



GLOBALIZAÇÃO DO MERCADO DA SOJA, ESTRATÉGIAS DE CRESCIMENTO DAS AGROINDÚSTRIAS NO BRASIL E REPERCUSSÕES NO TERRITÓRIO DO CENTRO-OESTE BRASILEIRO.

Rafael Pastre

Resumo

O objetivo deste trabalho é explorar as dinâmicas e estratégias de crescimento dos principais grupos agroindustriais envolvidos no processamento de soja no Brasil e seus desdobramentos sobre o território, mais especificamente sobre a região Centro-Oeste. Os levantamentos realizados no âmbito deste trabalho através de revisão bibliográfica, análise de dados secundários e validação em pesquisa de campo, apontam para o elevado grau de globalização do mercado da soja, que se observa principalmente na concentração em empresas transnacionais e no aumento da participação do capital financeiro na agricultura. As empresas líderes obtiveram êxito em estabelecer arranjos de governança ao longo de toda cadeia, o que somado a um ambiente institucional favorável, fortaleceu suas posições hierárquicas e ampliou seus escopo e capacidade de investimento, principalmente em infraestrutura e logística, levando a conclusão de que no contexto da globalização dos mercados, o controle do espaço no Centro-Oeste pelo capital passou a ocorrer de fora do território, vinculado ao circuito mercantil das *commodities*. Os reflexos, territorialmente, são marcados pelo elevado grau de desigualdade na distribuição dos rendimentos e no acesso a serviços pela população, o que tem comprometido significativamente a qualidade de vida e desenvolvimento das potencialidades produtivas da maior parte de sua população. Este trabalho é parte integrante de uma pesquisa financiada no Edital Pro-Integração da CAPES e tem por objetivo avaliar os impactos econômicos, sociais e ambientais das transformações produtivas recentes na área do cerrado brasileiro derivados das obras de infraestrutura.

Palavra-chaves: Complexos Agroindustriais; Infraestrutura; Urbanização;

1. Introdução

*Globalização em Tempos de Regionalização – Repercussões no Território
Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015*



A soja tem sido um cultivo muito relevante para a economia nacional e destacada como um exemplo de eficiência e de competitividade agropecuária. Ao realizarmos o resgate do desempenho do setor agroindustrial de processamento de soja no Brasil identificamos pelo menos quatro grandes movimentos ao longo dos últimos 20 anos, que poderíamos resumir nos seguintes termos: i) o aumento da capacidade instalada e das plantas industriais existentes; ii) um forte processo de concentração econômico-produtiva, vinculado à desnacionalização do capital que atua nesse ramo; iii) o deslocamento geográfico-espacial das unidades de esmagamento e a nova configuração regional assumida no período recente; iv) intensificação dos investimentos em infraestrutura e logística.

Esses processos tiveram como motor de crescimento a liberalização do comércio internacional, decisivas inovações tecnológicas na agricultura (plantio direto, uso de sementes transgênicas, tecnologias de precisão, etc.), nos processos de gestão (novas tecnologias de comunicação e informação, profissionalização da administração, organização das empresas em redes de serviços) e na atuação de empresas transnacionais que buscam explorar as vantagens abertas ao capital com a adoção global dos preceitos do consenso de Washington.

No Brasil, os processos de liberalização econômica e globalização dos mercados provocaram uma mutação na estrutura patrimonial das empresas, que pode ser visualizada na expansão do Investimento Direto Estrangeiro (IDE) e no crescente número de fusões e aquisições (F&A), além da intensificação dos processos concentração empresarial e da centralização do capital. No caso da soja, objeto específico deste trabalho, identificamos que tais transformações foram capitaneadas fundamentalmente por quatro grupos empresariais estrangeiros: ADM, Bunge, Cargill e Dreyfus (vulgarmente conhecido como grupo ABCD)¹.

A mobilidade dos atores produtivos, a flexibilidade do capital, a simplificação tecnológica, as redes de comunicação e a globalização dos mercados acabaram por se combinar para definir espaços de produção que vão perdendo certas virtudes territoriais (proximidade sócio-espacial, manejo econômico, construção política e governança local, etc.) em benefício de

¹ O que não impediu a ascensão de importantes grupos nacionais como o Grupo Amaggi e Fiagril, que passaram a adotar as mesmas estratégias, além de terem sido pioneiras na aquisição de terras e produção própria, movimento que as traddings internacionais passaram a imitar mais recentemente.



conformações sócio-espaciais menos consolidadas, passíveis de serem atravessadas por forças globais que as reestruturaram.

Ancorados nas inovações produtivas e institucionais brevemente descritas acima, as transnacionais engendraram um intenso processo de realocação das unidades de processamento de soja no Brasil, fortalecendo, a partir dos anos 2000, o eixo central do país, sobretudo no Centro-Oeste, em detrimento da região Sul. Tal movimento, somado desempenho de outras *commodities* agrícolas e minerais brasileiras no mercado internacional, acabou por promover o avanço da fronteira agrícola sobre o Centro Oeste e criar novas áreas de concentração populacional, colocando os efeitos desse avanço no centro das discussões atuais sobre um novo padrão de urbanização.

Do ponto de vista do subdesenvolvimento, isto se traduziu em um aumento de heterogeneidades socioespaciais, reforçando o status quo agrário como um bloqueio estrutural à melhor distribuição territorial das cidades e o status quo urbano através da segregação socioespacial nas cidades (Miranda, 2013, p.14).

Concomitante a esse processo, o panorama desfavorável da infraestrutura de transportes no Brasil veio sendo reiteradamente denunciado por usuários e importantes atores sociais como a CNA, além de CNI, e FIESP. Apesar disso, entre os anos de 2003 e 2013 a corrente de comércio exterior brasileiro cresceu de 160 bilhões para 492 bilhões de dólares, quando o dinamismo da economia mundial, puxada sobretudo pelo efeito-China", que gerou estímulos a maior inserção comercial externa da estrutura produtiva brasileira, especialmente nas atividades produtoras de semi-elaborados e *commodities*(Macedo, 2010). A movimentação de contêineres cresceu de 2 milhões em 2002 para cerca de 5,7 milhões de unidades² em 2013. No período 2009-2011, o comércio exterior brasileiro apresentou ainda taxas de crescimento maiores do que a China e muito maior que os Estados Unidos e Alemanha.

Se um sistema ineficiente e precário de infraestrutura e logística pode travar o crescimento da produtividade interna e do comércio exterior, o crescimento elevado destes revela a existência de pelo menos um determinado segmento de agentes econômicos que se depararam, ao longo do período, com custos logísticos minimamente adequados, a ponto de se

²AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUÁTICOS (ANTAQ). Boletim Anual de Movimentação de Cargas. Brasília, 2013.



tornarem competitivos. Por isso é preciso ter em vista que o balanço e os desafios na distribuição da produção não podem ser analisados exclusivamente em relação a obras de infraestrutura. Boa parte das soluções para uma logística mais eficiente e eficaz reside em medidas institucionais e na capacidade por parte dos agentes de planejamento e operação de sistemas físicos, informacionais e gerenciais necessários para que insumos e produtos vençam condicionantes espaciais e temporais de forma econômica, não somente em obras e serviços.

