

*Geografia e Ordenamento do Território, Revista Electrónica*

Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território

<http://cegot.org>

ISSN: 2182-1267



Centro de Estudos de Geografia  
e Ordenamento do Território

**SILVA, LAIS**

*PPGeo / Instituto de Geografia / Universidade  
Federal de Uberlândia*

CEP 38408-100, Av. João Naves de Ávila, 2121, Uberlândia,  
Brasil  
lais-rs@hotmail.com

**PEREIRA, MIRLEI**

*Instituto de Geografia / Universidade Federal de  
Uberlândia*

CEP 38408-100, Av. João Naves de Ávila, 2121, Uberlândia,  
Brasil  
mirlei.ufu@gmail.com

## **Os financiamentos do BNDES à logística do setor sucroenergético (2002-2015): concentração e reforço do uso corporativo do território no Brasil**

**The BNDES financing for logistics of sugarcane sector (2002-2015): concentration and reinforcement of the corporative use of territory in Brazil**

**Referência:** Silva, Laís ; Pereira, Mirlei (2017). Os financiamentos do BNDES à logística do setor sucroenergético (2002-2015): concentração e reforço do uso corporativo do território no Brasil. Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT), n.º 12 (dezembro). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 335-356, [dx.doi.org/10.17127/got/2017.12.015](https://doi.org/10.17127/got/2017.12.015)

### **RESUMO**

Este artigo pretende demonstrar uma das formas de ação do Estado brasileiro para viabilização do território para as atividades sucroenergéticas, que é a instrumentalização do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para atender interesses corporativos, mais especificamente, para construção e reforço da rede técnica logística, indispensável à fluidez da produção e a competitividade dos agentes do circuito espacial produtivo sucroenergético. O período analisado compreende os anos de 2002 a 2015, momento em que as ações do Estado para o setor ganham um novo caráter, visando mediar os usos do território e as atividades sucroenergéticas através do fornecimento das condições técnicas e normativas necessárias. Os investimentos realizados pelo BNDES nesse período foram concentrados em algumas empresas e de forma pontual no território, gerando situações de uso corporativo do território.

**Palavras-chave:** Brasil. Atividades Sucroenergéticas. Estado. BNDES. Logística. Território.

**ABSTRACT**

This paper aims to demonstrate one of the forms of action of the Brazilian State to make the territory feasible to the sugarcane activities, which is the instrumentalization of the National Bank for Economic and Social Development (BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social) to respond to corporate interests, specifically for build and strengthen the logistics technical network, responsible to promote the flow of production and competitiveness of the agents of the productive space circuit of sugarcane. The period of analysis is from 2002 to 2015, when the State's actions for the sector demonstrate its new nature through the mediation of the uses of the territory and sugarcane activities, providing the technical and regulatory conditions required. The investments made in this period by BNDES for sugarcane activities were concentrated in some companies and in specific areas in the territory, generating situations of corporate use of the territory.

**Keywords:** Brazil. Sugarcane Activities. State. BNDES. Logistics. Territory

## 1. As ações do Estado Brasileiro e atividades sucroenergéticas

Uma análise coerente das atividades sucroenergéticas deve entender a dinâmica do setor, que abarca processos político-econômicos que obedecem não apenas ordens e interesses locais, internos ou influenciados por lógicas exógenas, e sua relação com a complexa dinâmica global do atual período histórico (VEGA, 2015, p. 15). Assim também deve ser analisado o Estado, considerando toda a sua dinâmica que inclui, no período de globalização, entendê-lo para além de uma unidade fechada em si mesmo, sendo também agente central na constituição do sistema de acumulação vigente ao legitimar e viabilizar as atividades capitalistas.

Poulantzas (1978, p. 15) afirmou que para uma adequada compreensão do papel do Estado nas relações tecidas no capitalismo é preciso pensá-lo numa perspectiva estratégico-relacional, contudo sem entendê-lo apenas como uma simples relação, mas como a “(...) condensação material de uma relação de forças” (POULANTZAS, 1978, p. 175). Isso significa entender o Estado mais como núcleo de articulação de estratégias, do que exatamente como um instrumento coeso a serviço de uma classe ou parte de uma classe.

(...) O Estado apresenta uma ossatura material própria que não pode de maneira alguma ser reduzida à simples dominação política. O aparelho de Estado, essa coisa de especial e por consequência temível, não se esgota no poder do Estado. Mas a dominação política está ela própria inscrita na

materialidade institucional do Estado. Se o Estado não é integralmente produzido pelas classes dominantes, não o é também por elas monopolizado: o poder do Estado (o da burguesia no caso do Estado capitalista) está inscrito nesta materialidade. Nem todas as ações do Estado se reduzem à dominação política, mas nem por isso são constitutivamente menos marcadas (POULANTZAS, 1978, p. 17).

Assim, pensar o Estado por esta perspetiva reintroduz o papel dos atores nas escalas e nas relações de classe, que lutam para impor, de forma hegemônica, suas intenções e projetos aos demais agentes. A partir do momento em que há disputas de interesses, há também contradições.

