

V.21 nº45 (2025)

REVISTA DA  
**AN  
PE  
GE**

ISSN 1679-768X

a

**ANPEGE**

---

Associação Nacional  
de Pós-graduação e  
Pesquisa em Geografia

REVISTA DA

# AN PE GE



DOSSIÊ AMAZÔNIA, AMAZÔNIAS

## Agronegócio, infraestrutura logística e uso corporativo do território: uma análise da territorialização do capital na Amazônia brasileira

*Agribusiness, logistics infrastructure, and corporate use of territory: an analysis of the territorialization of capital in the Brazilian Amazon*

*Agronegocio, infraestructura logística y uso corporativo del territorio: un análisis de la territorialización del capital en la Amazonía Brasileña*

DOI: 10.5418/ra2025.v21i45.19368

**MARIA DO SOCORRO BEZERRA DE LIMA LIMA**

Universidade Federal Fluminense (UFF)

**KARINA YOSHIE MARTINS KATO**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (CPDA/DDAS/UFRRJ)

**VALDEMAR JOÃO WESZ JR.**

Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)

**SANDRO AUGUSTO VIÉGAS LEÃO**

Universidade Federal do Oeste do Pará

**CAROLLINE BASTOS CORRÊA**

Universidade Federal Fluminense (UFF)

**V.21 n°45 (2025)**

e-issn : 1679-768X

**RESUMO:** Nas últimas décadas, a economia global tem passado por intensas transformações, com os agentes econômicos hegemônicos, que atuam em distintas escalas geográficas, ampliando o seu interesse sobre territórios ricos em recursos naturais. A Amazônia encontra-se no centro desses interesses. Frente a isso, este artigo analisa a expansão e territorialização do agronegócio na região, com destaque para o segmento da soja, procurando evidenciar o estabelecimento do uso corporativo do território após os anos 2000. A partir de uma análise predominantemente qualitativa e exploratória, os resultados deste artigo mostram como os interesses de distintos atores e a articulação de diferentes arranjos institucionais tem contribuído para o processo de expansão do agronegócio da soja na Amazônia brasileira, tendo na estruturação da infraestrutura logística um elemento central para a territorialização do capital e para o uso corporativo do território.

**Palavras-chave:** fronteira agrícola; soja; território; Amazônia.

**ABSTRACT:** In recent decades, the global economy has undergone profound transformations, with hegemonic economic agents operating at different geographical scales expanding their interest in territories rich in natural resources. The Amazon stands at the center of these interests. In this context, this article examines the expansion and territorialization of agribusiness in the region, focusing on the soybean sector and highlighting the establishment of corporate territorial use since the 2000s. Through a predominantly qualitative and exploratory analysis, the results show how the interests of various actors and the articulation of different institutional arrangements have contributed to the expansion of soybean agribusiness in the Brazilian Amazon. The structuring of logistical infrastructure emerges as a central element for the territorialization of capital and the corporate use of territory.

**Keywords:** agricultural frontier; soybean; territory; Amazon.



Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional CC BY - permite que outros distribuam, remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho, mesmo para fins comerciais, desde que lhe atribuam o devido crédito pela criação original.

**RESUMEN:** En las últimas décadas, la economía global ha experimentado profundas transformaciones, con agentes económicos hegemónicos que operan en diferentes escalas geográficas ampliando su interés en territorios ricos en recursos naturales. La Amazonia se encuentra en el centro de estos intereses. En este contexto, este artículo analiza la expansión y territorialización del agronegocio en la región, con énfasis en el sector de la soja, destacando el establecimiento del uso corporativo del territorio desde los años 2000. A través de un análisis predominantemente cualitativo y exploratorio, los resultados muestran cómo los intereses de diversos actores y la articulación de diferentes arreglos institucionales han contribuido al proceso de expansión del agronegocio de la soja en la Amazonia brasileña. La estructuración de la infraestructura logística se presenta como un elemento central para la territorialización del capital y el uso corporativo del territorio.

**Palabras-clave:** frontera agrícola; soja; territorio; Amazonia.

## INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, diversos processos alteraram de maneira decisiva a economia global, entre estes destacamos: as mudanças no regime agroalimentar global, a importância crescente da China no comércio internacional, a crise climática e energética, o papel de empresas e corporações no financiamento, comercialização e logística da produção, além do aprofundamento do processo de neoliberalização - entendido como um modelo normativo de sociedade e de subjetividade. Estes processos afetaram sobremaneira o desenvolvimento dos países, sobretudo dos países latino-americanos, com um reforço do neoextrativismo e de diferentes formas de expropriação e espoliação dos bens naturais e das relações de trabalho (Harvey, 2011; Sassen, 2016; Sauer ; Borras Jr., 2016; Clapp, 2024).

A observação destes processos nos permite evidenciar diferentes formas de usos do território por agentes econômicos hegemônicos (cadeias agroindustriais, empresas agroquímicas, mineradoras, grandes proprietários de terras e o Estado) que atuam em distintas escalas geográficas e que estão redefinindo a dinâmica territorial e acirrando as disputas por terra e recursos. A Amazônia encontra-se no centro dessas reconfigurações. Neste artigo, *analisaremos a expansão e territorialização do agronegócio no espaço amazônico, procurando evidenciar algumas das transformações ocorridas no campo a partir dos anos 2000 por meio do estabelecimento do uso corporativo do território pelas tradings e outras empresas nacionais vinculadas ao segmento do*

*complexo da soja.*

Evidenciar a atuação destes grupos hegemônicos responsáveis pela desarticulação da agricultura familiar e camponesa, pelo acirramento dos conflitos territoriais e pelo aumento da vulnerabilidade socioambiental nos possibilita ter uma leitura amplificada e complexa do desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo (Harvey, 2010, Harvey, 2011) que intensifica a condição subordinada do Brasil e da Amazônia Legal à dinâmica de acumulação capitalista global (Castro, 2008; Bernardes, 2022; Trindade; Ferraz, 2023).

Sempre foram marcas da trajetória de ocupação e disputa territorial da Amazônia brasileira a primarização e a espoliação de recursos (sobretudo da terra), a realização de políticas de ocupação e colonização e a implementação infraestrutura logísticas. Na virada do século XXI, contudo, essas dinâmicas se aprofundam e ganham novas camadas com a conformação do que Svampa (2013) denominou de *Consenso das Commodities*, que impulsionou modelos de desenvolvimento neoextrativistas na América Latina. A nova ordem político-econômica que se forma em torno das *commodities*, recentralizou a terra nas estratégias de investimento de corporações e atores financeiros, intensificando e renovando dinâmicas de espoliação violentas, de destruição da biodiversidade e de expulsão e despossessão de comunidades (Sassen, 2016).

O contexto recente, com a acentuação da crise climática e a construção de um consenso em torno da transição energética, descortina um cenário que Bringel e Svampa (2023) denominam de consenso de descarbonização. A necessidade compartilhada de descarbonização da matriz energética acentua dinâmicas já em curso e coloca em marcha novas formas de acumulação em torno da natureza, dos agrocombustíveis, de energias “renováveis”, dos mercados de carbono e da financeirização climática (acumulação por desfossilização). Essas dinâmicas contemporâneas encontram na Amazônia brasileira um terreno fértil que abre novas rodadas de expropriação, complexificam as disputas em torno da terra e resultam em um escalonamento dos conflitos socioambientais.

A sua contrapartida é a constante renovação -e complexificação- da expansão da fronteira de acumulação do capital, que na Amazônia dá-se em grande parte pela apropriação de “novas terras” (incluindo grilagens e privatização de terras públicas) com o alargamento das atividades agropecuárias e minerais e pela implementação de novas tecnologias de produção, comercialização e logística vinculadas a estas atividades. Estas dinâmicas vêm sendo mobilizadas por empresas locais/regionais e corporações transnacionais da cadeia agroalimentar global associadas a empresas de logísticas, grupos de interesse e lógicas políticas que atravessam o Estado e órgãos multilaterais. Ou seja, uma multiplicidade de agentes mobilizadores das cadeias hegemônicas de valor, que a partir da virada para o século XXI, irão compor uma “nova ordem” econômica latino-americana baseada na primarização e descarbonização, capturando inclusive governos progressistas (Bringel; Svampa,

2023).

A partir de uma análise predominantemente qualitativa e exploratória, este artigo parte de uma revisão bibliográfica aprofundada sobre os temas pesquisados. Também são mobilizados diferentes dados secundários que ilustram o processo de expansão e territorialização do agronegócio no espaço amazônico. Em paralelo, são usados mapas para ilustrar espacialmente estas dinâmicas na escala local.

Este artigo está organizado, além desta introdução e das considerações finais, em três seções. A primeira trata do neoliberalismo e seus desdobramentos na América Latina e Caribe (ALC) no contexto do *boom* das *commodities*, sendo o neoliberalismo entendido como uma construção política da sociedade que se tornou predominante na atual fase do capitalismo (Dardot; Laval, 2016). Procuraremos compreender o neoliberalismo em diferentes níveis interrelacionados e em seus desdobramentos para os países latino-americanos. A segunda seção analisa as estratégias de territorialização do capital na Amazônia Legal, tomando como caso ilustrativo o monocultivo da soja. Por fim, a atenção recai sobre a infraestrutura logística na Amazônia, dentro do chamado Corredores Logístico do Arco-Norte, que demonstra o papel dos grandes grupos do setor agroalimentar e do Estado, e as conexões entre a produção e o seu escoamento dentro das dinâmicas de uso corporativo do território pelo capital.

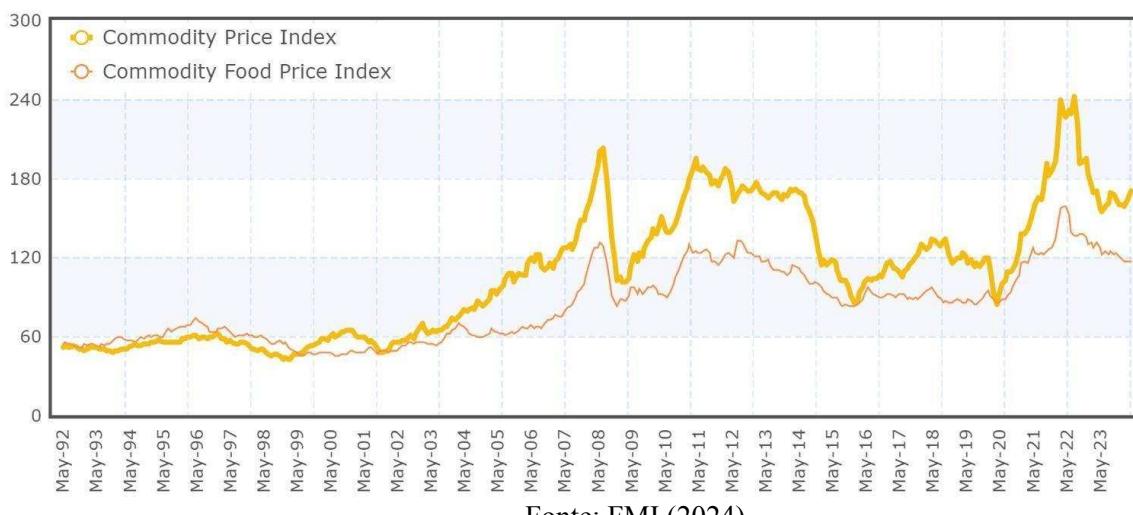
## **1. Neoextrativismo, Descarbonização e seus desdobramentos na América Latina: breves considerações**

Nos anos 2000, observou-se um aquecimento na demanda por alimentos e matérias-primas no mundo, elevando os preços das *commodities* a patamares superiores aos praticados até então. Alguns autores associam estas transformações estruturais a uma crise sistêmica capitalista que resulta da convergência de outras crises como a alimentar, energética, ambiental e financeira agravadas entre os anos de 2007/2008 (McMichael, 2011, Sodano, 2012). Na América Latina, esse processo ficou conhecido como neoextrativismo, levando à reprimarização e à acentuação da dependência dessas economias da exportação de recursos naturais (Lamoso, 2020).