Diante desse entendimento, objetiva-se neste trabalho explorar as características e a dinâmica do arranjo institucional, bem como as estratégias comerciais dos atores que atuaram de forma decisiva na expansão do complexo agroindustrial da soja, segmento que tem ampliado sua presença na área de infraestrutura, sobretudo após a retomada do processo de planejamento de médio e longo prazos com a elaboração do PNLT e execução das obras do PAC.

Além da ênfase nas decisões de investimento tomadas por esses grupos, seja individualmente, seja em conjunto através de contratos, fusões, aquisições ou *joint ventures*, será feita uma breve revisão do processo de evolução recente das políticas e ações estatais na área de infraestrutura, transportes e logística no Brasil.

Ao procedermos por essa análise, o que se verifica é que o controle do espaço no Centro-Oeste passa a ser exercido predominante de fora, pelo capital vinculado ao circuito mercantil das *commodities*, mas com intervenção fundamental dos capitais locais integrados a essa dinâmica, contribuindo para que, territorialmente, se reproduza nessas novas áreas de concentração um alto grau de desigualdade na distribuição dos rendimentos e no acesso a serviços pela população, com significativos reflexos sobre sua qualidade de vida e as potencialidades produtivas da maior parte de sua população.

Este trabalho é parte integrante de uma pesquisa financiada no Edital Pro-Integração da CAPES que tem por objetivo avaliar os impactos econômicos, sociais e ambientais das transformações produtivas recentes na área do cerrado brasileiro, derivados das obras de infraestrutura em ferrovias e rodovias.

Numa primeira etapa, foram realizadas diversas entrevistas nos municípios mato-grossenses diretamente cortados pela BR-163 e que sofrem influência direta e imediata de sua recuperação (duplicação e pavimentação), como Sinop, Sorriso, Lucas do Rio Verde e Nova Mutum. Municípios com portes e funções distintas, mas que apresentam fortes ligações com as

*Globalização em Tempos de Regionalização – Repercussões no Território
Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015*



atividades do agronegócio. Em busca de confirmação e complementação das informações levantadas em campo, inclusive para as demais regiões abordadas nesse artigo, o texto apoia-se também em estatísticas primárias e secundárias coletadas tanto nas cidades quanto em instituições de pesquisas tradicionalmente utilizadas neste tipo de investigação, como é o caso, por exemplo, do IBGE. Os resultados apresentados aqui são preliminares visto que outras informações levantadas na pesquisa serão incorporadas futuramente, assim como o aprofundamento de muitas outras apresentadas neste trabalho.

Optou-se por dividir o artigo em 5 seções: Além desta introdução, é apresentada na seção 2 uma revisão de alguns dos principais avanços Institucionais e ações governamentais na área de infraestrutura, cujo impulso foi fundamental para o investimento privado complementar. Na terceira seção nos propomos a identificar e analisar as principais decisões de investimento envolvendo setor agroindustrial de processamento de soja no Brasil, principalmente relacionados a infraestrutura e logística, seja em sistemas de parceria, seja individualmente. Na quinta quarta seção são investigados indícios dos impactos territoriais desses investimentos e na quinta são apresentadas as considerações finais.

2. Avanços Institucionais

Steindl (1952) argumenta que a concentração ocorre como conseqüência do processo de acumulação interna de lucros nas empresas mais favorecidas, que funciona como importante incentivo ao investimento, culminando inclusive em outros escoadouros, como a diversificação produtiva, dentro ou fora da indústria. Para o caso brasileiro, o setor de infraestrutura esta entre aqueles que nos últimos anos ofereceram as melhores perspectivas de investimento, sobretudo após a retomada do processo de planejamento de médio e longo prazos com a elaboração do PNLT em 2006 e se mostrou alvo de investimentos das grandes empresas ligadas ao agronegócio.

Acontecia em 2003, o lançamento do Plano de Revitalização Ferroviária; em 2004 da Agenda Portos e da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP). Sob a gestão do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) e tendo o BNDES como principal agente financiador, reservava, destinava, já naquele momento, um dos eixos deste instrumento



para o sistema agroindustrial, com viés voltado à modernização dos empreendimentos de ampliação das exportações melhoria logística e de infraestrutura (BNDES, 2010).

Com a elaboração do PNLT em 2006, retoma-se de fato o processo de planejamento de médio e longo prazos, contendo indicações das intervenções e medidas institucionais a serem levadas a cabo no período 2007-2023, sendo este conjunto o principal subsídio para a elaboração do PAC de logística. O PNLT baseou-se na previsão da expansão da economia brasileira, no período do plano. Considerou os 80 principais produtos, estimando o respectivo carregamento dos fluxos logísticos, o que permitiu identificar gargalos e lacunas. Levou em conta o objetivo estratégico de reduzir o peso do modal rodoviário, com a transferência das cargas de baixo valor agregado, e que movimentam grandes volumes, para os modais aquaviário e ferroviário, mais adequados para esse tipo de carga.

Ressalta-se aqui o papel do amplo conjunto de medidas institucionais como sustentáculo e alavanca dessa estratégia por parte das empresas do agronegócio. Depois de cerca de duas décadas de absoluta ausência, no âmbito do setor dos transportes, de um sistema de planejamento estratégico, sistemático, com visão de médio e longo prazos e baseado em estudos consistentes de demanda, surge um plano multimodal, envolvendo toda a cadeia logística associada aos transportes, com todos os seus custos e não apenas os custos diretos do setor. Propunha-se um processo de planejamento permanente, participativo, integrado e interinstitucional.

Em seguida, orientado pelas ações previstas no PNLT, veio O PAC – Programa de Aceleração de Crescimento, o qual buscou promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável. Especificamente em relação à logística, o PAC vem realizando obras em ferrovias e rodovias em todo país, otimizando o escoamento da produção brasileira. Uma vez que a demanda por movimentação de cargas agrícolas apresenta elevada participação na utilização dos diferentes modais, tais medidas contribuiram positivamente para o aproveitamento de oportunidades de ganhos de escala e escopo nas operações logísticas das agroindústrias, assunto explorado nas próximas sessões.

Em 15 de agosto de 2012, o governo federal lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL). O programa inclui um conjunto de projetos a serem realizados por meio de



parcerias estratégicas com o setor privado, promovendo-se sinergias entre os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário.