Neste sentido, o Estado não expressa uma ação unívoca, sempre clara e linearmente direcionada a um fim, mas na prática histórica se apresenta como um continuum matizado por acelerações e freadas, retrocessos, vacilações e constantes mudanças de rumo, o que não significa mais do que ele é um campo e um processo estratégicos onde se entrelaçam nós e redes de poder que, na sua articulação, expressam também as contradições e descompassos dessas relações de poder (VEGA, 2015, p. 34).

Desse modo, o Estado não pode ser compreendido somente como uma ferramenta em função das relações de produção, algo a-histórico, com serventia apenas como instrumento da classe dominante. Também não pode ser visto como um juiz da sociedade, com vontade própria e indiferente aos outros interesses existentes. O Estado também deve ser analisado em relação ao seu contexto histórico, de modo a captar as diferentes formas que este pode adquirir no confronto entre classes distintas e interesses diversos, contemplados em suas diferentes escalas, às quais também possuem conflitos e divergências. Como resultado desses conflitos, o Estado interfere de forma seletiva para promover a acumulação e concentração de capital e reproduz a racionalidade do sistema capitalista (VEGA, 2015, p. 24-25).

É possível afirmar que após os anos 2000 há uma nova hegemonia que permeia as relações político-econômicas do Estado e dos agentes privados envolvidos no agronegócio brasileiro, com implicações diretas no território, que é o novo pacto da economia política do agronegócio (DELGADO, 2012). Trata-se de um novo paradigma agrícola onde há a associação entre os agentes da agricultura moderna, da agroindústria, do sistema de crédito

(sendo o Estado brasileiro um dos principais agentes deste setor) e do mercado de terras, com o objetivo de promover um cenário político e econômico propício a maior acumulação de capital. Em síntese:

A articulação público privado da política agrária e das estratégias privadas de acumulação de capital no espaço ampliado no setor agrícola tradicional e dos complexos agroindustriais, perseguindo lucro e renda da terra, constitui aquilo que denomino novo pacto da economia política do agronegócio (DELGADO, 2012, p.109).

Esse novo pacto implicou uma tendência de “reprimarização” da pauta exportadora brasileira, que se baseou em questões das teorias econômicas clássicas para afirmar que seria essa a vantagem competitiva “natural” do Brasil. Delgado (2012) alerta para os problemas a médio e longo prazo que a primarização da pauta exportadora pode trazer, o que a torna insustentável e provocadora de vulnerabilidade externa do país, uma vez que o retorno positivo de tal modelo depende da desenvoltura do mercado externo, da entrada de capitais externos e da cotação das *commodities* no mercado internacional (DELGADO, 2012, p. 111-116).

Assim, a análise do setor sucroenergético, bem como as relações tecidas entre o Estado e os agentes privados do setor na definição dos usos do território, devem ser entendidos nesse contexto.

O Estado brasileiro sempre representou os interesses das atividades relacionadas com a produção de cana-de-açúcar desde o período colonial até o período desenvolvimentista e de ditadura militar, com a produção de derivados da cana-de-açúcar, sempre ocupando um lugar significativo na economia brasileira.

Na história recente das atividades sucroenergéticas no território brasileiro temos um período (que ocupou praticamente todo o século XX) marcado pelo forte intervencionismo do Estado (desenvolvimentismo) no controle das atividades produtivas, no fornecimento de subsídios, incentivos fiscais, ocupação de áreas específicas, internalização das indústrias de bens de consumo e de produção agrícola, dentre outras ações que possibilitam o reconhecimento da centralidade das ações do Estado nesse momento. Para as atividades

sucroenergéticas, a criação do IAA (Instituto do Açúcar e do Alcool)<sup>1</sup> em 1933 e o do Proálcool (Programa Nacional do Alcool)<sup>2</sup> em 1975, são indicativos deste momento. Este período se reconfigurou com a emergência dos ideais neoliberais no Brasil e na América Latina, principalmente nas décadas de 1980 e 1990. Especificamente no Brasil, essas mudanças foram conduzidas pelos governos Itamar Franco (1992 a 1995) e Fernando Henrique Cardoso (1995 a 2003). Nesse momento o Estado se afastou do controle dos circuitos espaciais produtivos<sup>3</sup>, como o da cana-de-açúcar, por exemplo (tendo como marco o fim do Proálcool e do IAA) e deu espaço para o controle da produção pelas grandes empresas, o que reforçou a consolidação da produção orientada sobretudo para exportação e para lógicas exógenas (CASTILLO, 2007, p. 22).

Em termos gerais, as décadas de 1980 e 1990 podem ser compreendidas como uma transição entre um período marcado por maior desregulamentação, para outro, inaugurado após os anos 2000, quando as ações do Estado tomam outro caráter. Sobre esse período, Sallum Jr. (1999) descreve:

No correr da década dos 80 foi tornando-se claro para o empresariado que a retomada do crescimento econômico e a redução das tensões sociais já não poderia depender da presença dominante do Estado no sistema produtivo. Pelo contrário, ela dependeria da ampliação do grau de associação da burguesia local com o capital estrangeiro e envolveria concessões liberalizantes em relação ao padrão de desenvolvimento anterior. Agora, o empresariado combate o intervencionismo estatal, clama por desregulamentação, por uma melhor acolhida ao capital estrangeiro, por privatizações, etc. Em suma, passa a ter uma orientação cada vez mais desestatizante e internacionalizante (SALLUM JR., 1999, p. 26).