No que concerne às dinâmicas internas, importante mencionar que a Amazônia Legal sempre participou do comércio internacional como exportadora de *commodities* agrícolas ou minerais. Inclusive os efeitos dos processos contínuos de exportação de produtos primários na Amazônia contribuem para reprodução de desigualdades regionais e globais. Junto a estas dinâmicas econômicas estão associados processos sociais de crescente vulnerabilidade dos povos amazônicos, que sofrem com as pressões sobre os seus territórios pelas atividades exportadoras (a exemplo da madeira, do minério, da soja e da pecuária). E, devido ao controle das cadeias de exportação pelos

grandes grupos empresariais processadores de alimentos, as atividades em que os produtores locais atuam, como o extrativismo ou até os cultivos de pequeno porte (como a castanha, o cacau e o açaí) também passam a ter como destino a exportação *in natura*.

Esta especialização de bens primários foi acentuada a partir dos anos 2000 com o aumento dos preços das *commodities* e da terra. Tanto no caso das *commodities* em geral como das *commodities* alimentares em específico, o século XXI tem como marca o seu aumento (com picos em alguns momentos específicos, como em 2008 e 2022) e a crescente instabilidade (com variações muito mais intensas e frequentes). E, como observa-se na Figura 1, o preço das *commodities* nunca retornou ao seu patamar anterior, seguindo muito acima das médias dos anos 1990. O aumento nos preços das *commodities* e da terra, impulsionados pelas crises globais (econômicas, climáticas, sanitárias, políticas etc.) e pelo crescimento da economia chinesa, tem como desdobramento a ameaça à soberania e segurança alimentar, ao mesmo tempo em que promove a expropriação de grupos locais e modos de vidas originários e tradicionais (Flexor et al., 2024; Kato; Leite, 2023).

Figura 1 - Preço internacional de todas as *commodities* e das *commodities* alimentares (1992 - 2023)

Fonte: FMI (2024).

Desde o início dos anos 2000, a China transformou-se no principal destino das *commodities* latino-americanas, particularmente nos segmentos de energia, alimentos e matérias-primas (Garcia, 2023). Acordos comerciais, de investimentos e de cooperação se sucederam entre os países da região e a China, como os tratados de livre-comércio assinados com Chile em 2006, com o Peru (2009) e com a Costa Rica (2015) (Fonseca et al, 2022). Segundo os mesmos autores, os Investimentos Estrangeiros Diretos (IEDs) chineses também cresceram substancialmente entre 2000 e 2019, fortemente concentrados na extração e/ou transformação, bem como em atividades relacionadas – infraestrutura, comercialização, logística e na produção de alimentos e/ou matérias-primas e, mais recentemente, no setor de energia. Esta dinâmica está associada à expansão da Iniciativa Cinturão e Rota (em inglês, *Belt and Road Initiative* – BRI) ou Nova Rota da Seda (*New Silk Road*).

Segundo Jenkins (2019 apud Fonseca et al, 2022, p.13-14), nos anos 2000, as exportações chinesas para a região somaram apenas US\$ 3,8 bilhões, mas no final da década, em 2010, esse fluxo comercial já correspondia a mais de US\$ 188 bilhões, sendo US\$ 67,8 bilhões em exportações dos países da região e US\$ 120,3 bilhões em importações. Entre 1999 e 2014, o valor das importações aumentou mais de quarenta vezes e as exportações para a região cresceram mais de vinte e cinco vezes, quando se observou em 2015 uma desaceleração das economias chinesas e latino-americanas e os preços globais das *commodities* caíram drasticamente (Jenkins, 2019 apud Fonseca et al, 2022, p.14), só voltando a crescer a partir de 2017 com a elevação nos preços do petróleo, minério de ferro e cobre, situação que contribuiu para o aumento das exportações, em particular do Brasil, Chile e do Peru (Koleski; Blivas, 2018 apud Fonseca et al, 2022, p.15). Ray et al. (2021), assinalam que, em 2020, as exportações latino-americanas permaneceram elevadas e duas razões colaboraram para isso: i) o aumento dos preços do minério de ferro concomitante a recuperação econômica chinesa e o aumento da sua demanda por materiais de construção; e ii) a contínua demanda por soja dos países

da região. Segundo Ray et al. (2021), cinco *commodities* correspondem a cerca de 70% das exportações latino-americanas para a China (Quadro 1).

Quadro 1 – Principais produtos exportados pela América Latina para a China (2015 - 2019)

Commodity	Participação nas exportações da ALC para a China (%)	Principais países exportadores
Soja e outras oleaginosas	20,6	Brasil (87%) e Argentina (12%)
Petróleo cru	16,2	Brasil (51%), Venezuela (31%) e Colômbia (13%)
Minério de cobre e concentrados	14,6	Chile (47%) e Peru (41%)
Minério de ferro e concentrados	10,1	Brasil (88%)
Cobre refinado	8,5	Chile (82%) e Peru (10%)
Cinco principais – total	69,9	Brasil (51%), Chile (20%), Peru (11%) e Venezuela (8%)

Fonte: Ray et al. (2021).

Segundo os dados da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), em 2023, as exportações brasileiras para a China ultrapassaram o valor de US\$ 100 bilhões, respondendo por 30,7% do total (contra US\$ 1 bilhão e 2,0% em 2000). Em 2023, o Brasil foi o principal fornecedor de soja, carne bovina, celulose, milho, açúcar e aves. Além disso, o país ocupou a segunda maior participação nas exportações de minério de ferro e de algodão bruto. A Secex informou ainda que entre 2019 e 2023, o crescimento médio do valor exportado para a China cresceu 13%, superando o aumento médio do total das exportações brasileiras para o mundo no mesmo período, com 11,3% (SECEX, 2024). A observação desses dados reforça o padrão histórico de inserção subordinada dos países latino-americanos no mercado mundial como exportadores de bens primários, caracterizando o crescente neoextrativismo na região.

## 2. Expansão do agronegócio globalizado na Amazônia no século XXI

Desde o início do século XXI, como já apontado anteriormente, observa-se o aumento exponencial dos preços das *commodities* agrícolas e minerais, colocando regiões ricas em recursos naturais e terras agricultáveis, como as da região amazônica, no circuito espacial da acumulação do capital com amplo apoio dos Estados (Sassen, 2016).

No caso brasileiro, os anos de 2000 marcam a emergência de um novo padrão de organização na agricultura que se difere do período da “modernização da agricultura” tradicional. Nas primeiras décadas do século XXI, Guilherme Delgado (2020) aponta para a conformação de uma economia

política do agronegócio, acentuando a estratégia do capital financeiro<sup>1</sup> na agricultura. No caso brasileiro, de 2000 até o presente, mesmo com o relançamento das operações de crédito subsidiado por meio do SNCR, observa-se novas formas de relação do capital financeiro com a agricultura e a terra, ampliando o papel dos mercados de capitais e dos agentes financeiros nas cadeias agrícolas.

Como vimos, o período recente é marcado pela elevada dependência da economia nacional das compras chinesas, altamente concentradas nas exportações de *commodities*. Em março de 2024, a participação nas exportações brasileiras do agronegócio para a China foi de 35,9%, o equivalente a US\$ 5,10 bilhões, um recorde das exportações das *commodities* (MAPA, 2024). Os setores que mais contribuíram para as exportações em geral neste mês foram: o complexo soja (44,3% de participação nas exportações do agronegócio brasileiro); carnes (12,8%); complexo sucroalcooleiro (11,3%); produtos florestais (9,4%); e café (5,7%). Estes setores foram responsáveis por 83,4% do valor total exportado pelo Brasil em março (MAPA, 2024).

Embora esta especialização da economia em setores primários domine a pauta das exportações brasileira é mister observar as especificidades da forma como o processo de expansão territorial da produção de *commodities* se realiza em distintas regiões (Levien, 2014). O movimento de expansão das fronteiras agrícolas tecnificadas na Amazônia brasileira tem especificidades que precisam ser consideradas (Castro, 2008; Bernardes, 2022).

O contexto contemporâneo acentua a exploração dos recursos naturais na Amazônia brasileira, em particular, puxados pela intensificação da produção e da construção de estruturas logísticas em torno de *commodities* agrícolas e minerais. A produção do complexo da soja e milho e seus derivados aumentou substancialmente tanto em áreas já consolidadas, como Mato Grosso e Tocantins, como em áreas de expansão da fronteira da agricultura tecnificada nos estados do Pará, Amazonas, Roraima e Amapá. As áreas incorporadas mais recentemente, por volta de 2010, encontram-se em Roraima e Amapá. Esta expansão deve-se à emergência de novos sistemas produtivos pautados por uma nova configuração técnico-científica e inovativa (Lima, 2020; Bernardes, 2022).

A Figura 2 indica o mapa da expansão de áreas para o cultivo de soja na Amazônia Legal entre 1990 e 2023 e, nos permite identificar a evolução da dinâmica dessa expansão. Resumidamente, podemos notar que inicialmente a expansão é dispersa e em poucos municípios nestas novas áreas, mas a partir dos anos 2000, não apenas expandem-se as áreas de cultivo como muitas áreas tornaram altamente produtivas como são os casos da região do Planalto Santareno e Paragominas no Pará. Concomitantemente, novos arranjos institucionais se formam visando fortalecer a dinâmica de expansão da produção de *commodities* agropecuárias como a AMACRO, detalhada a seguir (Vidal; Oliveira, 2024; Monteiro; Bernardes, 2024).

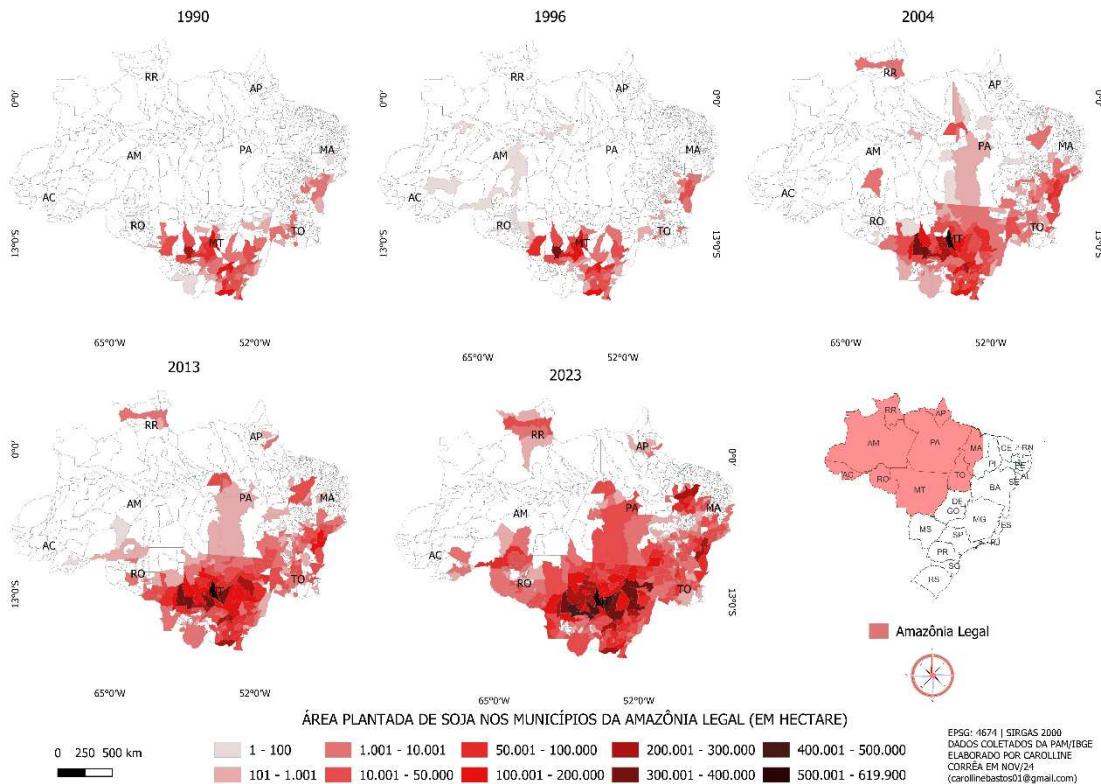


Figura 2 – Expansão da Área plantada de soja nos municípios da Amazônia Legal Fonte:  
Elaborado a partir dos dados da PAM/IBGE, 2024.

