreas florestais, mas tão somente no cerrado. A prática é diversa; o valor da soja, os corredores de exportação e, certamente, o crédito fornecido pelas empresas, tem alimentado uma veloz abertura de frentes em áreas florestais no Sul do AM e no Centro e Oeste do PA.

### 3. Conflitos, vulnerabilidades e possíveis estratégias de solução

O agronegócio da soja encontra-se consolidado no país, o Brasil foi responsável por cerca de 20% da produção mundial de soja em grão, é o maior exportador mundial de farelo de soja e o segundo maior exportador de soja e óleo de soja (ABIOVE, 1999). Além disso, considerando desde o setor de insumos até os produtos para consumo final, gerou em 1997 ao redor de US\$ 24,5 bilhões ou cerca de 10% do PIB, além de contribuir significativamente para a geração de divisas.

A associação entre geopolítica e logística alterou substancialmente a geografia da produção e do fluxo de escoamento da soja, dirigindo-se para o Norte, através da abertura de fronteiras e favorecendo esse desempenho. A utilização da multimodalidade como princípio - ainda não consolidado - reduz as insuficiências do transporte unimodal rodoviário. Tais condições geram oportunidades totalmente novas para as empresas do setor. E geram também os problemas de concentração fundiária e de renda bem como a expulsão de pequenos produtores, ameaças às terras indígenas e intensificação do desmatamento.

Esse processo, contudo, não é linear. É marcado por conflitos e vulnerabilidades em vários níveis, que abrem espaço para possíveis soluções estratégicas.

#### 3.1. Conflitos e Vulnerabilidades

Os estudos econômicos e agronômicos sobre a agroindústria da soja enfatizam a questão da logística de transporte como o maior problema para manter a expansão da produção. Revelam, contudo, um conflito quanto à escolha do modal de transporte, bem analisado pelo Geipot (2001). Para uns, a multimodalidade está em curso e deve reduzir sobremaneira o custo do transporte unimodal, rodoviário (Costa, 2000). Para outros, contudo, o transporte rodoviário ainda é o mais competitivo devido aos altos custos operacionais dos modais - escala reduzida, com portos ineficientes, sem terminais para integração entre modais - e a falta de regulamentação da operação de transportes por mais de um modal. Os investimentos na hidrovía do Madeira e nas ferrovias Norte-Sul e Carajás têm grande importância, mas a grande conquista para os produtores de soja situados no Centro-Oeste e Norte foi à implementação dos portos de

Itaqui e Itacoatiara na medida em que o escoamento pelos portos de Paranaguá e Santos inviabilizaria a produção de soja dada a distância em que se localiza (Nazário, 2000; Battisti e Martins. 2001).

Essa questão se coloca hoje entre a hidrovia do Madeira e a BR – 163 e, conseqüentemente, entre os portos de Itacoatiara e Santarém. Numa área de frentes de expansão \_ mais clara ao longo da BR –163 e difusa no Sul do AM \_ quem dominará o escoamento, a hidrovia ou a rodovia a ser asfaltada? Ou cada uma servirá a uma área produtora específica?

Mas certamente esse não é o maior conflito da expansão da soja, que reside na área sócio-política e territorial. Tratam-se de dois espaços-tempo diferentes. De um lado o espaço-tempo das corporações que fundamentadas na associação entre logística e geopolítica, expandem velozmente sua produção e suas redes de controle. Dotadas de meios técnicos e financeiros, fortaleceram-se com a crise do Estado, pressionando - o mediante alianças políticas com empresas e governos estaduais, propondo-se a financiar parte do asfaltamento da BR-163, e mesmo abrindo estradas e novas frentes. De outro lado, o espaço-tempo os produtores familiares, que não contam com meios técnicos e financeiros tem velocidade menor de mudança e visam sobretudo manter suas terras e identidades. Têm esses produtores, contudo, um grande trunfo que é a sua organização e resistência e, fazendo ouvir suas vozes, também pressionam o Estado.

Tais conflitos de territorialidade associados à defesa do meio ambiente constituem uma vulnerabilidade crucial da corporação, reconhecida pelo grupo Maggi como o maior obstáculo material à sua expansão (Franco da Silva, 2003). Uma outra dimensão diz respeito à vulnerabilidade decorrente de condições naturais: o excesso de chuvas é um desafio a ser enfrentado pela produção em seu caminho para a Amazônia. A variação climática é grande em 42,65% da área viável com soja, sendo 19,21% afetadas por problemas de seca em alguns anos, e 23,44 por excesso de chuva e o avanço para o Norte se defrontara com áreas mais chuvosas (Schneider *et alli*, 2000; Costa, 2000). E dialeticamente, há vulnerabilidades contidas na própria expansão das empresas. Decorrem elas da própria escala e exposição de seus produtos aos consumidores, das alianças políticas que organizam e do seu papel na política de desenvolvimento, pois que tal exposição, tais alianças e tal papel geram cobranças dos consumidores, dos aliados, da sociedade e do próprio governo, que tende hoje a aceitar que o reconhecimento de fatos consumados tem alto custo político (Smeraldi, 2003).