Essa reorientação estratégica resultou em alterações institucionais que incorporaram mudanças político-ideológicas no âmbito do Estado (SALLUM JR., 1999, p. 28) e que

---

<sup>1</sup> O Instituto do Açúcar e do Alcool foi uma autarquia brasileira (entidade autônoma do Estado) que, durante sua existência, foi responsável pela planificação da produção de cana-de-açúcar e seus derivados, orientando a expansão das atividades no território e definindo cotas, taxas, preços e até mesmo a criação de novas unidades produtivas.

<sup>2</sup> O Proálcool foi um programa brasileiro de incentivo à fabricação de álcool combustível com a utilização de matérias-primas agrícolas (a cana-de-açúcar e a mandioca, principalmente), tendo em vista a diminuição da dependência externa do petróleo a partir da modificação da matriz energética.

<sup>3</sup> Para Frederico e Castillo (2004, p. 236), os Circuitos Espaciais Produtivos dizem respeito a circulação material de um determinado produto, em movimento permanente que envolve produção, distribuição, troca e consumo, em um contexto em que a produção é fragmentada.

contribuíram para modelar sua forma de atuação no âmbito do pacto da economia política do agronegócio (DELGADO, 2012).

A partir dos anos 2000, com a valorização das *commodities* agrícolas e minerais em todo o mundo, países da América Latina conheceram a partir de então o que Maristella Svampa (2013) denominou como “Consenso das *Commodities*”. A valorização do preço do açúcar e a expansão das exportações para diversos mercados, somado a uma nova vaga de valorização de combustíveis alternativos à energia fóssil, com o estabelecimento de compromissos de redução de emissão de gases do efeito estufa por um conjunto de países no Protocolo de Quioto (1997), permitiu que a produção de cana-de-açúcar e derivados pudesse alcançar um novo patamar de produção no início dos anos 2000, expandindo-se de forma significativa. A tecnologia *flexfuel*<sup>4</sup> também permitiu expandir o mercado interno do álcool combustível, circunstâncias estas capazes de induzir uma retomada das ações do Estado brasileiro para fomentar as atividades sucroenergéticas, inclusive com uma nova roupagem, embasada nos discursos ambientalistas e que ajudaram a promover a “sustentabilidade” da produção. Para o mercado externo, há esforços para tornar o álcool combustível, agora denominado etanol, potencialmente uma *commodity* global (CASTILLO, 2015). Dados apontam para o crescimento significativo da produção e exportação de açúcar e etanol após o ano 2000 (Figuras 1 e 2).

Entre 2000 e 2014 a produção de etanol passou de 10.592 mil m<sup>3</sup> para 28.394 mil m<sup>3</sup> e a produção de açúcar passou de 326,12 milhões de toneladas para 768,09 milhões de toneladas (UNICA, 2015). Acompanhando o aumento da produção, o número de usinas também aumentou de 296 em 2000 para 378 em 2015 (MAPA, 2015). Este aumento da produção não existe por si só, e resulta de esforços do Estado brasileiro em fomentar a produção e a expansão das atividades, em consonância com os interesses corporativos do setor.

---

<sup>4</sup> Segundo Castillo (2015, p. 101), a partir dos dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), a produção de veículos flex passou de 49.264 em 2003 para 2.250.924 em 2008, ano em que este tipo já correspondia a 74,8% do total de veículos fabricados.