Estudos realizados por Viégas (2017), Antelha e Padilha (2021) e Bernardes (2022), apontam que a expansão do agronegócio da soja na Amazônia está relacionada a um conjunto de fatores - incorporação de novas áreas, preço da terra nua, construção de infraestrutura, concessão de incentivos governamentais, especialmente créditos e inovações tecnológicas - que somados possibilitam a expansão da fronteira agrícola da região Amazônica. Em Roraima e no Amapá, a possibilidade realização de uma nova safra motivou a migração dos produtores do Mato Grosso, em particular para uma segunda safra (Lima, 2020).

O estado do Amazonas, que já havia experimentado o *boom* da produção no início dos anos 2000 retomou o seu processo de expansão da fronteira agrícola e pecuária recentemente, impulsionada por um novo desenho institucional criado em 2022. Inspirada na “última fronteira agrícola do MATOPIBA” (Hersahw; Sauer, 2023), foi criada a Zona de Desenvolvimento Sustentável Abunã-Madeira, que após uma série de articulações políticas, passou a ser denominada de AMACRO, (acrônimo de Amazonas, Acre e Rondônia). Idealizada por Assuero Doca Veronez, presidente da Federação de Agricultura do Acre (Faeac), a ideia de criação de uma “área projeto” foi discutida na 46ª Expoacre, realizada em 2019, em Rio Branco (AC), pelos representantes do setor agropecuário e dos governos do Acre, Amazonas e Rondônia que decidiram pela criação de uma

Zona Especial para o Desenvolvimento Agropecuário (Bryan, 2019). Na sequência, a proposta foi encaminhada oficialmente à ministra Tereza Cristina, na época à frente da pasta do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA. A iniciativa busca a criação de uma zona administrativa a exemplo do MOTOPIBA, que por meios de incentivos governamentais possa impulsionar o agronegócio e a infraestrutura regional.

Na esfera federal, tal proposta foi acolhida e ampliada com a inclusão de novas variáveis (qualidade de vida, sustentabilidade e tecnologias de informação e comunicação indicados pela esfera federal) que deram sustentação a criação desta zona administrativa. Esta “acolhida” demonstra a intenção do Estado no apoio aos interesses do agronegócio regional sobre a narrativa da sustentabilidade e da geração de emprego e renda. Sobre esta intencionalidade, Ioris (2016) chama atenção para a forma como Estado atua na construção de uma narrativa baseada numa racionalidade econômica e técnica que busca naturalizar o modelo agrário-exportador em discursos que ressaltam o empreendedorismo e a inovação, o desenvolvimento nacional e a segurança alimentar. Tais narrativas, cada vez mais, têm reforçado a imagem positiva do setor agroalimentar brasileiro com uma retórica “colorida de sustentabilidade, certificação e compromisso social” (Ioris, 2016, p. 4).

A AMACRO representa, neste sentido, não apenas o desenho de uma zona econômico-administrativa, mas a criação de um instrumento político-ideológico mobilizador, tanto no plano simbólico como econômico, de investimentos públicos e privados favoráveis a agricultura globalizada sob a roupagem da promoção do “desenvolvimento regional sustentável”. Não foi por acaso que o Estado, por meio de suas principais agências de desenvolvimento regional (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA) e de desenvolvimento científico e tecnológico (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA) se integraram à elaboração da proposta (SUDAM, 2021). Coube à SUDAM formular e elaborar o Documento Referencial da AMACRO por meio da Resolução n. 149 de 11 de maio de 2021. Como observa Levien (2014), este desenho administrativo ressalta a dimensão política e o papel do Estado tanto na sua institucionalização como na execução das desapropriações e, sobretudo, na construção de uma legalidade político-ideológica.

Ainda no segundo semestre de 2021, a SUDAM coordenou encontros presenciais nos três Estados para recolher subsídios para a elaboração do Plano de Ação. Assim, o Projeto Zona de Desenvolvimento Sustentável dos estados do Amazonas, Acre e Rondônia – Documento Referencial - 2021-27 – foi lançado no Estado de Porto Velho/RO no dia 14 de dezembro de 2021. Além da presença dos governadores e de representantes dos estados integrantes, dos gestores da EMBRAPA, SUDAM e SUFRAMA, o evento teve a participação do vice-presidente da República, Hamilton Mourão e dos embaixadores do Peru e da União Europeia (Secom-RO, 2021). O projeto ainda está em tramitação junto ao Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional (MIDR) aguardando

sua institucionalização, via Decreto.

A área da AMACRO corresponde a cerca de 454 mil km<sup>2</sup> e abrange 32 municípios localizados no encontro da tríplice fronteira entre o sul do Amazonas, o leste do Acre e o Noroeste de Rondônia. A AMACRO é formada por 7 municípios do estado do Amazonas: Apuí, Boca do Acre, Canutama, Humaitá, Lábrea, Manicoré e Novo Aripuanã; por 13 municípios do Acre: Acrelândia, Assis Brasil, Brasiléia, Bujari, Capixaba, Epitaciolândia, Manoel Urbano, Plácido de Castro, Porto Acre, Rio Branco, Senador Guiomard, Sena Madureira e Xapuri; e por 12 municípios de Rondônia: Alto Paraíso, Ariquemes, Buritis, Campo Novo de Rondônia, Candeias do Jamari, Cujubim, Itapuã do Oeste, Machadinho D’Oeste, Monte Negro, Nova Mamoré, Porto Velho e Rio Crespo (Figura 3).

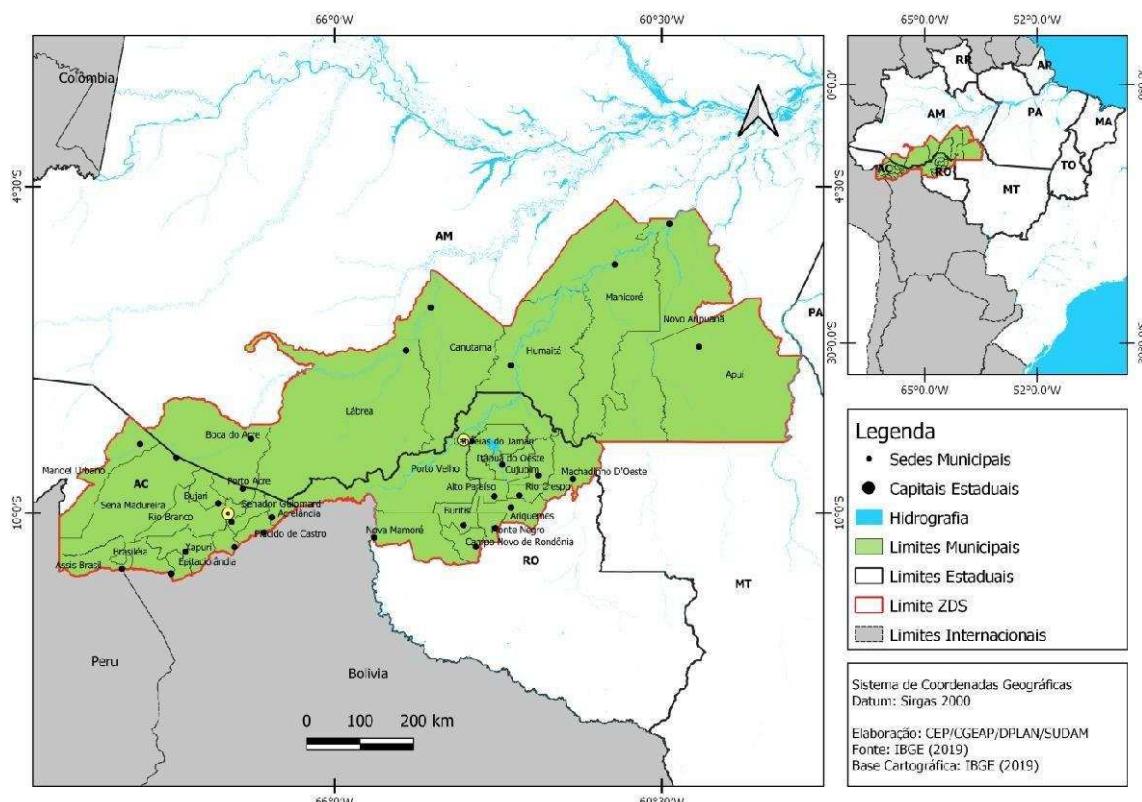


Figura 3 – Localização da Zona de Desenvolvimento Sustentável (AMACRO)  
Fonte: IBGE, 2019 apud SUDAM, 2021.

Importante notar que a mera expectativa de criação da AMACRO operou como um importante vetor de estímulo de expansão da fronteira agropecuária e de exploração florestal na região associado ao corredor de exportação via Rodovia Transoceânica. Embora em termos absolutos e em comparação ao cenário nacional, a área com soja na AMACRO seja tímida (318.770 hectares, ou seja, 2,0% da superfície da Amazônia Legal e 0,7% do total nacional), é importante destacar que em 2004 a área era de apenas 2.000 ha, saltou para 7200 ha, alcançando o patamar de 318.370 mil hectares em 2023, segundo a Pesquisa Agrícola Municipal, ou seja, a área plantada de soja entre os

municípios da AMACRO cresceu mais de 15.838,5% entre 2004 e 2023 (PAM/IBGE, 2024) conforme se nota na Figura 4. Como era de se esperar, nesse mesmo período, elevaram-se as taxas de desmatamento entre os municípios produtores de soja e os conflitos fundiários (CRAVEIRA; SILVA, 2024).