Os bancos públicos brasileiros poderiam financiar até 70% do valor do investimento com uma taxa de juros de 1,0% mais a TJLP (Taxa de Juros a Longo Prazo). Nesse ponto é imprescindível analisar como se configurou a carteira de investimentos do BNDES no setor de infraestrutura nos últimos anos, através da qual é perceptível a forte atuação do banco no setor, principalmente através do investimento pelo modelo de *project finance*, que, segundo o BNDES, se caracteriza como “[...] uma forma de engenharia financeira suportada contratualmente pelo fluxo de caixa de um projeto, servindo como garantia os ativos e recebíveis desse mesmo projeto³. Na prática a análise da estrutura de dívidas das principais empresas no Brasil revela justamente um apego ao crédito subsidiado e uma dificuldade de captar a integridade do montante que poderia ser captado através do mercado de capitais, a despeito de outros incentivos legais e regulatórios.

De fato as instalações encontravam-se e encontram-se defasadas e os planos como o PNLT, o PAC e o PIL, propostos com o intuito de amenizar o sucateamento do sistema logístico nacional, permitiram, como pretendemos demonstrar na sessão seguinte, ampliar cada vez mais a participação de empresas privadas juntando esforços para mudar o panorama logístico vigente. No entanto, defende-se neste trabalho que esse movimento trás consigo importantes efeitos colaterais: Os investimentos realizado em torno e a partir dos eixos estruturantes no Centro-Oeste brasileiro reforçaram a seletividade a capacidade de controle do território por parte das multinacionais e dos capitais nacionais integrados a correntes de comércio internacional de commodities de maneira mais ou menos associada e dependente. O atendimento aos objetivos privados resultou na quase inexistência de externalidades positivas que ajudassem a desenvolver as potencialidades das microrregiões menos dinâmicas, colocadas à margem pelo processo de incorporação do território pelo Capital.

3. Estratégias de Investimentos das Agroindústrias Sojíferas no Brasil

³ BNDES. Project Finance. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Apoio_Financeiro/Produtos/Project_Finance/>. Acesso em: 05 abr. 2014.



A proposta dessa seção é explorar as dinâmicas e estratégias de crescimento dos principais grupos agroindustriais envolvidos no processamento de soja no Brasil. A partir de referências teórico-metodológicas existentes na literatura sobre a coordenação de sistemas agroindustriais, levanta-se aqui suspeita de que as empresas líderes no esmagamento da oleaginosa foram capazes de fazer frente ao *boom* de demanda externa provocado pelas profundas transformações no mercado agroalimentar, sobretudo puxadas pelas Ásia, graças, em grande medida, ao enorme êxito em estabelecer arranjos de governança que lhes foram favoráveis ao longo de toda cadeia, minimizando seus custos de transação e fortalecendo suas posições hierárquicas.

Steindl (1952), para o caso da indústria, enfatizou que os diferenciais de lucros reforçam o diferencial de poder e funcionam como importante incentivo ao investimento e conseqüente crescimento das firmas com maiores lucros, culminando inclusive em outros escoadouros, como a diversificação fora da indústria. Isso explicaria a busca incessável por vantagens competitivas e a tendência inexorável à concentração do mercado.

No entanto, as oportunidades para assegurar vantagens de custo diferencial não são fixas, estão sempre mudando com os processos de inovação, não apenas técnicas, mas também na capacidade de **coordenar** todo o processo verticalmente, de subordinar os demais atores a aceitarem regras de produção e comercialização, padrões de qualidade e medidas de *upgrading* tecnológicos e organizacionais em favor dos objetivos da empresa líder.

O tema coordenação está presente na literatura de agribusiness desde os trabalhos pioneiros de Davis e Goldberg de Harvard, bem como em toda a literatura de cadeias agroindustriais (Zylbersztajn, 1995). Os estudos desta vertente romperam com a análise segmentada da agricultura, indústria e distribuição. Uma abordagem pioneira que integrou a análise da produção gerada na agricultura às demais etapas de produção e distribuição foi aquela das Cadeias Globais de Mercadorias (*Global Commodity Chain – GCC*). As análises de GCC já traziam como principal enfoque compreender como as indústrias globais estão organizadas, através da identificação de todos os agentes envolvidos na produção e distribuição de uma determinada mercadoria ou serviço e do mapeamento das relações entre estes agentes.

No Brasil as análises acadêmicas sobre as relações de troca entre produtores e empresas ganharam visibilidade a partir dos debates sobre o processo de modernização da

*Globalização em Tempos de Regionalização – Repercussões no Território
Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015*



agricultura e a formação dos complexos agroindustriais (CAIS), quando surgiram nos anos 1970 importantes estudos sobre o “sistema de integração” entre agroindústria e agricultores. Importantes estudos foram desenvolvidos baseando-se na vertente francesa de cadeia (filière) aplicada ao estudo da organização agro-industrial, tais como os trabalhos de trabalhos de Muller (1991) e Kageyama (1987). Esta autora identifica que a moderna agricultura passa a depender da dinâmica da indústria e das estratégias dos capitais integrados nessa cadeia. Grande parte das atividades agrícolas integrou-se profundamente na matriz de relações interindustriais, sendo seu funcionamento determinado de forma conjunta, de acordo com a dinâmica própria de cada complexo. O que faz com que se opte por ter como um dos focos centrais de análise desse trabalho o desempenho do setor agroindustrial de processamento de soja.

As empresas transnacionais como Bunge, Cargill, ADM, Dreyfus e Amaggi além da produção da soja e seus derivados também se envolvem com a exportação de milho, na produção e venda de fertilizantes, oferta de financiamento, compra do grão, armazenagem, processamento da produção e venda de mercadorias prontas para o consumo. A dupla possibilidade – de beneficiar ou simplesmente exportar *in natura* – permite manobras importantes e fundamentais para o aumento da rentabilidade das empresas, pois possibilita que elas façam opções conforme o contexto presente.

No quarto trimestre do exercício 2014, encerrado em 30 de setembro, a ADM⁴, como a Bunge, registrou queda das vendas e aumento do lucro líquido. A receita caiu 15,3% em relação ao mesmo período do ano passado, para US\$ 18.1 bilhões, enquanto o ganho aumentou quase 57%, para US\$ 747 milhões. Com a retração dos preços do milho, que afetou o faturamento com vendas, o resultado operacional das atividades de processamento do cereal, inclusive para a produção de etanol nos EUA, quase dobrou e alcançou US\$ 356 milhões.