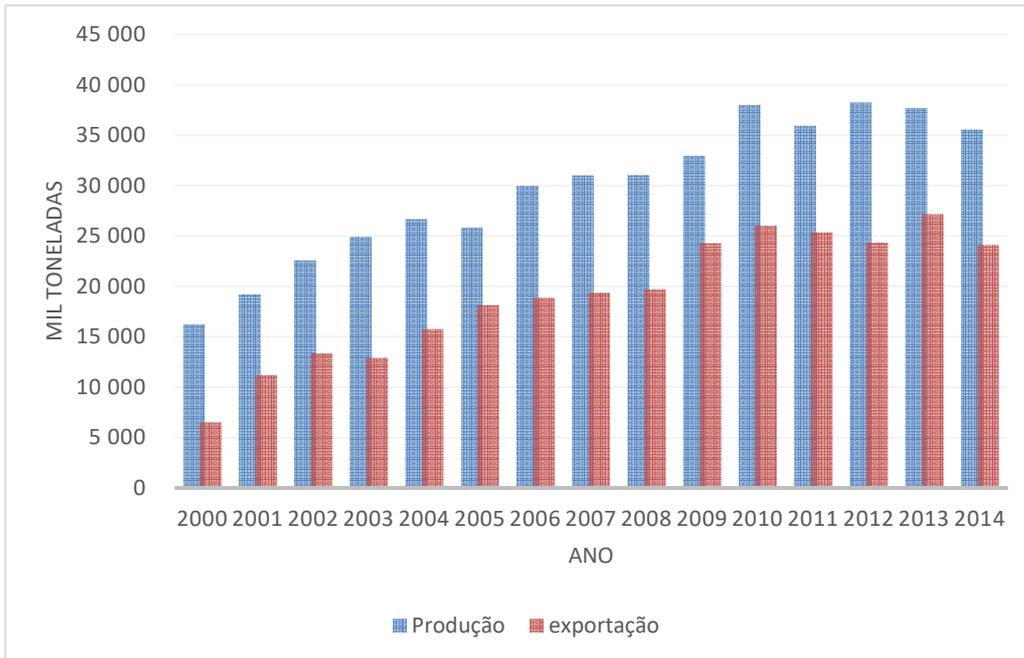


Figura 1 - Produção e exportação brasileira de açúcar em mil toneladas. Fonte: UNICA, 2015. Org. dos autores.

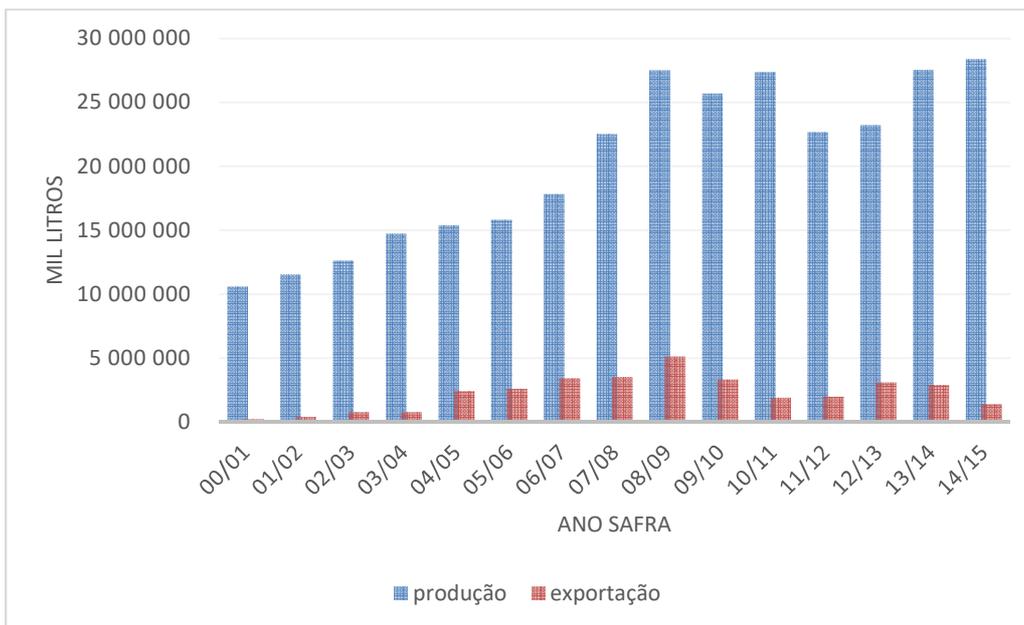


Figura 2 - Produção e exportação brasileira de etanol em mil litros. Fonte: UNICA, 2015. Org. dos autores.

No que se refere a exportação, segundo o MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento) (2015), o Brasil é responsável por mais da metade do açúcar comercializado no mundo bem como é o maior produtor mundial de cana-de-açúcar. Já as exportações de etanol não aparecem de forma tão significativa como o açúcar, inclusive havendo declínio nas exportações após a safra de 2008/2009 (efeito direto da crise financeira internacional).

Nesse contexto de expansão das atividades há também um crescimento da demanda por infraestruturas logísticas, de armazenamento, comercialização e distribuição. Assim, a retomada das ações do Estado nesse período ganha um novo caráter, ao praticamente tomar para si a responsabilidade de criar as condições técnicas e normativas necessárias à fluidez da produção, tão exigida para a competitividade do setor.

Esse suporte necessário à produção se consolida através de financiamentos e programas voltados para a criação de infraestrutura logística, novas unidades, aquisição de equipamentos, plantio e reforma de canais, ou ainda através da criação de normas que, na escala dos lugares e das regiões, tornam-se decisivas para a alocação da produção (CAMELINI; CASTILLO, 2012).

Assim, o território revela-se funcionalizado para melhor atender as necessidades dos agentes privados (KAHIL, 2010). Essa funcionalização em boa parte garantida pelas ações do Estado advém da intervenção através de recursos públicos, que ao final materializam-se em infraestruturas com finalidades muito específicas e cujo acesso e o uso se dá de forma desigual entre os agentes. Nesta conjuntura, cabe reconhecer na situação do setor o argumento elaborado por Milton Santos e María Laura Silveira (2011), que concluem existir no período de globalização o fortalecimento de um uso privativo do território. Assim, o território tende a ser submetido à lógica das grandes empresas, ou seja, a lógica do mercado global (SANTOS; SILVEIRA, 2011), o que contribui para diminuir a autonomia política e econômica das pessoas e dos governos locais (KAHIL, 2010).