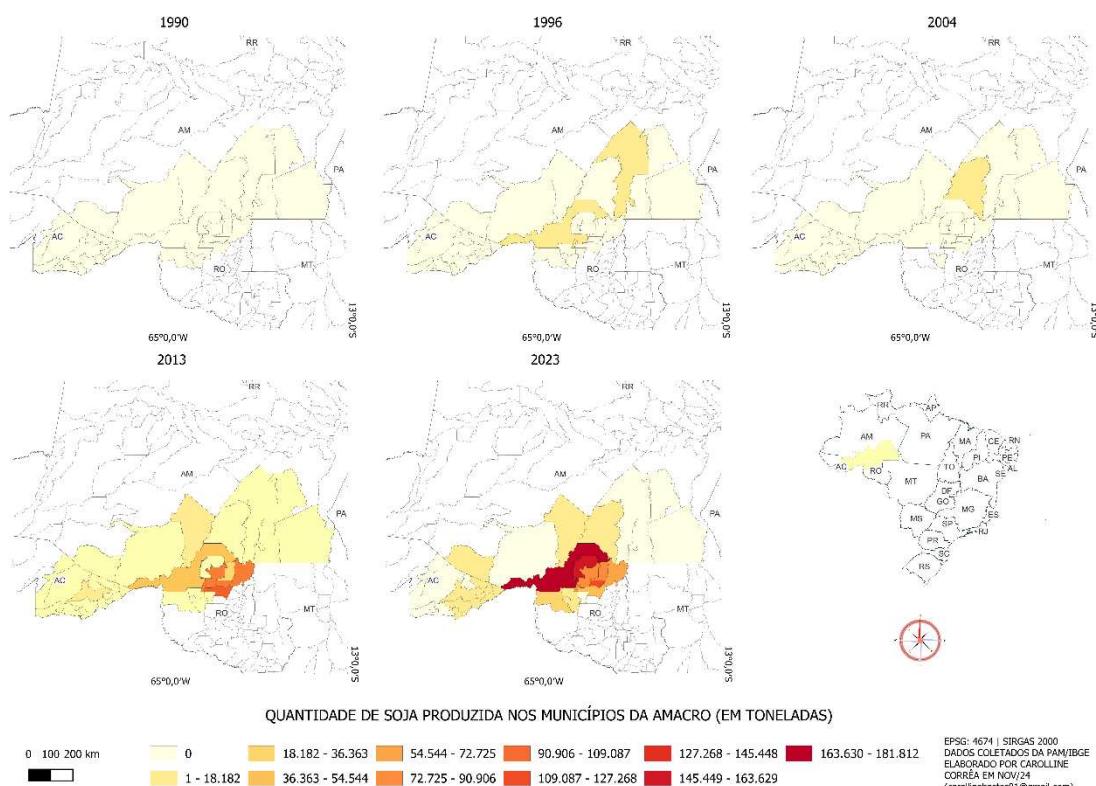


Figura 4 – Evolução da produção de soja nos municípios da AMACRO entre 1990-2023. Fonte: Elaborado com base nos dados da PAM/IBGE, 2024.

Mato Grosso e Tocantins lideram o *ranking* da expansão e produção de soja na Amazônia Legal. O estado do Pará também está entre os municípios com ampla expansão. O primeiro ano com cultivo de soja registrado no Estado foi em 1997 (575 hectares) e, em 2023, a superfície cultivada ultrapassou um milhão de hectares, indicando o rápido crescimento da área plantada com soja do Estado (PAM/IBGE, 2024). O polo de Paragominas, que abrange os municípios de Dom Eliseu e Ulianópolis, é hoje o maior produtor de soja no Pará e está conectado ao Corredor Logístico do Centro-Norte com saída pelo Porto de Vila do Conde em Barcarena. Importante mencionar que em 1997, o município de Paragominas produziu apenas 887 toneladas da oleaginosa, passando para 30 mil toneladas em 2006 e alcançando, em 2023, 841 mil tonelada (PAM/IBGE, 2024).

Em Santarém, segunda área com maior produção de soja no Pará, a expansão do cultivo está associada à construção do Corredor Multimodal que integra a Hidrovia Tapajós/Tele Pires e a BR-163 (Corredor Tapajós) (Rodrigues; Rodrigues, 2014; Rodrigues; Nahum, 2023). A expansão da produção de soja no Planalto Santarenense se deu com a instalação do Porto Organizado de Santarém

(PA), ainda em 2003, operado pela Cargill Agrícola S. A., e foi impulsionado pela implantação do Complexo Logístico de Miritituba – Itaituba (PA) mais recentemente. A instalação do porto contribuiu sobremaneira para o crescimento da produção de soja ainda em 2003, na região do Planalto Santareno, o destaque são os municípios de Belterra, Mojuí dos Campos e Santarém. Em 2023, a área com soja nos três municípios chegou a 110 mil hectares, contra 25 hectares em 2001 (PAM/IBGE, 2024). Entre os municípios produtores de soja da área de influência da BR-163<sup>2</sup> este crescimento foi muito importante, a área cultivada saltou de 40.424 ha em 2004 para 157.512 ha em 2023 e a produção alcançou o patamar de 539.779 mil toneladas em 2023, segundo dados da PAM (IBGE, 2024) como se observa na Figura 5.

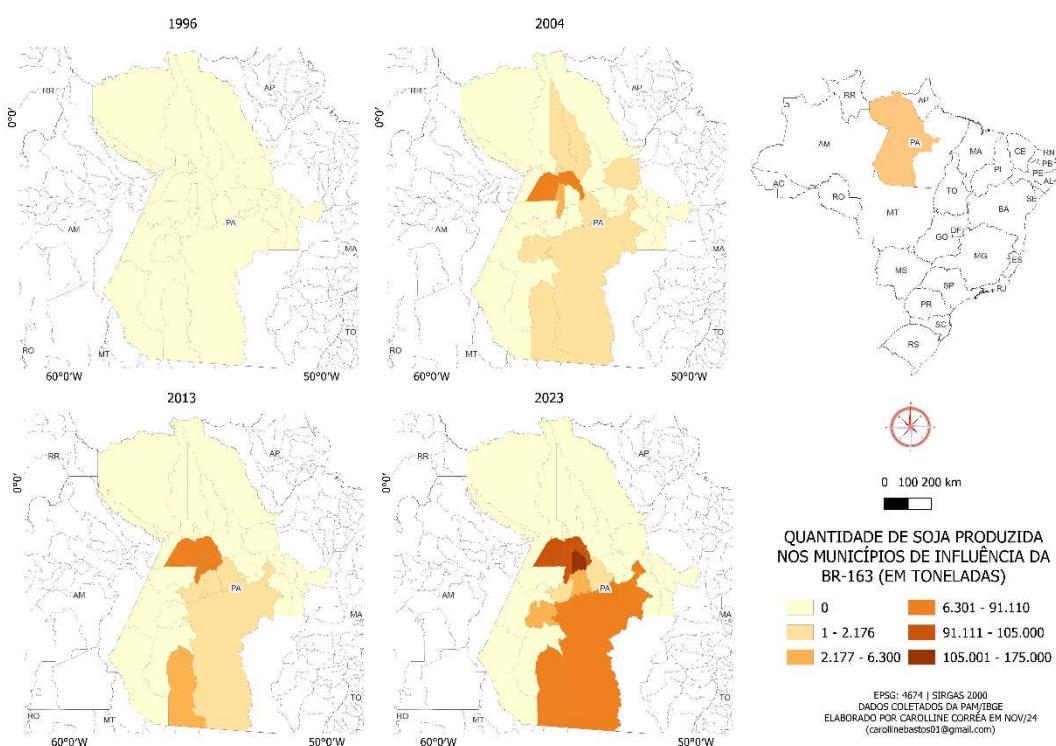


Figura 5 – Evolução da Quantidade de soja produzida nos municípios da BR-163 entre 1996 e 2023. Fonte: Elaborados com base nos dados da PAM/IBGE, 2024.

Concomitantemente verifica-se que entre 1988 e 2023, os municípios com as maiores taxas de desmatamento na Amazônia Legal se localizam nos estados do Pará (170 mil km<sup>2</sup>) e Mato Grosso (154 mil km<sup>2</sup>). O ápice ocorreu em 2004, obrigando o governo federal a tomar medidas para conter as elevadas taxas de desmatamento por meio do Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAm) e pela demarcação de áreas protegidas como Unidades de Conservação e Terras Indígenas. Ao mesmo tempo, a maior visibilidade da Amazônia e

pressões do mercado internacional levaram o setor produtivo a procurar “soluções” para os problemas ambientais que culminaram no desenho de parcerias de governos, sindicatos e ONGs como a TNC com instrumentos digitais de regulação ambiental (que darão origem ao CAR) e no estabelecimento da Moratória da Soja em 2006 (Eloy et al., 2023; Wesz et al., 2021). Esse foi um período em que o desmatamento na Amazônia Legal apresentou uma queda significativa (2004 a 2014).

Apesar da redução do ritmo do desmatamento na Amazônia, em 2023, o INPE (Instituto de Pesquisa Espaciais) apontou que o estado do Pará continuava a ser o que mais desmata na Amazônia Legal: foram 6.307 Km<sup>2</sup> (40%), seguido pelos estados do Mato Grosso com 20,46%, Amazonas com 13,64%, Rondônia, 11,19% e Acre com 5,69%. Para conter a onda de desmatamento e as críticas de órgãos internacionais, o estado do Pará declarou Estado de Emergência Ambiental, por meio do Decreto n.º 2.907 de 2023 visando estabelecer estratégias de prevenção e de combate ao desmatamento nos municípios de Altamira, Anapu, São Félix do Xingu, Pacajá, Novo Progresso, Itaituba, Portel, Senador José Porfírio, Novo Repartimento, Uruará, Rurópolis, Placas, Trairão, Jacareacanga e Medicilândia pelo prazo de 180 (cento e oitenta dias), tendo em vista que estes 15 municípios concentraram 76% do desmatamento no período de 2019 a 2022.

Além destes dois polos dinâmicos de produção no Pará, mais duas “novíssimas fronteiras” despontam no processo de inserção no circuito de acumulação global ligados ao agronegócio da soja na região Amazônica e estão localizadas nos estados de Roraima e Amapá. Em Roraima as primeiras experiências com o cultivo da soja datam do final dos anos de 1990, incentivada pelo Plano de Metas de 1997/1998 do governo do Estado, mas, ganha impulso mesmo no último quadriênio deste século, atraindo novos investidores e alterando a dinâmica fundiária e o padrão de produção agrícola regional (Lima, 2020). Embora o cultivo tenha nesta nova fase iniciado em 2004 em Roraima, este esteve bastante limitado até 2017 (18.725 hectares e 45.077 toneladas), quando passa por um crescimento vertiginoso (alcançando 128.197 hectares e 445.076 toneladas em 2023), e nas últimas cinco safras (2019/23) a superfície triplicou e a produção quadruplicou (PAM/IBGE, 2024).

Os principais municípios produtores de soja em Roraima são: Alto Alegre, Boa Vista, Bonfim, Cantá, Iracema e Mocujaí. A produção de soja de Roraima é escoada para Manaus por meio da rodovia BR-174 e BR- 432, enquanto para a Guiana, o escoamento é realizado por meio da rodovia BR-401 e Lethem-Georgetown (Venâncio; Oliveira Neto, 2024), este último percurso decorre dos avanços das obras da rodovia guianense em consolidação. A rota de transporte de soja para Manaus e, desta para o Porto de Itacoatiara, data da segunda década do século XXI, mas está sendo substituída recentemente pela rota em direção ao Porto fluvial flutuante da empresa Bertolini (Porto Janjão) em Manaus e de lá, por meio de barcaças até os portos de Novo Remanso ou ao Porto de Itacoatiara – AM (Venâncio; Oliveira Neto, 2024).

A expansão do agronegócio em Roraima tem na soja seu carro-chefe, no entanto desde 2013 observa-se o aumento do cultivo de algodão estimulado pela retirada do estado de Roraima da Zona de Exclusão de plantio de algodão transgênico, uma reivindicação do senador Romero Jucá, por meio da Instrução Normativa nº 13, de 10 de maio de 2016 indicando um novo cenário nos inventivo para o agronegócio no Estado. A produção de milho e a soja estão concentrados, sobretudo, no Norte de Roraima (cerca de 70% das áreas plantadas com milho e 95% das áreas com soja), nas áreas de Lavrado. Os principais atrativos para a produção são a possibilidade de produção de soja na entressafra das regiões consolidadas, as condições edafoclimáticas que favorecem a produção de soja com maior valor comercial, incentivos fiscais, proximidade para o escoamento da produção para os Portos em Manaus e Itacoatiara, o baixo preço da terra e o avanço em PD&I com o desenvolvimento de cultivares adaptadas e com maior produtividade (Lima, et al., 2019; Lima, 2020) e a crescente participação do Grupo Maggi na armazenagem e transporte da produção.