⁴ A ADM chegou ao Brasil, em 1997, e, paralelamente ao investimento no segmento de esmagamento, adquiriu duas misturadoras terceirizadas de fertilizantes. A multinacional opera fábricas misturadoras de fertilizantes com uma capacidade de produção diária de mais de 13.500 toneladas em algumas das regiões mais produtivas do Brasil. Estrategicamente, a ADM, assim como a Cargill, tem unidades de insumo no mesmo município em que possui plantas esmagadoras de soja, o que facilita na formulação de um pacote de serviços aos agricultores.). Em parceria com o Grupo Iñesta/ HAF, a ADM oferece tecnologia de bioativadores, indutores de resistências e maturadores vegetais. Além disso, oferece financiamento aos produtores brasileiros para aprimorar seu acesso à sementes, bem como uma variada linha de defensivos agrícolas.



Para ampliar ainda mais o seu poder sobre as diferentes etapas da cadeia produtiva, estas corporações realizam *joint ventures* em áreas onde não possuem grande presença, como é o caso da inserção no setor de sementes e defensivos⁵. Além de possibilitar uma integração vertical mais completa, as vendas intra-empresas permitem reduzir os custos na aquisição dos produtos através da negociação entre pares, extrair o potencial produtivo e econômico de cada nação e circular entre elas os diferentes produtos, eliminar intermediários por meio da atuação de uma mesma empresa em diferentes ramos e países e amortecer os custos de transação, além de diminuir o preço de venda dos seus produtos em relação aos concorrentes⁶.

No caso das *commodities*, como a liderança dos mercados tem ligação com a redução dos custos produtivos, a competitividade está atrelada fundamentalmente à busca de economias de escala, baixa capacidade ociosa, logística eficiente e inovação de processos, operar em escala global se torna um diferencial fundamental para minimizar os custos totais.

Para além de concretização das estratégias individuais, essas empresas desenvolveram parcerias para expandir ainda mais seu poder sobre a produção agropecuária e o controle das relações com os produtores rurais, permeada por uma articulação constante. Para ambas as partes esse vínculo é estratégico, pois é por meio dele que são possíveis ganhos de escala e no volume físico além de aporte financeiro para realização de empreendimentos capazes de aumentar a eficiência além de reduzir os custos logísticos. Isso permite que as firmas continuem monopolizando a venda de insumos, prestando serviços e adquirindo a produção do agricultor, bem como controlando os canais de distribuição, elementos fundamentais para o seu funcionamento e crescimento.

⁵ A Bunge Limited firmou acordo definitivo com a Yara International ASA, no qual a Yara adquiriu o negócio de Fertilizantes da Bunge Brasil (formada pela incorporação da Fertilizante Serrana à Manah, cujo controle foi adquirido pela Bunge, controladora das marcas Iap, Manah, Ouro Verde e Serrana, sendo a maior empresa de fertilizantes da América do Sul e líder no segmento de nutrição animal). No entanto, o acordo assinado com a Yara previu ainda que esta forneça produto à Bunge e, assim, a empresa poderá manter o negócio de troca de fertilizantes por grãos com produtores rurais como parte de suas atividades na originação.

⁶ O Grupo Louis Dreyfus passa a entrar na produção e comercialização de fertilizantes somente em 2008. A estratégia foi adquirir misturadoras já existentes no mercado brasileiro. Entre as motivações do investimento esteve o aumento do preço dos adubos (que cresceu três vezes de 2007 para 2008) e a tentativa de se aproximar dos instrumentos usados pelos demais concorrentes, a expansão do consumo de fertilizantes no país e a viabilidade de usar o insumo como moeda de troca para aquisição das safras futuras.



É comum que o agricultor seja responsável pelos custos de transporte, porém com a agroindústria ou *trading* representando-o nas negociações⁷. Os ofertantes de transporte são, normalmente, tomadores de preços nesse mercado. A vantagem deste sistema é a administração de logística fornecida por esses grandes compradores de *commodities*, que proporcionam menor volatilidade do mercado de frete e o uso de um menor número de veículos, além da possibilidade de utilização de outras modalidades de transporte, o que seria ainda pouco viável aos agricultores⁸.

Com relação à produtividade dos veículos, percebe-se que é possível a obtenção de carga nos dois sentidos dos principais eixos de escoamento da safra de soja, de forma a baratear o valor do custo de transporte, gerando o “frete de retorno”. Os principais portos de escoamento de grãos utilizados têm sido Santos (SP), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS) e São Francisco do Sul (SC), que movimentam a soja procedente de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná, principalmente, configurando os principais corredores de exportação.

Não por acaso a Mosaic⁹, cujas operações de produção e distribuição de fertilizantes a transformaram na maior produtora mundial de fosfatos, conta com unidades de fertilizantes localizadas em Cascavel e Paranaguá (PR), Passo Fundo e Rio Grande (RS) e Cubatão (SP); localidades privilegiadas em relação aos portos, além de unidades em Candeias (BA), Rio Verde (GO), Alfenas e Uberaba (MG), Campo Grande (MS), Alto Araguaia e Sorriso (MT), e uma unidade de Nutrição Animal em Paranaguá (PR)¹⁰.

Nesse sentido, destaca-se o corredor de exportação tipicamente ferroviário do Centro-

⁷ ABCD e Aamagi origina (adquire) grãos de regiões produtoras de todo o país e os entrega a diferentes mercados de consumo do Brasil e do mundo.

⁸ A ADM utiliza sua rede logística para transportar mais de 15 milhões de toneladas de produtos todos os anos por estradas, ferrovias e hidrovias. Por meio da subsidiária SARTCO, oferece transporte fluvial nas hidrovias Tietê-Paraná e Paraguai-Paraná, e tem operações nos portos de Santos (SP), Tubarão (ES), Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC), Rio Grande (RS), Ponta da Madeira (MA) e Aratu (BA). A empresa conta com 23 rebocadores, 73 barcas, 140 vagões e 180 caminhões.

⁹ Em 2004 Cargill e IMC Global (International Management Corporation) se uniram e formaram a Mosaic. **A Cargill** começou a atuar no elo de fertilizantes no Brasil em 1994, quando se instalou em Monte Alto/SP. Em 1998, ela adquiriu uma fábrica em Candeias/BA e posteriormente obteve o controle da Solorrico S.A., aumentando a sua participação no mercado brasileiro de fertilizantes. Em 2000, a empresa conquistou o controle acionário da Fertiza e, em 2001, ela é incorporada à Solorrico.



Oeste, onde se tem observado um claro incremento na movimentação da safra pela malha ferroviária da Ferronorte, a partir de Alto Araguaia (MT), até a divisa com o estado de São Paulo, para daí articular-se com os trilhos da Ferrobán (antiga FEPASA) e seguir até o porto de Santos. Bunge, Cargill, ADM e Dreyfus investem principalmente no aumento da capacidade de armazenagem, carregamento e embarcação nos principais portos brasileiros (Rio Grande/RS, São Francisco do Sul/SC, Tubarão/SC, Paranaguá/PR, Santos-Guarujá/SP, Vitória/ES, Ilhéus/BA, São Luís/MA e Porto Velho/RO).