Deste modo, ao analisarmos o uso do território pelos agentes da produção sucroenergética, especificamente no que se refere à infraestrutura logística, é possível levantar a hipótese de que a condição de uso corporativo do território se consolida cada vez mais no país.

## 2. O papel do BNDES na consolidação da logística para as atividades sucroenergéticas

No período atual o Estado ainda é um importante ator no direcionamento dos usos do território e através das normas, interfere diretamente na sua materialidade e possibilita, por exemplo, a expansão das atividades sucroenergéticas. Essa viabilização do território ocorre através do direcionamento de capital público para a criação de infraestruturas e empreendimentos diversos, que respondem a interesses específicos e cuja possibilidade de uso não surge para todos os agentes de forma homogênea (SANTOS, SILVEIRA, 2011).

Para os atores hegemônicos o território usado é um recurso, garantia da realização de seus interesses particulares. Desse modo, o rebatimento de suas ações conduz a uma constante adaptação de seu uso, com a adição de uma materialidade funcional ao exercício das atividades exógenas ao lugar, aprofundando a divisão social e territorial do trabalho, mediante a seletividade dos investimentos econômicos que gera um uso corporativo do território (BERNARDES, *et al.* 2000, p. 12).

O tempo rápido (SANTOS, 2012, p. 265), característico do período técnico-científico-informacional, exige fluidez na circulação de ideias, mercadorias e dinheiro, e essa fluidez depende das redes técnicas que por sua vez determinam a competitividade dos agentes e dos lugares<sup>5</sup>. Isso leva os atores hegemônicos a uma busca incessante por maior fluidez e consequentemente por técnicas mais eficazes.

Ao ter essa premissa como base, é preciso ressaltar que a produção da fluidez é resultado do esforço conjunto do Estado e do setor privado. Enquanto o Estado é responsável (diretamente, através de concessões ou de agências nacionais) pela criação dos macrossistemas técnicos sem os quais outras técnicas não existem, os agentes privados (muitas vezes através de financiamentos públicos) se encarregam de estabelecer redes privadas cuja localização e funcionalização respondem a interesses mercantis (SANTOS, 2012, p. 276). Desta relação, podemos concluir que a fluidez e o conjunto de redes que lhe

---

<sup>5</sup> Criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez: oleodutos, gasodutos, canais, autopistas, aeroportos, teleportos. Constroem-se edifícios telemáticos, bairros inteligentes, tecnopolos. Esses objetos transmitem valor às atividades que deles se utilizam (SANTOS, 2012, p. 274).

dá suporte material são seletivos e atendem de modo desigual os diferentes agentes no território.

É no território que a ação em rede (e das redes) praticada pelas grandes empresas ganha caráter local e efetivamente se mostra como elemento organizador e normatizador das ações e da vida nos lugares, pois neles ela se integra e se dissolve através do trabalho coletivo (SANTOS, 1996, p. 268).

É preciso elucidar o que entendemos aqui por logística. Para Castillo (2007), o termo “logística”, ao migrar do campo militar para o empresarial, acabou sendo empregado para indicar várias situações, como a prestação de serviços, condições de produção, atividades econômicas, vetor de investimento público, entre outras. Mas do ponto de vista geográfico devemos entender como logística:

O conjunto de competências infra-estruturais (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), institucionais (normas, contratos de concessão, parcerias público privadas, agências reguladoras setoriais, tributação etc.) e estratégicas (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que, reunidas num subespaço, podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos (CASTILLO, 2007, p. 22).

No Brasil, tem-se que o problema da logística advém das características de seu território:

(...) um território de dimensões continentais na periferia do sistema capitalista; desigualmente equipado em infraestruturas; com fundos territoriais ainda a ser ocupados, explorados e valorizados; fronteiras agrícolas modernas recentemente consolidadas e com participação crescente na pauta de exportações; deficiências logísticas de todo tipo; matriz de transporte de carga desequilibrada em favor do modal rodoviário; um Estado com poucos recursos e orçamento restrito e pouco flexível, adepto da exportação como único caminho para a expansão econômica, bem ao estilo do pensamento único da globalização. Um quadro singular no mundo, cujas implicações ainda não foram totalmente analisadas (CASTILLO, 2007, p. 25).

Tais condições embasam o discurso que valoriza investimentos híbridos em logística (público, privado e atualmente no mais das vezes público-privado), confundindo demandas corporativas com tarefas a serem cumpridas pelo Estado, a partir de discursos argumentam que a solução dos problemas da logística diminuiria o “custo-país”, aumentaria a competitividade do Brasil no mercado mundial e atrairia investimentos estrangeiros (CASTILLO, 2007, p. 24).

No contexto do setor sucroenergético, o discurso é que o problema da logística seria um empecilho para a consolidação da competitividade brasileira no mercado mundial de etanol. Ao investir na superação desse problema o Estado direciona as atividades no território, uma vez que as porções territoriais que recebem investimentos estatais tendem a serem aquelas que, marcadas por questões fisiográficas e geoeconômicas que favorecem o setor sucroenergético (características edafoclimáticas e topográficas, concentração fundiária, mas com estoque de terras, urbanização e proximidades com portos, etc.), oferecem melhores possibilidades para receber o novo, e tornam-se alvo dos interesses das grandes empresas (CASTILLO, 2007, p. 23).