O estado do Amapá é considerado a mais nova fronteira agrícola do país. A produção de grãos se expande tanto sobre áreas tradicionalmente ocupadas por eucaliptos, como as áreas da AMCEL – Amapá Florestal e Celulose S.A, tradicional produtora de celulose e biomassa do eucalipto, que destinou em 2017 uma área de 100 ha para o cultivo de soja em caráter experimental como nas áreas dos campos de cerrados amapaenses.

A produção de soja nos campos de cerrado do Amapá foi registrada pela primeira vez em caráter experimental em 2001 em uma área de apenas 200 ha. A retomada, aconteceu em 2012, impulsionada pela abertura de novas rotas logísticas para a soja do Corredor Logístico do Centro-Norte (como veremos mais a frente). Em 2012, segundo a Embrapa, a área com soja correspondia a 1,6 mil hectares, com uma produção de 4,2 mil toneladas. Em 2023, a área com soja correspondeu a 7.350 hectares, totalizando 19.536 toneladas produzidas (PAM/IBGE, 2024). Nesta série histórica, o ano de 2020, teve maior expansão da área e da produção e corresponde ao período da migração de produtores capitalizados do Mato Grosso e Paraná, em particular que passaram a investir numa segunda safra no Amapá e de investimentos de empresas de processamento e logística como a Fiagril, Caramuru Alimentos e Cianport no setor de armazenagem e logística (Lima, 2020)

Foi decisivo para a expansão das áreas de cultivo da soja nos cerrados amapaense, o apoio do governo estadual. Antes de 2012, o governo estadual priorizava de certo modo estratégias “verdes” que focavam em iniciativas de ordenamento ambiental e fundiário e programas governamentais sustentáveis como foi o caso do governo de João Alberto Capiberibe (1995-2002) que implantou o Programa de Desenvolvimento Sustentável-PDSA (Lameira, 2016).

A adoção deste modelo de gestão territorial e ambiental, inibiu temporariamente a criação de uma conjuntura favorável a implantação da monocultura da soja, todavia, a conjuntura mudou nos governos subsequentes que incentivaram à produção local da oleaginosa. A dinamização da produção

da soja no estado vizinho do Pará e a implantação do Complexo Portuário de Mirituba- PA que utiliza o rio Amazonas como ponto de escoamento das barcaças de soja até o Complexo Portuário de Santana<sup>3</sup> para dar prosseguimento às exportações de *commodities* ao mercado global, estimulou a expansão da produção e a inserção do Amapá à rota do Corredor Centro-Norte.

A produção de soja no Amapá tem nos municípios de Macapá, Itaubal, Tartarugalzinho, Ferreira Gomes e Pedra Branca do Amapari seus principais produtores. Em termos absolutos, a produção está muito abaixo da quantidade produzida, por exemplo nos municípios paraenses, porém a proximidade geográfica aos Porto de Santana e o apoio governamental, além da atuação da Fiagril, Cianport e Caramuru Alimentos dinamizam esta nova “fronteira de recursos”.

Coy et al. (2017) identificam que no século XXI, as fronteiras passam a ser crescentemente determinadas como fronteiras de recursos (incluindo subsolo, água, florestas e terra). Para os autores, três aspectos complexificam o desenvolvimento da fronteira: a questão e a regularização ambiental, a estrutura agrária e a governança fundiária, bem como as estratégias logísticas. Um aspecto condicionante da expansão da fronteira agrícola tecnificada (Bernardes, 2022) na Amazônia, sobretudo no Pará, Amazonas, Rondônia, Roraima e no Amapá reside na garantia de segurança jurídica aos investimentos realizados. Isso tem requerido a adequação e flexibilização de marcos regulatórios no âmbito do governo federal e estadual, em especial ambientais e fundiários em uma “dupla flexibilização” ou dinâmica de “legalizar o [que antes era] ilegal” (Eloy et al., 2023).

Além das recentes alterações no Código Florestal (2012) com a institucionalização do Cadastro Ambiental Rural (CAR), no nível federal, todos esses Estados realizaram alterações nas suas respectivas políticas ambientais e simplificaram os processos de licenciamento ambiental<sup>4</sup>. Relaciona-se a isso, também, a flexibilização da regularização fundiária. A estrutura fundiária é um aspecto central nos estados da Amazônia que possuem ainda grandes extensões de terra em situação de indefinição, dificultando a distinção de terras públicas e privadas, além de deter grandes áreas de proteção ambiental, de terras indígenas e de povos e comunidades tradicionais, bem como de assentamentos rurais da reforma agrária.

Diante disso, foram cruciais na expansão do agronegócio a reformulação do marco regulatório fundiário em nível federal, com a Lei 13.465/2017, e as respectivas alterações nas leis e institutos de terras dos estados<sup>5</sup> com vistas a flexibilizar a regularização de posses de terra (algumas ilegais) e facilitar a descaracterização de unidades de proteção, assentamentos e terras indígenas. Como um aspecto central de preparação do terreno para a expansão futura do agronegócio, todos esses estados passaram por processos de alienação de terras da União para os estados, transferindo a regularização fundiária para os respectivos estados. Esses processos se fizeram acompanhados de denúncias de grilagem de terras, retirada ilegal de madeira e conflitos por terra, geralmente vinculados à dinâmica de expansão da acumulação capitalista, sendo a soja uma das protagonistas.

Para além dos mercados alimentares e de matérias-primas, recentemente o agronegócio ampliou o seu papel nos mercados energéticos, mercados de serviços ambientais e mercados de créditos de carbono, o que se acentua no contexto recente de descarbonização (Edelman et al., 2015). Hoje os estados da Amazônia, sobretudo Pará, já são um importante destino de investimento em agrocombustíveis e mercados verdes (Sauer; Borras, 2016). Reforçando essa tendência, recentemente, o governo brasileiro lançou o Plano Nacional de Transição Energética, no âmbito do Ministério de Minas e Energia, que tem como um de seus eixos a promoção de combustíveis de baixo carbono incluindo agrocombustíveis.

O Programa de Descarbonização da Amazônia que permitirá que as termoelétricas sejam alimentadas a biodiesel e a instituição de obrigatoriedade e o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) que prevê a adição progressiva de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) a partir de 2027. Num claro processo de “antecipação espacial” (Corrêa, 2007), a Brasil Biofuels já opera nos estados do Amazonas, Pará, Acre e Roraima, com áreas de cultivo de dendê plantadas. No Amazonas, a empresa está construindo a primeira biorrefinaria do país para a produção dos chamados Combustível Sustentável de Aviação (SAF) e o Diesel Verde (óleo vegetal hidrotratado – HVO – a partir de palma e soja), a matéria-prima será o óleo de palma produzido pela própria empresa (Brasil Bio Fuels Reflorestamento Indústria e Comercio SA) em São João da Baliza no Sul do estado de Roraima (Portal de Notícias do G1, 2021; Portal de Notícias Pim Amazônia, 2023; Grupo BBF, 2024).

### **3. Hub Logístico e infraestrutura do Corredor do Arco Norte**

Como já destacado anteriormente, desde os anos 2000 houve um aumento no volume das exportações de *commodities* agrícolas e minerais brasileiras. Para viabilizar este escoamento com maior competitividade, redução de custos e das distâncias em relação aos portos europeus e asiáticos, a logística tornou-se uma questão central para as cadeias de suprimentos (*supply chain*). O intuito da implantação da infraestrutura e logística é aumentar a circulação ampliando a acumulação capitalista. Frederico e Almeida (2016) observam que esses processos promovem a reestruturação produtiva e da dinâmica econômica produzindo espaço. Da mesma forma Arroyo (2019, p. 176) aponta que “todo o movimento econômico comprehende produção, distribuição, troca ou comércio e consumo, cada um desses momentos se realizam espacialmente, e simultaneamente sendo condicionados pelo espaço, pelas especificidades de cada lugar”.

Estudos de redes de produção global, por exemplo, mostram que a interconexão de atores, sejam empresas, redes ou lugares, conformam um arranjo organizacional para a produção de bens ou serviços para os mercados globais que se estendem por “várias localizações geográficas” (Coe e Yeung (2015) apud Arroyo, 2019, p. 173), e que esta dinâmica produz padrões de desenvolvimento

desiguais (Arroyo, 2019).

A implantação de um *hub* logístico na Amazônia Legal composto por instalações logísticas e administrativas, armazéns e outros serviços (como de transporte terrestre e hidroviários, postos de combustíveis em terra e nos rios) associadas ao circuito de produção e cooperação das principais *tradings* e em articulação com os instalações menores em outras regiões da Amazônia, associa-se a atual economia política do agronegócio (Delgado, 2020) e constitui uma dimensão estratégica para o processo de diversificação e acumulação do capital.

O planejamento e a construção de infraestruturas de transporte para a exportação de *commodities* agrícolas e minerais são recorrentes ao longo da história da formação territorial brasileira. Na Amazônia, a construção da Transamazônica em 1970 representa um marco da intervenção estatal visando à integração física e dos mercados ao Centro-Sul no âmbito dos Planos Nacionais de Desenvolvimento.

A retomada do planejamento, no contexto neoliberal, deu sequência a construção de infraestruturas por meio dos planos Brasil em Ação (1996-1999), Avança Brasil (2000/2003), Programa de Aceleração do Crescimento (PAC em suas diferentes edições), Lei da Parceria Público Privado (PPPs) – (2004). Estes planos buscaram dar maior fluidez e competitividade aos territórios. Segundo Yassu e Klink, isto acontece porque

Os planos são estruturados em torno do discurso neoliberal de que o Estado é incapaz de conduzir a gestão de empresas e serviços de forma eficaz e, portanto, deve ceder espaço ao setor privado, por meio das privatizações e da Lei das Concessões (Brasil, 1995) (Dutra; Sampaio, 2017). A entrada do setor privado na prestação de serviços e na gestão das infraestruturas, reescalona a atuação estatal no setor: da articulação produtiva inter-regional coordenada pelo Estado para políticas focais geridas pelo setor privado em territórios competitivos. Entretanto, veremos ao longo do trabalho que o neoliberalismo realmente existente no contexto brasileiro é mais retórico do que efetivo, onde a privatização de serviços, ao invés de ser a efetiva entrada do ente privado no investimento e na provisão de infraestrutura, se constitui como novas formas de apropriação do fundo público, em novos instrumentos financeiros e novas formas de propriedade (Rufino, 2021) (Yassu e Klink, 2024, p. 27-28).

Neste período, o território conheceu momentos de menor e maior intensidade na edificação de infraestruturas que tinham como fim conectar, quase que exclusivamente, áreas produtoras de *commodities* (recursos naturais) a um porto exportador, aumentando a competitividade territorial das grandes corporações do agronegócio. Conforme Silveira (2020), os atributos da competitividade são absorvidos pelos agentes especuladores e produtores do território, os quais são institucionalizados nas estruturas e ações do Estado, levando a um “efeito de encadeamento, especialização, aperfeiçoamento (produtos e processos), economia de escala, inovação e outros elementos que dinamizam economicamente o território, tornando-o mais competitivo” (Silveira, 2020, p. 47).