Mas o que tem se vem observando que cada vez mais é realizada a exportação de grãos pelos terminais portuários da região Norte. Além das tradicionais rotas de escoamento via centro-sul, uma série de novos corredores de transporte vêm se consolidando no país, os quais deverão resultar em uma clara reorientação de nossa matriz de transportes – ainda predominantemente rodoviária. O caso mais representativo é o do chamado Corredor Noroeste, que inclui a rodovia BR 364 (que liga Cuiabá, MT a Porto Velho, RO), o rio Madeira e o rio Amazonas como vias articuladas para a movimentação da soja a partir da Chapada dos Parecis (noroeste de Mato Grosso) e de Rondônia (região de Vilhena) até o porto de Itacoatiara (AM), terminal este de transbordo para os navios de maior calado destinados a mercados externos.

Já o Corredor Centro-Norte – ainda em implantação – é composto por dois eixos: i) rio Tocantins – ferrovia Norte-Sul – Estrada de Ferro dos Carajás e ii) rio Araguaia (até Xambioá, TO ou Conceição do Araguaia, PA) – rodovias BR 153/BR 226 (Xambioá, TO – Estreito, MA ou Conceição do Araguaia, PA – Estreito, MA) – ferrovia Norte-Sul – Estrada de Ferro dos Carajás.

Em 2008, foram transportadas 1,45 milhão de toneladas de soja e farelo através da Ferrovia Norte-Sul com destino ao Porto do Itaquí. Em 2015, a estimativa é chegar a 11,5 milhões de toneladas. Em Açailândia, a Ferrovia Norte – Sul se interliga à Estrada de Ferro Carajás (EFC), fornecendo acesso ao Porto de Itaquí.

As empresas Bunge e Amaggi¹¹, assinaram em 2003 um contrato pelo qual a Amaggi aluga parte de sua capacidade no porto de Itacoatiara/AM para a Bunge, abrindo a possibilidade para esta transnacional escoar os seus produtos pelo norte do país. No final de 2013, estas duas empresas divulgaram uma nova *joint venture* (Navegações Unidas Tapajós Ltda. – Unitapajós), que será responsável pelo escoamento de grãos originados em Mato

¹¹ também sócias no projeto do Terminal Graneleiro de Grãos (TGG) em Santos/SP.

Grosso pela hidrovia Tapajós-Amazonas até Santarém/PA. No próprio corredor do rio Madeira, onde já se movimentam 2,8 milhões de toneladas de grãos por ano, há investimentos para dobrar o volume com o novo porto de Porto Velho, um terminal flutuante em Itacoatiara (AM), barcaças, armazéns entre outras estruturas que darão suporte ao novo crescimento¹².

Com investimento próprio total de R\$ 700 milhões a Bunge dá ainda mais fôlego ao que o mercado chama de “matriz amazônica” de transporte. Nos próximos anos, o setor privado ligado ao agronegócio deverá investir cerca de R\$ 3 bilhões somente em instalações de terminais, comboios de barcaças e empurradores para o transporte no rio Tapajós. Em comum, todos estão atentos ao potencial de escoamento fluvial anual de 40 milhões de toneladas de grãos do Centro-Oeste até 2020, com redução de até 34% no custo do frete¹³. Na prática, isso significa a criação de um dos mais importantes corredores logísticos intermodais do país, formado pela BR-163 e pela hidrovia Tapajós-Amazonas, a partir de uma demanda privada específica dessas agroindústrias.

A abertura da navegação pelo Tapajós reacendeu os planos da saída pelo Norte. Além de Miritituba, o setor está de olho nas licitações para novos terminais portuários de grãos que o governo federal pretende fazer no Pará para dar vazão ao volume descarregado pelas barcaças — um em Santarém (onde só a Cargill opera hoje), outro em Vila do Conde (onde a Bunge já tem terminal e a ADM conta com terrenos) e três em Outeiro.

Estes exemplos demonstram que apesar de “disputarem” o mesmo mercado, algumas estratégias de interesse comum acabam sendo implementadas coletivamente, o que aumenta ainda mais o poder das grandes corporações frente aos produtores e as firmas menores¹⁴.

Os investimentos realizados em torno e a partir dos eixos estruturantes reforçam a seletividade e a capacidade de controle do território por parte das multinacionais e dos Capitais Nacionais integrados a correntes de comércio internacional de commodities de maneira mais ou

¹² Além das parcerias no ramo de logística e infraestrutura na vetor centro-norte os grupos Dreyfus e a Amaggi realizaram uma *joint venture* a fim de atuar no mercado de grãos na Bahia, Maranhão, Piauí e Tocantins, a nova fronteira agrícola MATOPIBA.

¹³ AGROANALYSIS. Edeon Vaz Ferreira, Movimento Pró-Logística do Mato Grosso. Disponível em: <http://www.agroanalysis.com.br/materia_detalhe.php?idMateria=1692>. Acesso em mar 2015.

¹⁴ Outra parceria foi firmada entre a Bunge e Cargill para quadruplicar a capacidade de embarque de soja e derivados em Ilhéus/BA .



menos associada e dependente. De maneira que Grande parte do esforço social realizado indiretamente, na forma de créditos subsidiados com recursos do tesouro, serviu para ampliar as disparidades socioespaciais. Não por acaso os mapas de distribuição espacial da renda e do Índice de Desenvolvimento Humano batem exatamente com eixos estruturantes de infraestrutura, utilizados para escoamento da safra e produção agroindustrial.

Em comum nesses projetos apenas a seletividade do território, o atendimento a objetivos privados e a quase inexistência de externalidades positivas que ajudem a desenvolver as potencialidades das microrregiões menos dinâmicas colocadas à margem pelo processo de incorporação do território pelo Capital.

4. Dinâmica Demográfica da Macrorregião Centro-Oeste e Heterogeneidades intra estaduais.

Nacionalmente o desempenho da economia do Centro-Oeste tem sido exaltado pela mídia e por segmentos da academia. As altas taxas de crescimento econômico experimentadas pela região, sobretudo por conta da força do agronegócio, resultaram em crescimento do produto per capita acima do ritmo apresentado pelo país, a despeito da ocorrência de taxas de crescimento populacional também muito elevadas na Região Centro-Oeste. A taxa de crescimento média anual da Região Centro-Oeste no período 1960-2010 foi de 3,41% a.a., acima da taxa média do país, que foi de 2,01% a.a. A rápida expansão econômica da região também se fez notar em sua participação no PIB nacional, saindo de pouco mais de 2,0% em 1960 e atingindo 9,3% em 2010.