Desde a década de 1930 o Estado brasileiro constrói, com o BNDES<sup>6</sup> (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social), o seu principal instrumento de financiamento dos setores privados do país, inicialmente focado na criação das condições necessárias à reprodução do novo modelo de acumulação de capitais (modernização conservadora<sup>7</sup>), como investimentos em macrossistemas técnicos de logística, energia, telecomunicações e em máquinas, equipamentos e demais insumos demandados pela indústria (TEIXEIRA, 1998, p. 219). Com o novo pacto da economia política do agronegócio (DELGADO, 2012), após os anos 2000, os financiamentos do BNDES aumentaram significativamente e se orientaram cada vez mais para projetos de ampliação da capacidade de produção, circulação, armazenagem e escoamento, ou seja, infraestrutura e logística, especialmente às atividades que passaram a ser consideradas estratégicas à economia (agronegócio, mineração, exploração de petróleo e construção civil) (VEGA; RODRIGUEZ, 2015, p. 93).

No que se refere as atividades do setor sucroenergético, os principais empreendimentos financiados pelo BNDES são voltados à criação de infraestrutura (implantação,

---

<sup>6</sup> É nesse contexto que o BNDES é criado, na época com o nome Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE), fundado por meio da Lei nº 1.628 de 20 de junho de 1952, e que tinha por objetivo ser o órgão formulador e executor da política nacional de desenvolvimento econômico. Informações disponíveis na página na internet do BNDES: [www.bndes.gov.br/](http://www.bndes.gov.br/) (acesso em: jun. 2015-jul. 2016).

<sup>7</sup> “O termo modernização conservadora foi cunhado primeiramente por Moore Junior (1975) para analisar as revoluções burguesas que aconteceram na Alemanha e no Japão na passagem das economias pré-industriais para as economias capitalistas e industriais. Neste sentido, o eixo central do processo desencadeado pela modernização conservadora é entender como o pacto político tecido entre as elites dominantes condicionou o desenvolvimento capitalista nestes países, conduzindo-os para regimes políticos autocráticos e totalitários. (...) Entre os pensadores do Brasil, o trabalho inaugural que apresentou o conceito de modernização conservadora é de autoria de Alberto Passos Guimarães. Para Guimarães (1977, p. 3), [...] a ‘estratégia de modernização conservadora’, assim chamada, porque, diferentemente da reforma agrária, tem por objetivo o crescimento da produção agropecuária mediante a renovação tecnológica, sem que seja tocada ou grandemente alterada a estrutura agrária” (PIRES, RAMOS, 2009, p. 411 – 416).

modernização e expansão de usinas, incluindo a criação de infraestruturas para cogeração de energia), financiamento de capital de giro, pesquisas científicas, plantio e renovação de canais e criação de infraestrutura logística.

Com relação aos financiamentos de infraestrutura logística no Brasil e também para as atividades sucroenergéticas, o principal meio de concessão de crédito pelo BNDES é o programa BNDES Finem (Financiamentos a Empreendimentos), que possui uma linha de financiamento exclusiva para logística, contemplando os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário, infraestrutura aeroportuária e aquisição de equipamentos e sistemas de transporte de carga e passageiros, com taxas de juros que variam entre 1,5% e 4,8% a.a.<sup>8</sup>.

A distribuição das mercadorias que resultam do setor utiliza como principais modais para o transporte, o rodoviário, o ferroviário e, de forma menos significativa, os modais hidroviários e dutoviários (este último especificamente para o etanol). Ainda que reforçando esta estrutura, o BNDES reconhece que, apesar dos investimentos em logística serem voltados sobretudo para os modais rodoviário e ferroviário, estes precisam ser superados com maiores investimentos nos sistemas dutoviários e hidroviários, caso o Brasil queira se tornar competitivo na produção e exportação de etanol no mercado mundial (MILANEZ *et al.*, 2010, p. 95).

Relatórios do BNDES também apontam como problema o obstáculo logístico que a circulação do etanol encontra no mercado interno brasileiro. Neste contexto as regiões Norte e Nordeste<sup>9</sup> possuem demanda reprimida pela falta de infraestrutura para acesso ao mercado consumidor de etanol combustível (fundamentalmente concentrado na região Sudeste) (MILANEZ *et al.*, 2010, p. 54). No entanto, ao analisar os dados do BNDES percebe-se que esse discurso não possui amparo e mesmo figura como contraditório, uma vez que a maioria dos investimentos em logística também se concentra no Sudeste, especialmente no estado de São Paulo, em detrimento de outras regiões do país.

Ao analisar os dados disponíveis sobre os financiamentos do BNDES para o setor sucroenergético, entre 2002 e 2015, chega-se ao montante de um pouco mais de R\$ 33,9 bilhões, investidos em projetos diversos de infraestrutura, plantio, capital de giro e pesquisas. Desse valor, mais de R\$ 4,5 bilhões foram investidos em infraestrutura logística

---

<sup>8</sup> Informações disponíveis na página na internet do BNDES: [www.bndes.gov.br/](http://www.bndes.gov.br/) (acesso em: jun. 2015-jul. 2016).