Silveira (2020) afirma serem estes agentes que, por meio do território, atuam como forças capazes de atrair investimentos e de ampliar a capacidade de competitividade e de rentabilidade na promoção de um ordenamento mais coeso aos seus interesses.

Os anos 2000 renovaram esse movimento dos agentes econômicos do agronegócio da soja tendo agora como principal *driver*, as exportações de *commodities* agrícolas e minerais em um contexto de *boom das commodities*, exigindo do Estado e das políticas públicas uma maior atuação em diversas escalas para o atendimento à estas demandas. Deste modo, a estruturação dos corredores logísticos com saída pelo Norte brasileiro tornou-se uma agenda prioritária de grupos privados (corporações do agronegócio, proprietários de terras, empresas de navegação e prestação de serviços, entre outros) e do Estado.

Na escala nacional e supranacional, os fluxos de capitais, serviços e informações se territorializam pelas diferentes infraestruturas (fixas), estão articulados à Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA-Sul). A IIRSA foi a primeira instituição composta pelos doze países da América do Sul, proposta pelo governo brasileiro em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no governo FHC com o objetivo de desenvolver uma metodologia e uma carteira de obras de infraestrutura que conectasse fisicamente as principais regiões econômicas do subcontinente aos mercados globais, diminuindo custos de transporte e circulação de mercadorias, aumentando, ao mesmo tempo, os níveis de exportação intra e extraregional (Honório, 2017). No caso brasileiro, durante o governo Lula, foi dada maior atenção ao tema da integração de infraestrutura, mais do que a instituição da IIRSA, o governo optou pelo financiamento bilateral de obras de infraestrutura com recursos do BNDES (Honório, 2017).

A consolidação dos eixos de integração da IIRSA no Brasil é a principal infraestrutura de integração para o escoamento das exportações do agronegócio com saída pela porção Norte do país. Os corredores logísticos do Arco-Norte delimitam uma linha imaginária que atravessa o território brasileiro no Paralelo 16º Sul<sup>6</sup> e é composto por modais rodoviários, hidroviários e ferroviários que conectam as principais produtoras de *commodities* (agrícolas e minerais) do Centro-Oeste com os mercados consumidores internacionais, além de facilitar as trocas regionais de produtos, serviços e pessoas.

O Corredor Logístico do Arco Norte (Figura 6) é formado por três outros corredores, a saber: i- Corredor Logístico Centro-Norte; ii – Corredor Noroeste; e, iii – Corredor Nordeste. Este artigo se delimitou a apresentar e discutir as dinâmicas e processos socioespaciais associados ao Corredor Logístico Centro-Norte que foi estabelecido em 2014 e integra um sistema de engenharia formado pelas rodovias BR-230 e BR- 163 e pelas hidrovias Tapajós-Amazonas, Tapajós-Amazonas-Tocantins que segundo a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT) possui quatro rotas principais (AMPORT,

2024):

- ✓ **Rota 1:** Rodovia BR-163 / ETC's em Miritituba / Hidrovia Rio Tapajós / Porto de Santarém.
- ✓ **Rota 2:** Rodovia BR-163 (Sinop-Miritituba) / Rodovia BR-230 / Rodovia BR-163 (Miritituba-Santarém) / Porto de Santarém.
- ✓ **Rota 3:** Rodovia BR-163 / ETC's em Miritituba / Hidrovia Rio Tapajós / Hidrovia Rio Amazonas / Porto de Santana.
- ✓ **Rota 4:** Rodovia BR-163 / ETC's em Miritituba / Hidrovia Rio Tapajós / Porto de Santarém / Hidrovia Rio Amazonas / Estreitos da Ilha do Marajó / Hidrovia Rio Pará / Complexo Portuário de Vila do Conde.

Articulada ao Corredor Logístico do Centro-Norte temos ainda a recente a Rota Interoceânica, uma estrada binacional. É um eixo multimodal construído no sentido Atlântico-Pacífico na América do Sul e tem o objetivo de promover a integração de infraestrutura dos países sul-americanos. No Brasil, a rodovia cruza o Mato Grosso, Rondônia e Acre; no Peru duas rotas se dirigem ao Oceano Pacífico. A primeira rota parte em direção ao Porto de San Juan de Marcona, na costa do Peru pela rodovia PE-030, passando pelas cidades peruanas de Iñapari, Puerto Maldonado, Urcos, Cuzco, Abancay e Nazca. A outra rota segue pelo Lago Titicaca, em direção ao Porto de Matarini, pela PE-034 e ao Porto Ilo, pela PE-O36 (Ver Fig. 6).

Na costa peruana, a companhia estatal chinesa Cosco Shipping Ports e a mineradora peruana Volcan construiram o megaponto de Chancay, na província de Huaral, com investimentos totais estimados em US\$ 3,4 bilhões (cerca de R\$ 19,7 bilhões). Para possibilitar a instalação do porto, o Congresso do Peru modificou a Lei do Sistema Portuário, em 30 de maio de 2024, dando exclusividade automática aos portos privados, um caso ilustrativo de coerção econômica do governo chinês em sua ofensiva de expansão dos investimentos no setor de infraestrutura e logística e nas *commodities* (agrícolas e minerais) na América Latina (PELCASTRE, 2024),

A primeira fase do Porto de Chancay foi concluída e inaugurada pelo presidente da China Xi Jinping no dia 14 de novembro de 2024, por ocasião de sua visita para a reunião de cúpula da Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC), realizada em Lima, Peru (CNN Brasil, 2024).

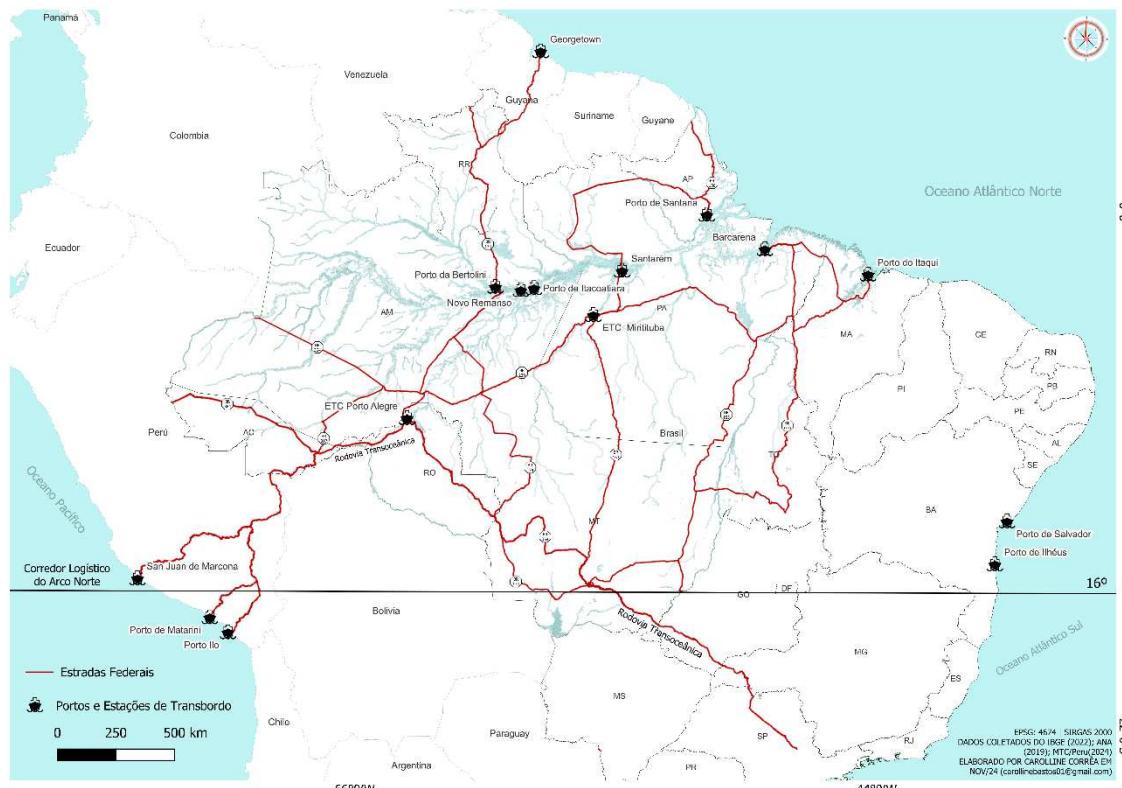


Figura 6 – Corredor Logístico do Arco-Norte de exportação para o agronegócio nacional. Fonte: Adaptado pelos autores a partir do mapa da AMPORT, 2024.

Os corredores logísticos do Arco-Norte movimentaram em 2023, de acordo com os dados do Anuário Estatístico Aquaviário da ANTAQ, 100,8 milhões de toneladas de soja e milho, contra 88,5 milhões de toneladas em 2022. Esta movimentação foi superior aos 100,2 milhões de toneladas movimentadas abaixo do paralelo 16°Sul pelos demais portos brasileiros em 2023 (ANTAQ, 2023). Para a ANTAQ (2024), os Corredores Logísticos do Arco-Norte se tornaram uma alternativa fundamental para o escoamento de soja e milho no país.

Em resumo, a conexão do Corredor Logístico do Centro-Norte em associação à Rota Interoceânica, no âmbito das redes de produção global, promete alterar significativamente o tráfego marítimo na costa do Pacífico oferecendo alternativas às rotas tradicionais de comercialização do Atlântico. No plano regional, além do conjunto de infraestruturas (Porto, Estações de Transbordo e Terminais de Uso Privativo), a construção institucional, política e econômica da AMACRO, a exemplo do que já ocorre com MATOPIBA, representa arranjos político-administrativos que orientam, viabilizam e legitimam o uso corporativo dos territórios e seus recursos na Amazônia brasileira.

Convém ressaltar ainda como os novos modos de planejamento e as novas formas de gestão corporativa do território e de infraestrutura se apropriam das “potencialidades regionais”

promovendo certas narrativas de desenvolvimento. Yassu e Klink (2024, p.27-28), chamam este novo arranjo de “coalizão desintegradora neoextrativista, no sentido de discutir a articulação de novos e velhos interesses em torno da via de desenvolvimento calcada na exportação de *commodities*”.

Está dinâmica afeta diretamente as pequenas e médias cidades da Amazônia brasileira. Nas Regiões Produtivas do Agrícolas (RPAs), estes novos arranjos territoriais, como assinala Denise Elias (2011), são as regiões selecionados para receber investimentos produtivos da agricultura globalizada. Nestas cidades, as redes agroindústria são os maiores produtores do espaço agrário e urbano e as cidades passam a ter novas funções nos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação importantes na dinâmica de acumulação capitalista, além de alterarem a rede e a hierarquia urbana regional.

#### **4. Considerações finais**

Nas últimas décadas, a economia global tem passado por intensas transformações, com os agentes econômicos hegemônicos ampliando o seu interesse sobre territórios ricos em recursos naturais, como a Amazônia. Este artigo analisa a expansão e territorialização do agronegócio na região, procurando evidenciar a consolidação do uso corporativo do território a partir do século XXI. Embora essa dinâmica tenha como protagonista diferentes atividades econômicas, como extração de madeira e minério, além da pecuária extensiva e do monocultivo de grãos, neste texto ganhou centralidade o complexo soja.