Tais resultados estão diretamente ligados a abertura externa da economia brasileira nos anos de 1990, que também forjou novos determinantes para o urbano. Reiterou a expansão da fronteira agrícola/mineral, não mais voltada para atender exclusivamente aos objetivos de expansão interna do produto industrial, mas principalmente para atender aos imperativos do mercado mundial de commodities, com mais países consumidores (asiáticos) e com a prática de melhores níveis de preços. Nessa conjuntura, o controle do espaço pelo capital passou a ser determinado cada vez mais de fora do território e não se vincula, como no passado, à industrialização, mas ao circuito mercantil das *commodities*, especialmente, após a ascensão da China.



As expressões regionais desse fenômeno apresentam ainda declinações e enclaves particulares que complexificam e tencionam as tendências globais. Isto é bastante evidente na escala local do mercado da soja, onde está presente um conjunto amplo de atores e interesses, vinculados a distintas escalas de atuação (global, supranacional, nacional, regional e municipal) e segmentos sociais (produtores rurais, empresas, Estado, grupos de representação, sociedade civil organizada, etc.).

De modo geral, verifica-se como reflexo dessas interações no Centro Oeste nas duas últimas décadas o surgimento e/ou ascensão de cidades dotadas de um fato urbano próprio, sob o efeito do alcance do processo de expansão da fronteira agropecuária e das migrações entre regiões, transferindo contingentes social e culturalmente diferenciados de populações para subespaços regionais que se caracterizam como verdadeiras plataformas exportadoras de grãos ou carne, ou como retaguardas territoriais para realização da produção agropecuária.

São cidades agrícolas no sentido de abrigarem no interior do município ou da hinterlândia modalidades de produção agropecuária, enquanto o urbano surge como um “implante” no meio desse mar de lavouras para favorecer a logística de escoamento dessa produção. Concentram importantes estruturas logísticas, técnicas e informacionais voltadas para a produção que ocorre no meio rural. Segundo (Miranda, 2013, p.14), o que estava definido como espaço residual, para além dos perímetros urbanos, hoje, o rural, parece mais “preencher” a dinâmica urbana do que ser seu pressuposto negativo, tornando central a discussão os efeitos desse avanço da fronteira agrícola sob a égide da moderna agricultura tecnificada e o padrão de urbanização que dela advém.

É preciso lembrar que, embora seja ainda uma região de fronteira agrícola, a taxa de urbanização chegou a 85%, a segunda maior do Brasil, graças, principalmente, ao modelo agrário predominante.

Em termos concretos, a análise dos dados secundários indica a formação de núcleos regionais que concentram a maior parte das atividades e da renda, enquanto proliferaram pequenas povoações sem condições dinâmicas próprias, além de um enorme afluxo de pessoas para as áreas urbanas, fruto do tipo de agronegócio, do desmantelamento da agricultura familiar e do surgimento de novas cidades em áreas de estrutura fundiária (urbana e rural) altamente concentrada. Não por acaso os mapas de distribuição espacial da renda e do Índice de Desenvolvimento Humano refletem a concentração dos melhores resultados



exatamente nos eixos estruturantes de infraestrutura, utilizados para escoamento da safra e produção agroindustrial.

Já nas pesquisas de campo, o que se encontra é o espraiamento do processo de periferização nas cidades em praticamente todos os níveis hierárquicos. Problemas tipicamente metropolitanos penetram igualmente níveis hierárquicos intermediários. O próprio modelo de agropecuária que desencadeia esse processo contribui para que o crescimento populacional resulte em processo físico de conurbação e de interpenetração das relações capitalistas via ampliação do circuito imobiliário e financeiro.

Ao mesmo tempo é preciso assinalar que as dinâmicas produtivas demográficas e a integração com os demais estados e regiões do país é bastante heterogenia entre cada um dos Estados do Centro Oeste, reflexo das estratégias de políticas e investimentos públicos que vem sendo realizados na região ao longo de sua história. Com a ressalva de que o porte, a distribuição da rede de cidades e suas funções variam bastante entre os 3 estados, optou-se por proceder nos próximos parágrafos por uma análise mais geral do processo de evolução demográfica da grande região, incluindo o distrito federal, para então adentrar as particularidades.

De início é preciso pontuar que o aparente sucesso econômico da região contribui de maneira discreta para os indicadores nacionais por ser uma região que continua a abrigar uma pequena parcela da população brasileira. Além disso, regionalmente, apesar dos indicadores sociais da região terem melhorado significativamente quando comparados às médias nacionais, é ainda marcado pelo alto grau de desigualdade na distribuição dos rendimentos, em especial por conta das distorções do efeito Brasília sobre esses indicadores, em função de concentrar no território alto rendimento e serviços de qualidade de forma peculiar e oposta ao que se verifica na região de influência.

Em termos absolutos, entre 1980 e 1991 o Centro-Oeste respondeu por 6,75% do crescimento demográfico do país. Entre 1991 e 2000 passou para 9,61% e entre 2000 e 2010 saltou para 11,5%. Apesar da aceleração do crescimento demográfico do Centro-Oeste na última década, o número de habitantes em termos absolutos cresceu mais apenas do que o da Região Sul, persistindo como a região menos povoada do país. Enquanto sua densidade demográfica saltou de 7,23 hab/km² em 2000 para 8,75hab/km² em 2010, a média brasileira saltou de 19,92 para 22,43, a do Sudeste de 78,2 para 86,92 e a do Sul de 43,54 e 48,58.

*Globalização em Tempos de Regionalização – Repercussões no Território
Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015*



Nordeste e Sudeste prosseguiram liderando o crescimento populacional, de mais de 13 milhões de pessoas em termos absolutos, respondendo por 63,4% do incremento total.

Entre as décadas de 1970 e 1980 58,3% do avanço populacional no Centro-Oeste se deu nas cidades que em 1970 já acumulavam mais 100 mil habitantes (43,3% apenas em Brasília e Goiânia), culminando em uma configuração demográfica que concentrava, em 1980, 39,5% da população da região apenas nas 6 maiores cidades. Em 1970 essas concentravam 29,6% da população. Já nas cidades que apresentavam entre 20 e 100 mil habitantes, o acréscimo de população em relação ao crescimento total foi de apenas 8%, enquanto as que acumulavam menos de 20 mil habitantes contribuíram com os 33,6% restante. A faixa de cidades entre 20 e 100 mil habitantes passou a concentrar 34,3% da população em 1980, contra 38,4% na década anterior e a de municípios menores de 20 mil os restantes 26,2%, contra 33,8%, respectivamente.

No interregno entre o censo de 1980 e o seguinte, em 1991, as cidades com mais de 100 mil habitantes responderam 58,2% do crescimento populacional, sendo 40,2% apenas nas 4 capitais e os outros 18% distribuídos pelas outras 6 cidades que em 1991 contavam mais de 100 mil habitantes. O percentual de população concentrado cidades com mais de 100 mil habitantes, agora num total de 10 cidades, passaram a concentrar 47,75% da população, restando 26,9% nas cidades entre 20 e 100 mil e 25,2% nas cidades com menos de 20 mil habitantes. De outro lado, verifica-se a explosão da criação de novas cidades, sobretudo com menos de 20 mil habitantes, dependentes economicamente de fundos de participação e transferências. Foram criadas nada menos do que 90 novas cidades com menos de 20 mil habitantes, 74 delas com menos de 10 mil.