Lições podem ser aprendidas desses conflitos e vulnerabilidades para conceber estratégias capazes de solucionar o maior conflito, o sócio-político-territorial

### 3.2. Estratégias viáveis para solução de conflitos

Na formulação de estratégias, a análise efetuada indica como questão central a ser considerada a mudança do significado da terra que vem ocorrendo com a capitalização da agricultura. Na geopolítica da corporação, combinam-se as estratégias temporal e espacial, a logística tende a predominar e a terra deixa de ser a condição crucial para a expansão da empresa, que pode obter a produção via terceirização. Estradas e portos assumem maior valor estratégico. A geopolítica dos produtores familiares, que não contam com meios técnicos e financeiros poderosos, fundamenta-se sobretudo na estratégia espacial, explicando porque a terra é a condição básica de sua existência. Dentre as corporações, o Grupo Maggi, brasileiro, parece ser uma exceção: a terra ainda tem valor estratégico, bem revelando a marca da formação histórica do Brasil.

Obviamente, não se tem aqui pretensão de esgotar o assunto, mas tão somente de apresentar propostas para debate. Embora todas as decisões estratégicas sejam de cunho político é possível distinguir aquelas que se caracterizam na própria arena política, no território e na C/T.

Torna-se patente que na arena política, o fortalecimento dos movimentos sociais é condição primordial para solução de conflitos, seja enfrentando a empresa, seja pressionando o Estado; a ampliação das redes políticas dos movimentos é desejável, inclusive com os produtores terceirizados, para os quais, o controle dos contratos com a empresa devem ser objeto de atenção. Um segundo ponto a ressaltar é o exercício da cobrança; a expansão da soja não deve ser vista isoladamente, e sim no contexto mais amplo do desenvolvimento estadual e regional, para o que pouco contribui (Faleiro, 2003). Se as empresas querem participar e mesmo liderar a esfera política, devem pagar royalties substanciais e obedecer a objetivos maiores de desenvolvimento situados acima dos royalties. À essa questão soma-se a necessidade de sinergia das políticas federais; a política de desenvolvimento para a Amazônia pretende ser reformulada com o Plano Amazônia Sustentável (PAS), mas ao mesmo tempo o projeto de reforma tributária deslocou o fundo de financiamento regional para o fundo fiscal, pondo assim em cheque o PAS (Smeraldi, 2003). Essa é mais uma

cobrança a ser feita. Em suma, cabe ao Estado tomar uma decisão sobre o caminho de desenvolvimento que se almeja para a Amazônia. Favorecer o processo de expansão da agricultura capitalizada, subsumindo a produção familiar, ou firmemente manter os produtores familiares.

Em nível territorial vale, de início, fortalecer uma estratégia já em curso, criando novas unidades de conservação e assegurar as áreas indígenas nas áreas ameaçadas pelas frentes de expansão. Um segundo ponto a considerar, seria impedir a abertura de novas fronteiras, objetivo difícil de alcançar em face das condições já analisadas. Na verdade, a grande solução seria o zoneamento ecológico-econômico em nível regional alternativas mais viáveis. Uma delas é a seleção de áreas passíveis de produção, alternativa que se apresenta com várias nuances: a) estabelecer como marco zero as áreas já alteradas e a partir daí negociar a não abertura de novas; b) selecionar os investimentos em estradas, apenas permitindo as que atendam a demandas locais baseadas na agricultura e incluindo as vicinais; e c) concentrar os esforços de resistência dos movimentos sociais em áreas prioritárias do ponto de vista social e ambiental, a partir do conhecimento dos planos empresariais estaduais e federais. Outra alternativa é tornar mais cara a abertura de fronteiras, alternativa que pode ser associada à compatibilização entre a implantação da estrada e o desenvolvimento regional. Esta alternativa não exclui as anteriores, de seleção de estradas e de resistências, mas naquelas estradas consideradas viáveis ou impossíveis de serem contidas no momento atual, é uma estratégia promissora. É o que se propôs recentemente para a BR-163 (Cuiabá-Santarém). Custos maiores para o asfaltamento da rodovia em grande parte repassados para o setor privado envolvem: a) medidas prévias referentes ao levantamento e regularização da situação fundiária, inserção de custos ambientais e sociais (florestas porventura afetadas e núcleos urbanos para alocação e emprego de migrantes) e zoneamento ecológico-econômico como instrumento de negociação para a implantação de atividades diversas; b) rigor na execução do planejamento, mediante parceria de instituições governamentais (Becker, 2003).