São indiscutíveis a velocidade e a intensidade com que a oleaginosa se expandiu em diferentes localidades, deslocando grupos locais e atividades até então majoritários nessas regiões. Destaca-se que a interiorização da soja na Amazônia só tem sido possível a partir de um conjunto bastante amplo e interconectado de infraestrutura logística - modais rodoviários, hidroviários e ferroviários - que conectam as principais regiões produtoras de *commodities* com os mercados consumidores internacionais. Ilustram esse processo o fato de que, atualmente, é na Amazônia onde mais cresce a superfície com soja (126,0% entre 2013 e 2023, contra 54,0% no Cerrado), além do Arco Norte já estar sendo responsável por mais da metade da soja e do milho movimentado no país (MapBiomas, 2024; ANTAQ, 2023).

Portanto, a Amazônia se consolida como fronteira de acumulação do capital por meio da expansão da produção de *commodities* agrícolas, em particular a soja, acentuando a sua presença no circuito espacial global. Trata-se da captura e do uso corporativo do território, que beneficia de maneira direta grandes produtores rurais e corporações nacionais e transnacionais vinculadas a produção e exportação de grãos, a pesquisa e desenvolvimento tecnológico, aos fornecedores de insumos e máquinas agrícolas e as redes de armazenagem, processamento e distribuição e comunicação.

Ou seja, a expansão da fronteira de acumulação do capital na Amazônia se dá tanto sob a apropriação de “novas terras” (incluindo grilagens e privatização de terras públicas) com o alargamento das atividades agropecuárias e minerais como pelo signo e intensificação do uso de novas tecnologias de produção, monitoramento, logística e comunicação (“digitalização do território). Nestas dinâmicas o Estado e órgãos multilaterais atuam como mediadores e, por vezes facilitadores de infraestruturas, regulações e incentivos. Desse modo, a dinâmica da nova fronteira de acumulação se caracteriza por uma multiplicidade de agentes mobilizadores das cadeias hegemônicas de valor, de caráter multiescalar baseada na primarização da economia regional, sob a tutela das *commodities* agrícolas e minerais intensificando as desigualdades regionais e os processos de exclusão e espoliação das populações amazônicas.

O exemplo mais recente nesse sentido é a formação da AMACRO, mais do que o desenho de uma zona econômico-administrativa, representa a criação de um instrumento político-ideológico mobilizador, tanto no plano simbólico como econômico, de investimentos públicos e privados favoráveis à agricultura empresarial globalizada, ainda que sob a roupagem da promoção do “desenvolvimento regional sustentável”. Inclusive, identificar estas falsas roupagens é um importante desafio quando se fala da Amazônia, dado o crescimento da atenção, dos discursos e dos investimentos “limpos”, “verdes”, “renováveis” e “sustentáveis” na região, dentro do chamado consenso da descarbonização, que muitas vezes reproduzem desigualdades, intensificam conflitos e renovam e complexificam a expansão da fronteira de acumulação do capital.

#### Notas

<sup>1</sup> Segundo Delgado (2020, p. 289) “os conceitos de capital financeiro em sua acepção geral ou mesmo do capital financeiro na agricultura, que aqui utilizamos, vão além da noção empírica de capital controlado pelo setor financeiro da economia; para recuperar o conceito mais abstrato e geral da relação econômica de controle da valorização do capital na economia”.

<sup>2</sup>A área de Influência da BR-163 é formada por 29 municípios, soja, são eles: Alenquer, Almeirim, Altamira, Anapu, Aveiro, Belterra, Brasil Novo, Curuá, Faro, Itaituba, Jacareacanga, Juriti, Medicilândia, Mojuí dos Campos, Monte Alegre, Novo Progresso, Óbidos, Oriximiná, Pacajá, Placas, Porto de Moz, Prainha, Rurópolis, Santarém, Senador José Porfírio, Terra Santa, Trairão, Uruará, Vítorio do Xingu. Os municípios da Área de Influência da BR-163 produtores de Soja são: Altamira, Belterra, Itaituba, Mojuí dos Campos, Novo Progresso, Placas, Rurópolis, Santarém, Trairão, Uruará.

<sup>3</sup>Trata-se de um porto fluvial público localizado no Amapá com acesso direto ao Oceano Atlântico por meio da foz do Rio Amazonas.

<sup>4</sup>No Pará, destaca-se a Instrução Normativa número 1 de 25 de janeiro de 2018; em Roraima a Instrução Normativa FENARH número 14 de 19/07/2022 e; no Amapá o lançamento do novo Código de Governança Socioambiental de 19/11/2024.

<sup>5</sup> As alterações nas políticas ambientais, bem como a simplificação dos processos de licenciamento foram realizadas por Leis, Leis Ordinárias ou Instrução Normativa, a saber: no Pará criou-se a Lei número 8.878 de 08/07/2019; em Roraima a Lei Ordinária número 975 de 14/07/2014 e; a Lei de número 2.425 de 15/07/2019 e no Amapá a flexibilização foi realizada pela Instrução Normativa número 002/2023

<sup>6</sup> Paralelo 16<sup>º</sup> Sul – corresponde a localização que vem sendo definida pelo setor do agronegócio, tendo a CNA como sua porta-voz, para demonstrar que a produção a partir deste ponto tem melhores condições competitivas se transportada pelo Corredor Logístico do Arco Norte.

## 6. Referências Bibliográficas

ANTELO, Fernanda do Socorro Ferreira Sera; MICHELOTTI, Fernando; PADILHA, Simone Cristina Contente. Expansão da Soja e Controle da Terra no Sul do Pará. **Conexões: Belém**, v. 9, n. 2, p. 9-34, jul./dez. 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/conexoes/article/view/17287>. Acesso em: jul. 2024

ARROYO, Mônica. Economia política do território e logística do agronegócio nos cerrados brasileiros. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 9, n. 2, p. 165-179, 2019. Disponível em: <http://agbcampinas.com.br/bcg>. Acesso em: 17 jul. 2024.

BECKER, Bertha. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/54s4tSXRLqzF3KgB7qRTWdg/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: maio 2024.

BERNARDES, Júlia Adão. Expansão do agronegócio na Amazônia: dinâmicas e contradições. **Revista Tamoios**, São Gonçalo, v. 18, n. 1, p. 60-73, 2022. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tamoios/article/view/63233>. Acesso em: 17 ago. 2024.

BERNARDES, Júlia Adão. Novas fronteiras do capital no cerrado: dinâmica e contradições da expansão do agronegócio na região Centro-Oeste, Brasil. Scripta Nova. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. 19, n. 50, p. 1-128, abr. 2015. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/15112/18315>.

BRASIL BIO FUELS. **Onde atuamos**. 2024. Disponível em: <https://www.grupobbf.com.br/onde-atuamos/>. Acesso em: 10 dez. 2024.

BRINGEL, B.; SVAMPA, M. Del “Consenso de los Commodities” al “Consenso de la Descarbonización”. **Nueva Sociedad**, n. 306, p. 52-70, 2023.

BRYAN, Samuel. Acre, Amazonas e Rondônia avançam na criação da zona de desenvolvimento agropecuário. Agência de Notícias, [2019]. Disponível em: <https://agencia.ac.gov.br/acre-amazonas-e-rondonia-avancam-na-criacao-da-zona-de-desenvolvimento-agropecuario/>. Acesso em: abr. 2024.

CASTRO, Edna. Dinâmica socioeconômica e desmatamento na Amazônia. **Novos Cadernos NAEA**, v. 8, n. 2, 2008, p. 5-39.

CLAPP, Jennifer. Countering corporate and financial concentration in the global food system. In: D’SILVA, Joyce; McKENNA, Carol (Ed.). **Regenerative Farming and Sustainable Diets**. Routledge, 2024. p. 187-193.

CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Revista Cidades**, São Paulo, v. 4, n. 6, p. 62-72, 2007. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/570/601>.

COY, Martin; KLINGER, Michael; KOHLHEPP, Gerd. De frontier até pós-frontier: regiões pioneiras no Brasil dentro do processo de transformação espaço-temporal e sócio-ecológico. **Confins**, n. 30, p. 1-43, 2017.

CRAVEIRA, Kamila de Oliveira; SILVA, Fredson Bernardino Araújo da. AMACRO e Frentes

Pioneiras Na Amazônia: desmatamento, psicosfera e questão fundiária. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 8, n. 2, p. 39-53, 2024. Disponível em: <https://periodicos.uea.edu.br/index.php/revistageotransfronteirica/article/view/3354/1777>. Acesso em: 15 set. 2024.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. Neoliberalismo e subjetivação capitalista. **Revista O Olho da História**, n. 22, p. 1-15, abr. 2016. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/6978605/mod\\_resource/content/1/DARDOT%2C%20P.%20e%20LAVAL%2C%20Neoliberalismo%20e%20subjetiva%C3%A7%C3%A3o%20capitalista.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/6978605/mod_resource/content/1/DARDOT%2C%20P.%20e%20LAVAL%2C%20Neoliberalismo%20e%20subjetiva%C3%A7%C3%A3o%20capitalista.pdf). Acesso em: 16 ago. 2016.

DELGADO, Guilherme. Questão Agrária e Capital Financeiro na Agricultura Brasileira. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 42, v. 4, p. 286-305, dez. 2020. Disponível em: <file:///C:/Users/socorro/Downloads/7765-Texto%20do%20Artigo-30386-30175-10-20201217.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2024.

EDELMAN, M. et al. **Global land grabs: history, theory and method**. Londres: Routledge, 2015.

ELIAS, Denise. Agronegócio e novas regionalizações no Brasil. **Revista Brasileira De Estudos Urbanos E Regionais**, v. 13, n. 2, p. 153-167, 2011.

ELOY, Ludivine; SENRA, Estevão B.; SILVA, Andréa Leme da; CAMPOS, Ciro. A aceleração recente da produção de soja na Amazônia: uma história do desmonte ambiental “em prática” no estado de Roraima. **Nuevo Mundo Mundos Nuevos**, p. 1-18, 2023.

FLEXOR, George; KATO, Karina; LEITE, Sérgio Pereira. Agri-food globalization and food security in Brazil: recent trends and contradictions. **Journal of Peasant Studies**, Vol. 51, p. 1-24, 2024. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03066150.2023.2259807>. Acesso em: 16 nov. 2024.

FMI – Fundo Monetário Internacional. **Commodity Data Portal**. 2024. Disponível em: <https://data.imf.org>. Acesso em: nov. 2024.

FONSECA, Carlos Renato da; LOPES FILHO, Ungaretti; NUNES, Ticiana Gabrielle Amaral; DI MARCO, Giulia Marianna Rodrigues; MENDONÇA, Marco Aurélio Alves de. Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina: Perspectiva Geoeconômica. **Texto para discussão**. Brasília: IPEA, 2022. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11587/1/TD\\_2819\\_Web.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11587/1/TD_2819_Web.pdf). Acesso em: 15 ago. 2024.

FREDERICO, Samuel. Economia política do território e as forças de dispersão e concentração no agronegócio brasileiro. **GEOgraphia**, v. 17, n. 35, p. 44-68, 2015.

FREDERICO, Samuel; ALMEIDA, Marina Castro de. Economia política do território e logística do agronegócio nos cerrados brasileiros. In: BÜHLER, E.A.; GUIBERT, M.; OLIVEIRA, V.L. (comp.). **Agriculturas empresariais e espaços rurais na globalização: abordagens a partir da América do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2016. p. 83-101. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/3k9jk/pdf/buhler-9786557250044-05.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2024.

GARCIA, A.S. Investimentos da China no Brasil, na África do Sul e na Índia: arranjos institucionais, atores e impactos. **Revista Tempo do Mundo**, abr. 2020. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/revistas/index.php/rtm/article/view/240>. Acesso em: 16 nov. 2024.

HARVEY, David. **O neoliberalismo: história e implicações**. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2011.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 4. ed. São Paulo: Loyola, 2010.