<sup>9</sup> Apesar do Nordeste ser responsável por 7% da produção de etanol hidratado no Brasil (MAPA, 2008 apud MILANEZ *et al.*, 2010, p. 54) ainda possui uma demanda reprimida.

específica para o setor sucroenergético, definindo o caráter concentrador e corporativo dos objetos técnicos financiados (BNDES, 2016).

Deste modo percebe-se que as ações do Estado, particularmente as exercidas pelo BNDES, vão ao encontro dos interesses corporativos do setor, uma vez que esses investimentos em logística permitem a constante expansão das atividades, a articulação entre diferentes agentes e o ingresso de várias partes do território à atual racionalidade de produção e também ao mercado global. Além disso, é o conjunto de redes técnicas (logísticas e informacionais) que permitem a separação entre os centros de comando e os lugares comandados (CAMELINI, 2011, p. 9), tal como é possível perceber nas atividades sucroenergéticas que, nos anos 2000, passam a ser coordenadas cada vez mais por corporações estrangeiras, a partir de aquisições, fusões e investimentos de grupo que até então não se dedicavam ao setor (como é o caso da Cargill, ADM, British Petroleum, entre outros).

Através da análise dos dados, é possível perceber a concentração dos investimentos do BNDES. Da perspectiva do território, a maior parte dos investimentos se concentrou principalmente no estado de São Paulo, bem como em infraestruturas de escoamento da produção voltada para exportação realizadas, sobretudo, nos portos de Santos-SP e Paranaguá-PR, o que de certo modo é reflexo da centralização do escoamento da produção sucroenergética para exportação, que tem como principais pontos de saída os dois referidos portos (Quadro 1). Um esforço de análise mais sistematizado dos dados de financiamento do BNDES para logística no período pode ser observado no quadro a seguir (Quadro 2).

Local de embarque	Açúcar (t)	Etanol (mil litros)
Porto de Santos	67.194.897	6.593.743
Porto de Paranaguá	16.249.545	650.289
Porto de Maceió	4.989.504	101.346
Porto de Recife	1.204.558	48.138
Porto de Suape (Recife)	546.020	19.666
Uruguaiana (Rodovia)	141.823	11.116
Porto de Vitória	61.231	9.801
Ponta Porã (Rodovia)	58.883	8.176
Santana do Livramento (Rodovia)	58.842	6.467
Jaguarão (Rodovia)	53.445	4.305

Quadro 1 - Exportação de açúcar e etanol por local de embarque (2013-2016). Fonte: UNICA, 2016. Org. dos autores.

ANO	EMPRESA	PROJETO	VALOR (em R\$)	UF	Nº DE OPERAÇÕES
2003	Usina Central Olhos D'água S.A	Construção de barragem para implantação de sistema de irrigação de canavial	10.236.313	PE	3
	Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais	Construção de terminal açucareiro da Coopersucar, Santos-SP	56.438.000	SP	10
2008	CPA Armazéns Gerais	Implantação de três terminais de transbordo: um de álcool e um de açúcar em Marialva, PR e um de álcool no porto de Paranaguá-PR	69.060.269	PR	9
2009	Rumo Logística S.A	Aquisição de vagões e locomotivas como primeira parte dos investimentos para criação de um sistema logístico integrado de açúcar, no porto de Santos-SP	372.516.000	SP	2
2010	Rumo Logística S.A	Construção de vias permanentes, terminais e pátios como parte dos investimentos para criação de um sistema logístico integrado de açúcar, no porto de Santos-SP	558.799.232	SP	14
2011	São Martinho S.A	Ampliação de terminal de transbordo, modernização do acesso ferroviário e construção de armazém da usina de Pradópolis-SP	18.686.840	SP	2
	Logum Logística S.A	Implantação de três trechos de poliduto (1.331 km) para transporte de etanol e três postos de armazenagem de etanol nos municípios de Itumbiara-GO, Uberaba-MG e Ribeirão Preto-SP	1.758.600.000	GO, MG, SP	13
2012	Noble Brasil S.A	Implantação de terminal ferroviário	21.221.320	SP	2
	Raízen	Implantação de centro coletor de etanol em Ourinhos-SP	11.659.000	SP	1
	Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais	Aumento da capacidade operacional de terminal açucareiro, implantação de moega rodo-ferroviária e adequação das linhas de embarque	105.000.000	SP	2
	Raízen S.A.	Implantação de centro coletor de etanol em Ourinhos, SP	180.000	SP	1
	Rumo Logística S.A	Implantação de sistema de sinalização ferroviária e modernização dos terminais portuários do sistema logístico integrado do porto de Santos, SP	56.199.200	SP	5
2013	Pasa Paraná Operações Portuárias S.A	Implantação de infraestrutura associada a armazenamento, transporte e transbordo de açúcar no porto de Paranaguá, PR	34.000.000	PR	1
	Rumo Logística S.A	Construção de vias permanentes, terminais e pátios para o sistema logístico integrado de açúcar, no porto de Santos, SP	146.468.000	SP	5
2014	Noble Brasil S.A	Estocagem de etanol	80.000.000	SP	1
	Clealcool Açúcar e Álcool LTDA	Estocagem de etanol	70.000.000	SP	1
	Usina Boa Vista S.A.	Estocagem de etanol	41.250.000	SP	1
2014	São Martinho S.A.	Estocagem de etanol	55.500.000	SP	1
	Coopersucar S.A.	Estocagem de etanol	500.000.000	SP	6
	Usina Boa Vista S.A.	Estocagem de etanol	41.250.000	SP	1
	Rumo Logística S.A	Aquisição de 53 locomotivas e 300 vagões, para utilização em corredor de exportação de açúcar até Santos SP	499.850.000	SP	3