Finalmente, mas não menos importante, é o papel da C/T na contenção da expansão desordenada. Será difícil sustar o desmatamento enquanto não se atribuir valor à floresta, de modo a competir com as commodities, e para tanto, é necessário e urgente efetuar uma revolução científica-tecnológica. O Brasil já realizou pelo menos três revoluções desse tipo: uma, para exploração do petróleo em águas profundas, uma

para a Mata Atlântica, transformando a cana-de-açúcar em álcool e outra para o cerrado, permitindo a expansão do cultivo da soja. É hora de realizar uma nova para o bioma amazônico, envolvendo todos os níveis de uso não predatório e lucrativo da floresta, desde os fármacos, aos extratos, à agregação de valor pelas coletividades locais, estruturadas em cadeias produtivas partindo da floresta até os centros de biotecnologia.

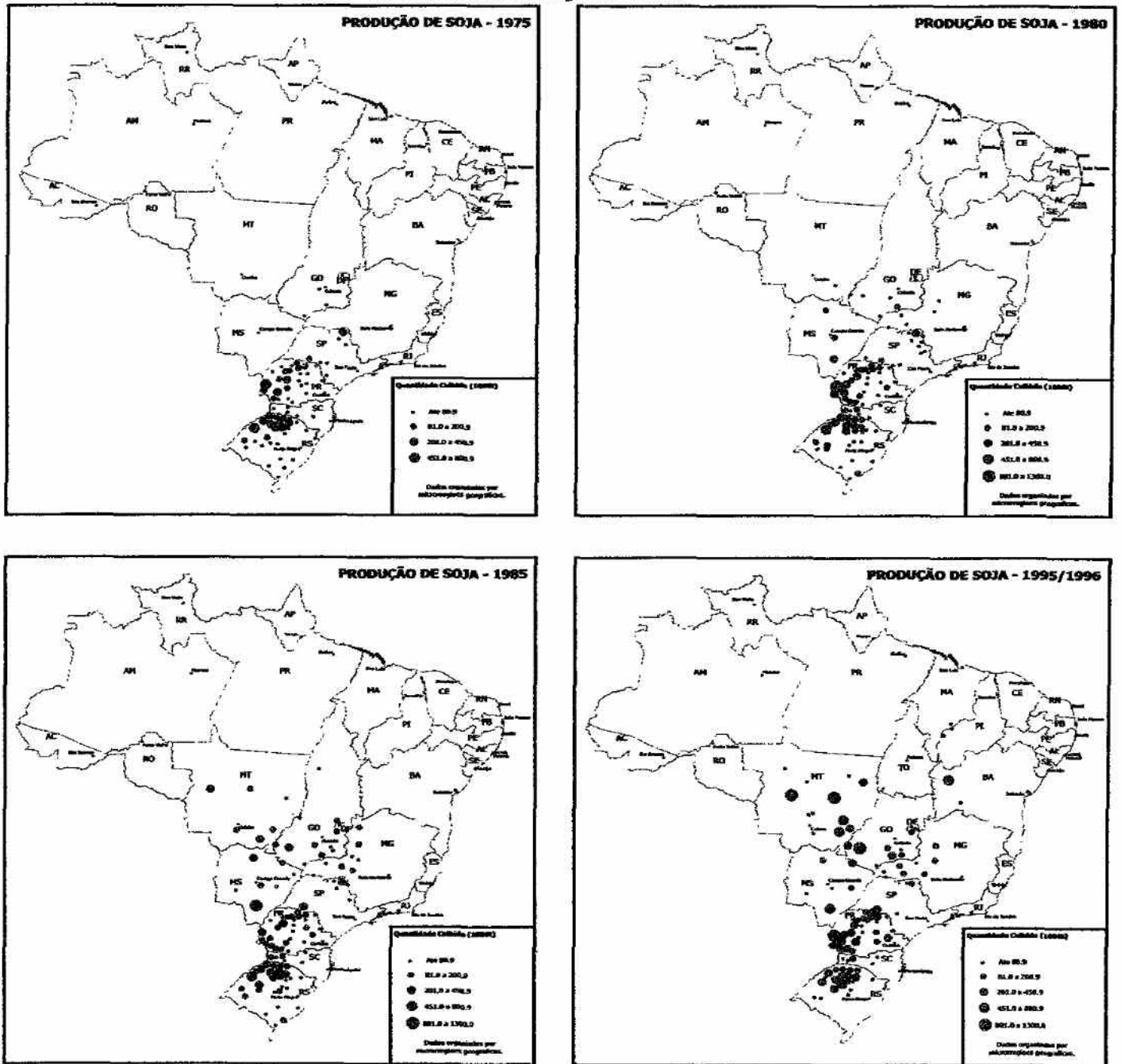
### Referências

- Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) – 1999.  
www.abiove.com.br .
- Alvarenga, A.C. e Novaes, A.G.N. – 1994. Logística Aplicada: Suprimento e Distribuição Física.
- Andrade, F.H. S. – 1984. Logística Militar. Revista Marítima Brasileira, 104 (1/3), RG.
- Battisti, S. e Martins, R. S. – 2001. IV Congresso Brasileiro de Administração Rural Goiana.
- Becker, B. K. – 1988. A Geografia e o Resgate da Geopolítica. Revista Brasileira de Geografia ano 50 vol. 2, 2ª edição, SP.
- \_\_\_\_\_ – 1990. Amazônia. Ática, RJ.
- \_\_\_\_\_ – 1993. Logística: Uma Nova Racionalidade no Ordenamento do Território? In 3º Simpósio Nacional de Geografia Urbana, AGB, RJ.
- \_\_\_\_\_ – 1995. A Geopolítica na Virada do Milênio: Logística e Desenvolvimento Sustentável. In Geografia: Conceitos e Temas. Orgs. Castro, I.E., Gomes, P.C.C., Corrêa, R.L., Bertrand Brasil, RJ.
- \_\_\_\_\_ – 2003. A Rodovia Cuiabá-Santarém como Instrumento de Desenvolvimento. Mimeo, MI, Brasília.
- Bernardes, J. A. – 1995. Mudança Técnica e Espaço: Uma Proposta de Investigação. In Geografia: Conceitos e Temas. Orgs. Castro, I.E., Gomes, P.C.C., Corrêa, R.L., Bertrand Brasil, RJ.
- Caixeta Filho, J. V. et alii – 1998. Competitividade do Agrobusiness: A Questão do Transporte em Um Contexto Logístico. In Competitividade do Agrobusiness Brasileiro, IPEA/FIA/PENSA, São Paulo.