HERSHAW, Eva; SAUER, Sérgio. Land and investment dynamics along Brazil's final frontier: the financialization of the Matopiba at political crossroad. **Land Use Policy**, v. 131, 2023. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0264837723001412>. Acesso em: 17 nov. 2024.

HONÓRIO, Karen. IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana. **Observatório de Regionalismo**, 2017. Disponível em: <https://observatorio.repri.org/glossary/iniciativa-para-a-integracao-da-infraestrutura-regional-sulamericana-iirsa/>. Acesso em: dez. 2024.

IORIS, Antonio Augusto Rossotto. Agribusiness in Brazil: The narrative drives on. **Revista NERA**, ano 19, n. 33, p. 139-154, set./dez. 2016. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/nera/article/view/4447/3573>. Acesso em: 20 ago. 2024.

KATO, Karina; LEITE, Sérgio Pereira. Land grabbing, financialization and dispossession in the 21st century: new and old forms of land control in Latin America. In: SCHERRER, C. et al. (Org.). **Handbook on critical political economy and public policy**. Cheltenham: Edward Elgar, 2023. p. 144-158.

LAMEIRA, Anderson Maycon Tavares. **Apropriação e usos do cerrado e a expansão da monocultura da soja nos municípios de Itaubal e Macapá, no estado do Amapá**. 2016. Dissertação (Mestrado em Agriculturas Amazônicas) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

LAMOSO, Lisandra Pereira. Reprimarização no Território Brasileiro. **Espaço e Economia**, n. 19, p. 1-32, 2020. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/15957>. Acesso em: 16 ago. 2024.

LEVIEN, M. Da acumulação primitiva aos regimes de desapropriação. **Sociologia e Antropologia**, v. 4, n. 1, p. 21-53, jun. 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sant/a/4Wcp6bJYxsdpptZtPNTd8wh/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 17 nov. 2024.

LIMA, Maria do Socorro Bezerra de. Expansão da cadeia da soja na Amazônia setentrional: os casos de Roraima e Amapá. **Boletim de Geografia**, Maringá, v. 38, n. 2, p. 79-93, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/42576/751375151495>. Acesso em: 17 out. 2024.

LIMA, Maria do Socorro Bezerra de.; SILVA, Ana Paula da.; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. A expansão da soja e as transformações territoriais no Estado do Amapá. In: SILVA-MATOS, Raissa Rachel Salustriano da; ANDRADE, Hosana Aguiar Freitas de; MACHADO, Nítalo André Farias (org.). **A face multidisciplinar das ciências agrárias 3**. Ponta Grossa: Atena, 2019. p. 167-181.

LIMA, Ricardo Ângelo Pereira de; AMARAL, Carla Fernanda Andrade Costa; CANTO, Otávio do; LAMEIRA, Anderson. A produção da nova fronteira da agricultura mecanizada no Amapá. **Confins**, n. 57, 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/49132?lang=pt>. Acesso em: 6 jul. 2024.

MAPBIOMAS. Cobertura e uso da terra. 2024. Disponível em: <https://plataforma.brasil.mapbiomas.org/>. Acesso em: dez. 2024.

McMICHAEL, Philip. **Regimes alimentares e questões agrárias**. Tradução: Sonia Midori. São Paulo: Editora Unesp, 2016.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA. **Balança comercial do agronegócio – março/2024**. Nota à imprensa. 11 abr. 2024. Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202404/exportacoes-do-agronegocio-brasileiro-batem-recorde-no-primeiro-trimestre-de-2024-e-atingem-us-37-44-bilhoes>. Acesso em: 20 abr. 2024.

MONTEIRO, Daniel Macedo Lopes Vasques; BERNARDES, Júlia Adão. Avanço do agronegócio na Amazônia: antecipação espacial, processos de espoliação na tentativa de criação da AMACRO e expansão da fronteira agrícola. **Revista NERA**, v. 27, n. 2, p. 1-17, abr./jun. 2024. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nera/a/mffl59BCzKMdbmV9nDZMt5j/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: jul. 2024.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Transformações Espaciais e Novos Sistemas de Engenharia no Corredor de Exportações Rodofluvial BR-163 e Rio Tapajós/Amazonas. **Verde Grande: Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 5, n. 2, 2023. Disponível em: <https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/verdegrande/article/view/6489/6567>. Acesso em: 17 nov. 2024.

PIM AMAZÔNIA. **Zona Franca de Manaus terá primeira biorrefinaria do Brasil**. 2023. Disponível em: <https://www.pimamazonia.com.br/zona-franca-de-manaus-tera-primeira-biorrefinaria-do-brasil/>. Acesso em: 10 dez. 2024.

PORTAL DE NOTÍCIAS DO G1 ECONOMIA. **BBF e Vibra anunciam 1ª biorrefinaria de diesel verde do Brasil para 2025**. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/11/24/bbf-e-vibra-anunciam-1-a-biorrefinaria-de-diesel-verde-do-brasil-para-2025.ghtml>. Acesso em: 10 dez. 2024.

RAY, R.; ALBRIGHT, Z. C; WANG, K. **China-Latin America and the Caribbean Economic Bulletin** – 2021 Edition. Boston: GDP Center, 2021.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Transporte hidroviário, portos e terminais interiores na Amazônia brasileira: uma análise sobre seus papéis na política pública territorial. **GeoUERJ**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 25, p. 115-137, 2014. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/8197/9925>. Acesso em: 17 out. 2024.

RODRIGUES, Jondison Cardoso; NAHUM, João Santos. Expansão e territorialização de infraestruturas portuárias no Brasil e na Amazônia Legal (1993 a 2022). **Novos Cadernos NAEA**, v. 26, n. 1, p. 195-224, jan./abr. 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/viewFile/13899/10170>. Acesso em: 17 out. 2024.

SASSEN, S. **Expulsões: brutalidade e complexidade na economia global**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2016.

SAUER, S.; BORRAS Jr., S. ‘Land grabbing’ e ‘green grabbing’: uma leitura da ‘corrida na produção acadêmica’ sobre a apropriação global de terras. **Campo – Território**, v. 11, n. 23, p. 5-54, jul. 2016.

SECRETARIA DE ESTADO E COMUNICAÇÃO DE RONDÔNIA. **Lançamento oficial do Projeto de Zona de Desenvolvimento Sustentável acontece ainda este ano em Rondônia.** Secom, 02 mar. 2021. Disponível em: <https://rondonia.ro.gov.br/lancamento-oficial-do-projeto-de-zona-de-desenvolvimento-sustentavel-acontece-ainda-este-ano-em-rondonia/>. Acesso em: 12 abr. 2024.

SILVEIRA, Márcio Rogério. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. **Entre-Lugar**, v. 11, n. 21, p. 45-74, 2020. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/entre-lugar/article/view/12048/5728>. Acesso em: 19 jul. 2024.

SODANO, Valeria. Food Policy Beyond Neo-Liberalism. In: ERASGAS, Dennis (Ed.). Sociological Landscape – Theories, **Realities and Trends**. Março 2012. p. 375-402.

SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. **Zona de Desenvolvimento Sustentável dos estados do Amazonas, Acre e Rondônia.** Documento Diferencial 2021-27. Belém: SUDAM, 2021.

SVAMPA, Maristella. Consenso de los commodities y lenguajes de valoración en América Latina. **Nueva Sociedad**, n. 244, p. 30-46, 2013.

TRINDADE, José Raimundo Barreto; FERRAZ, Lucas Paiva. Acumulação por espoliação e atividade agropecuária na Amazônia brasileira. **Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política**, n. 67, p. 43-77, 2023.

VENÂNCIO, Emily Khetlen Pessoa; CASTRO, Brenda Sarah Cardoso de; OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia Manaus Itacoatiara (AM-10): transformações espaciais e modernização territorial. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 8, n. 1, p. 01-25, 2024. Disponível em: <https://periodicos.uea.edu.br/index.php/revistageotransfronteirica/article/view/3783/2031>. Acesso em: 17 nov. 2024.

VIDAL, Bruno Sarkis; OLIVEIRA NETO, Thiago Oliveira. Desmatamento e as Frentes Pioneiras na Região da Amacro. **Revista Presença Geográfica**, v. 10, n. 1, p. 43, 2023. Disponível em: <https://periodicos.unir.br/index.php/RPGeo/article/view/7257/1405>. Acesso em: nov. 2024.

VIÉGAS LEÃO, Sandro Augusto. **Agronegócio da soja e dinâmicas regionais no Oeste do Pará.** 2017. Tese (Doutorado em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

WESZ JUNIOR, Valdemar João; KATO, Karina; LEÃO, Andréa Rente; LEÃO, Sandro Augusto; LIMA, Maria do Socorro Bezerra de. Dinâmicas recentes do agronegócio no Oeste do Pará (Brasil): expansão da soja e estruturação de corredores logísticos. **Mundo Agrário**, v. 22, n. 50, 2021. Disponível em: <https://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/mae174>. Acesso em: nov. 2024.

YASSU, Alexandre Mitsuro da Silveira; KLINK, Jeroen Johannes. Finanças, infraestrutura e o espaço nacional: da integração produtiva à desintegração neoextrativista da nação. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 26, n. 1, p. 1-28, jan./dez. 2024. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/7457>. Acesso em: 30 nov. 2024.

## SOBRE OS AUTORES

**Maria do Socorro Bezerra de Lima Lima**  - Professora Adjunto do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento, Ambiente e Políticas Públicas do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional da Universidade Federal Fluminense - Campos dos Goytacazes

E-mail: [sblima22@gmail.com](mailto:sblima22@gmail.com)

**Karina Yoshie Martins Kato**  - Professora adjunta do Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade, do Departamento de Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (CPDA/DDAS/UFRRJ) e pesquisadora do Observatório de Políticas Públicas para a Agricultura (Oppa) e do Grupo de Estudos sobre Mudanças Sociais, Agronegócio e Políticas Públicas (Gemap), ambos vinculados ao CPDA/UFRRJ.

E-mail: [nirakato@yahoo.com](mailto:nirakato@yahoo.com)

**Valdemar João Wesz JR.**  - Professor Adjunto na Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), no curso de Desenvolvimento Rural e Segurança Alimentar (DRUSA) e nos Programas de Pós-Graduação de Economia (PPGE) e de Políticas Públicas e Desenvolvimento (PPGPPD). Está vinculado ao Observatório de Políticas Públicas para Agricultura (OPPA/CPDA/UFRRJ), ao Grupo de Estudos em Mudanças Sociais, Agronegócio e Políticas Públicas (GEMAP) e ao Observatório das Agriculturas Familiares Latino-americanas (AFLA).

E-mail: [jwesz@yahoo.com.br](mailto:jwesz@yahoo.com.br)

**Sandro Augusto Viégas Leão**  - Professor do Departamento de Economia da Universidade Federal do Oeste do Pará. Pesquisador no Grupo de Estudos sobre Mudanças Sociais, Agronegócio e Políticas Públicas - GEMAP da UFRRJ e Grupo de Estudos, Pesquisa e Extensão Socioeconômica da Amazônia - GEPESA da UFOPA.

E-mail: [sandroleao93@gmail.com](mailto:sandroleao93@gmail.com)

**Carolline Bastos Corrêa**  - Universidade Federal Fluminense e integrante do Núcleo de Estudos Rurais e Urbano (NERU).

E-mail: [cbastos@id.uff.br](mailto:cbastos@id.uff.br)

Data de submissão: 21 de julho de 2025

Aceito para publicação: 15 de dezembro de 2025

Data de publicação: 22 de dezembro de 2025