Ao longo da década de 90, observa-se a persistência desses dois movimentos. De um lado o recrudescimento do processo de metropolização, passando as 4 capitais a concentrar 36,8% da população da região no ano 2000. Se considerado o Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia, chega-se a uma concentração de 41,15%. A concentração nas 6 maiores cidades subiu para 42,2% da população e 7 cidades ultrapassaram a marca de 200 mil habitantes. De outro lado a continuação dos desmembramentos de municípios com criação de novas cidades, sobretudo com menos de 10 mil habitantes, altamente dependentes economicamente das atividades de administração pública. Foram criadas 67 novas cidades, 59 delas com menos de 10 mil habitantes. Em 1991 esse conjunto último de cidades somava 207 e em 2000 chegava a 252.

*Globalização em Tempos de Regionalização – Repercussões no Território
Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015*



A região chega ao final da primeira década desse século com o mesmo número de cidades com mais de 200 mil da década anterior, sete. A concentração nas 4 capitais se elevou para 37%. A novidade em relação às décadas passadas é o papel que as cidades médias desempenharam na evolução demográfica da região. As cidades entre 50 e 200 mil habitantes contribuíram com 41,2% do crescimento da região, passando a concentrar 35,6% da população nesse estrato, que somava 100 cidades em 2010. Enquanto isso as 359 cidades com menos de 20 mil habitantes abrigavam os 19,7% de população restante.

4.1 Dinâmica produtiva e Demográfica do Mato Grosso

O Mato Grosso teve um crescimento absoluto de mais de um milhão de habitantes entre os dois últimos Censos, entretanto, apesar e em razão da expansão da fronteira agrícola e dos avanços tecnológicos que permitiram o crescimento da agropecuária altamente tecnificada, responsável pela elevação do Produto Interno Bruto (PIB) do Estado, mais de 99% desse incremento populacional se deu em áreas consideradas urbanas. Do ponto de vista da renda, os dados de PIB municipais de 2012 apontam que 43 dos 141 municípios tem renda *per capita* acima da média estadual, concentram 26% da população e 47,6% do PIB. Os 50% inferiores concentram 39% da população e apenas 22,2% do PIB. Os 10 municípios mais ricos, cujo tamanho médio é de 13 mil habitantes, concentram 4,2% da população e 13,5% do PIB, sendo que a renda *per capita* do município mais rico é 22 vezes maior do que o do mais pobre.

Os mapas de distribuição espacial da renda e do Índice de Desenvolvimento Humano representam exatamente essa concentração das melhores condições de vida no entorno dos eixos estruturantes de infraestrutura, utilizados para escoamento da safra e produção agroindustrial. Cidades que possuem pontos nodais importantes e que se conectam ao exterior apresentam maior dinamismo e concentrando grande parte da renda. Já a participação da Administração Pública na economia dos municípios apresenta, obviamente, forte correlação negativa com a renda *per capita* ($r_{xy} = -0,71$). 98 dos 141 municípios, onde habitavam 72,8% da população estadual, apresentavam participação dos serviços de Administração Pública acima da média estadual, revelando a exacerbada dependência desses em relação as transferências



constitucionais. Além disso, 53% da população habitam municípios com renda *per capita* inferior à média nacional.

Os 8 municípios com maior renda *per capita* per apresentavam participação da agropecuária no valor adiciona total superior a 50%. Mais especificamente sobre a produção agrícola, 66% da produção estadual (em valor) corresponde aos 2 principais produtos, soja e milho, cuja correlação com a renda *per capita* é de 0,65, reforçando o argumento sobre a influência da agricultura moderna sobre a economia estadual. Só os 20 maiores municípios produtores, onde habitam 13% da população, respondem por 77% desse total.

Conclui-se, portanto, que os municípios de alta renda do Estado correspondem em sua maioria a municípios com menos de 20 mil habitantes, com elevada concentração fundiária e localização privilegiada em relação aos principais eixos de escoamento da produção agrícola.

Em relação ao mercado de Trabalho formal *capta* pelos dados da RAIS do Ministério do Trabalho, 55% dos trabalhadores no estado tinham rendimento inferior a dois salários mínimos (SM), 75% abaixo de 3 SM. Ou seja, 75% dos trabalhadores formais detinham rendimento inferior a renda média estadual, o que indica uma excessiva concentração dos rendimentos relacionada à propriedade do capital.

4.2 Dinâmica produtiva e Demográfica do Mato Grosso do Sul

Segundo dados dos PIB Municipais de 2012, 68,2% da população do Mato grosso do Sul vivia em municípios com renda *per capita* abaixo da média estadual 69,2% abaixo da média nacional. Os 4 maiores Municípios concentrando 53,31% do PIB e 48,55% da população, sendo que 32,1% da população total habita a capital, Campo Grande.

As nove cidades que apresentavam maior renda *per capita*, acima de R\$ 30.000,00, concentravam 23,3% do PIB e 14,64% da população. Tomadas em conjunto, verifica-se que as culturas de soja, cana e milho somam 90% (em valor) da produção total de lavouras temporários desse conjunto de cidades. Aliás, a renda no estado guarda forte correlação com a produção primária. Existe uma correlação positiva de 0,56 entre renda *per capita* municipal e produção primária, que passa a ser de 0,86 se considerado a produção primária *per capita*. Ainda sim, pelos dados da RAIS para o ano de 2012, no conjunto dos 9 municípios de renda



mais elevada, 52% dos trabalhadores formais dessas tinham remuneração inferior a dois SM, ou seja, abaixo de R\$ 16.172,00 (em valores correntes de 2012) e 75% abaixo de três SM, um valor ainda distante da renda média nesses municípios. Em termos estaduais, 88% dos trabalhadores formais tinham remuneração inferior a 3 SM, o que indica que assim como no Mato Grosso, grande parte dos rendimentos correspondem a propriedade do capital.

Ao tomarmos o conjunto dos 20 municípios com pior PIB *per capita*, verificamos que concentram apenas 7,5% do PIB e 13,85% da população, sendo que 91% dos trabalhadores formais desse conjunto de cidades tinham remuneração inferior a dois SM.

4.3 Dinâmica produtiva e Demográfica de Goiás

Goiás tem um PIB mais bem diversificado, no qual a participação da indústria é bastante significativa. A correlação entre PIB *per capita* e participação da indústria no valor agregado total municipal é de 0,5, enquanto do setor primário é de apenas 0,06. A participação dos serviços no Valor Adicionado Total chega a 60,5% e da indústria a 26%.