- Castells, M. – 1985. Technological Change, Economic Restructuring and the Spatial Division of Labour. *In* Seminar on International Division of Labor and Regional Problems. Org. Stöhr, IGU/UNIDO/IIR, Viena.
- \_\_\_\_\_ – 1999. A Sociedade em Rede. Paz e Terra, SP.
- Costa, F.G. – 2000. Avaliação do Potencial de Expansão da Soja na Amazônia Legal: Uma Aplicação do Modelo de Von Thünen. Dissertação de Mestrado, ESALQ, Piracicaba, SP.
- Faleiro, A. – 2003. Exposição Oral – Seminário Geopolítica da Soja, Museu Goeldi/Embrapa/Amigos da Terra, Belém.
- Foucault, M. – 1979. A Microfísica do Poder. Ed. Graal.
- Franco da Silva, C.A. – 2003. Grupo André Maggi: Corporação e Rede em Áreas de Fronteira. Entrelinhas, Cuiabá.
- Geopot – 2001. Corredores Estratégicos de Desenvolvimento. Alternativas de escoamento de Soja para Exportação. Relatório, Brasília.
- Lefebvre, H. – 1978. De l'État. Union Générale, Paris.
- Magee, J. F. – 1977. Logística Industrial: Análise e Administração dos Sistemas de Suprimento e distribuição. Livraria Pioneira Editora, SP.
- Martins, R.S. e Caixeta Filho, J. V. – 2000. Sistemas de Transportes e Competitividade dos Agronegócios Brasileiros: Modelagem e Perspectivas de Disponibilização de Novos Sistemas Logísticos. *In* O Agro-negócio Brasileiro no Final do Século XX. Ed. da Universidade de Passo Fundo.
- Nazario, P. – 2000. Intermodalidade: Importância para a Logística e Estágio Atual no Brasil. [www.cel.coppead.ufrj.br](http://www.cel.coppead.ufrj.br)
- Schneider et alli – 2000. Amazônia Sustentável: Limitantes e Oportunidades para o Desenvolvimento Rural. Serie Parcerias, Banco Mundial/Imazon, Brasília e Belém.
- Smeraldi, R. – 2003. Exposição Oral - Seminário Geopolítica da Soja, Museu Goeldi/Embrapa/Amigos da Terra, Belém.
- Virilio, P. – 1984. Guerra Pura. Ed. Brasiliense, RJ.

**Fig. 01**  
**Os Caminhos da Soja no Brasil**



**FONTE: IBGE**  
**Elaboração Cartográfica: Geógrafo Júlio César de Almeida Valério**

Fig 2

**LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DO GRUPO ANDRÉ MAGGI**



Adaptado de Hermesa S/A apud Carlos Alberto Franco Silva / 2003  
Elaboração Cartográfica: Geógrafo Júlio César de Almeida Valério