Também é o Estado cujo sistema urbano é o mais concentrado em termos metropolitanos. Dentro das fronteiras do Estado encontram-se duas das principais áreas metropolitanas do país: Além de Brasília, que tem 3,9 milhões de habitantes, a RM de Goiânia, possui cerca de 2,3 milhões. Com a aglomeração urbana de Anápolis, formam o Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia, que tem população superior a 6,6 milhões de habitantes, que concentram renda disponível para consumo de quase R\$ 140 bilhões, o terceiro maior mercado do país, superado apenas pelas regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro. Em 2012, 55% da população goiana estava concentrada nos 41 municípios que foram a região metropolitana de Goiânia e Entorno do Distrito Federal, exclusive Brasília, com absoluta predominância do setor terciário na economia, 75% do Valor Agregado (exclusive Brasília) e a produção industrial equivalente a apenas 25% do total estadual.

Do ponto de vista da renda, os dados de PIB municipais de 2012 apontam que 44,8% da população estadual habitam cidades com renda *per capita* acima da média nacional, concentrando 66% da renda, enquanto 48% habitam cidades com renda *per capita* acima da média estadual, concentrando 70% da renda. Das 10 cidades com os maiores PIB *per capita* do estado, 5 delas tem participação da indústria no total do valor agregado superior a 40%,



concentram 8,4% do produto e 2,5% da população. Os 50% inferiores concentram 36% da população e apenas 17,6% do PIB. Os 10 municípios mais ricos, cujo tamanho médio é de 15 mil habitantes, concentram 4,2% da população e 13,5% do PIB, sendo que a renda *per capita* do município mais rico é 19,8 vezes maior do que o do mais pobre. Em 2012 79% dos municípios tinham menos de 20 mil habitantes, o correspondente a 20,5% da população e 18,5% do PIB.

5. Conclusões

Os dados levantados para elaboração deste artigo indicam a importância do investimento em infraestrutura, principalmente no que tange a movimentação de cargas agrícolas. A partir das interações entre o ambiente institucional e os atores sociais, concluiu-se que as empresas líderes obtiveram êxito em estabelecer ao longo da cadeia arranjos institucionais de governança que lhes conferiu grande capacidade para controlar custos, assegurar previsibilidade na qualidade e quantidade de matéria-prima e permitir rápida difusão de inovações tecnológicas, minimizando seus custos de transação, fortalecendo suas posições hierárquicas e ampliando seu escopo e capacidade de investimento.

Não obstante, os investimentos privados realizados em torno e a partir dos grandes eixos de exportação tem contribuído para reforçar das multinacionais e dos Capitais Nacionais integrados a correntes de comércio internacional de *commodities* de maneira mais ou menos associada e dependente. Fica claro que na prática não houve um Plano de desenvolvimento para o Centro-Oeste que contribuísse para que o crescimento econômico se desse de forma mais justa e socialmente abrangente. Verificou-se apenas reforço da especialização produtiva e da super exploração de recursos naturais. Não se criaram encadeamentos que pudessem adensar as cadeias produtivas e as trocas interregionais, bem como as potencialidades econômicas das cidades que não estão diretamente vinculadas à atividade exportadora.

Grande parte do esforço social, realizado indiretamente na forma de créditos subsidiados com recursos do tesouro, serviu para ampliar as disparidades socioespaciais e prover muito poucos serviços urbanos e produtivos às populações mais vulneráveis. Ainda sim, as deficiências de infraestrutura persistem nas áreas menos dinâmicas e o déficit em relação aos serviços urbanos é elevado em cidades de todos os tamanhos e funções.

*Globalização em Tempos de Regionalização – Repercussões no Território
Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015*



Diante do atual clima de desconfiança sobre os rumos de nossa economia, com a perspectiva de manutenção de taxas de juros elevadas, cortes no orçamento federal, depreciação cambial e aceleração inflacionária, e em se considerando o histórico de atuação no Brasil das empresas que vem liderando os investimentos em infraestrutura, somado ao retrospecto do nosso Mercado de Capitais, tem-se um elevado grau de incerteza sobre a evolução dos investimentos em infraestrutura e logística nos próximos anos, sobretudo nas microrregiões menos dinâmicas. Sendo assim, serão necessários estudos futuros para acompanhar as obras que ainda estão em fase de implementação para então entender e identificar o perfil da nova logística das cargas agrícolas e da urbanização que vem se constituindo a partir delas.

Referências Bibliográficas

AMAGGI. Sobre o Grupo. 2015. Disponível em: <<http://www.grupoandremaggi.com.br>>. Acesso em: jan. de 2015.

ADM. Sobre o Grupo. 2015. Disponível em <<http://www.adm.com/pt-BR/worldwide/brazil/Paginas/default.aspx>> Acesso em: jan. de 2015.

BUNGE. Perfil. 2015 < <http://www.bunge.com.br/Bunge/Perfil.aspx>> Acesso em: jan. de 2015.

CARGIL. Sobre o Grupo. 2015. Disponível em: <<http://www.cargill.com.br/>> Acesso em: jan. de 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo Demográfico. Brasil. Rio de Janeiro. 2010

_____ Estimativa da População. Brasil. Rio de Janeiro. 2012

_____ Produto Interno Bruto dos Municípios. Brasil. Rio de Janeiro, 2012

KAGEYAMA, A. et al. O novo padrão agrícola brasileiro: do complexo rural aos complexos agroindustriais. In: DELGADO, G.C. (Org.). **Agricultura e políticas públicas**. Brasília/DF: IPEA, 1990, p. 113-223.

MACEDO, F. C. **Inserção Externa e Território: impactos do comércio exterior na dinâmica regional e urbana no Brasil (1989-2008)**. Tese (Livre-Docência). 2010. Tese (Livre Docência) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

MIRANDA, H. Problemática Urbana Brasileira. Revista Política Social e Desenvolvimento, v.1, n.1, p. 8-15, nov., 2013.

RAIS - Relação Anual de Informações Sociais. Disponível. Estatísticas. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/geral/estatisticas.htm>>. Acesso em mai. 2015

*Globalização em Tempos de Regionalização – Repercussões no Território
Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015*



STEINDL, J. (1952) **Maturidade e estagnação no capitalismo americano**. São Paulo, Abril Cultural, 1983.

WESZ JUNIOR, V. J. **O mercado da soja e as relações de troca entre produtores rurais e empresas no Sudeste de Mato Grosso (Brasil)**. 2014. 220 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2014.

ZYLBERSZTAJN, D. **Estruturas de governança e coordenação do agribusiness: uma aplicação da nova economia das instituições São Paulo**. Tese de Livre-Docência. Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, 1995.