Quadro 2 - Financiamentos do BNDES em logística para o setor sucroenergético (2002-2015)/Fonte: BNDES, 2016. Org. dos autores.

No que se refere às empresas beneficiadas, a figura a seguir (Figura 3) demonstra que a concentração também é significativa:

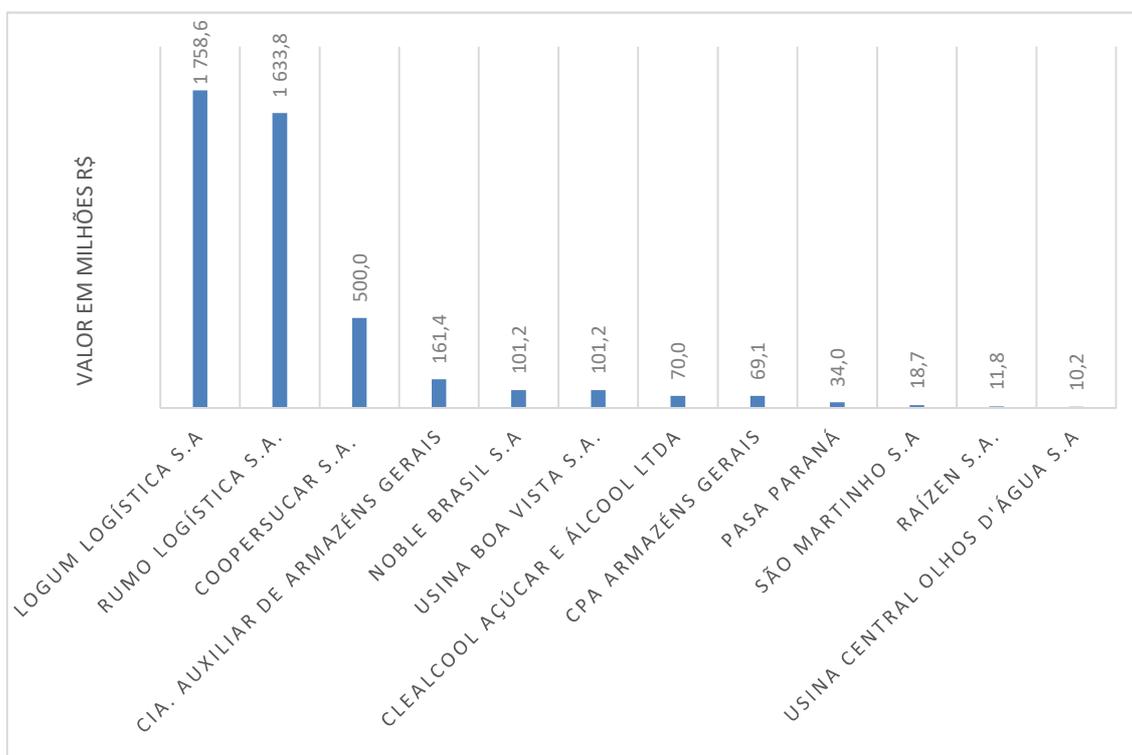


Figura 3 - Operações de financiamento do BNDES por empresa no período 2002-2015. Fonte: BNDES, 2016. Org. dos autores.

No período analisado, apenas dois grupos concentraram parte significativa do valor investido (75,37%), sendo o restante (23,94%) distribuído entre dez grupos. Cada operação possui valores diferentes de financiamento que dependem do projeto aprovado, de modo que o número de operações não tem relação direta com o valor investido. Por exemplo, a Logum realizou quase a mesma quantidade de operações realizadas pela Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais, no entanto com aportes muito diferentes. A Logum, inclusive, foi detentora de quase 40% do valor investido em logística no setor durante todo o período analisado.

Os financiamentos direcionados a Logum merecem destaque, uma vez que tal empreendimento é um exemplo emblemático do papel do Estado na indução e viabilização das atividades, bem como na garantia de competitividade para as principais regiões produtoras do país (interligando regiões das mais competitivas do país).

A Logum Logística S.A.<sup>10</sup> foi criada em 2011 para construir e gerir um sistema logístico multimodal (dutos, hidrovias, rodovias e cabotagem) para o etanol, e foi formada inicialmente por seis empresas, a saber: Camargo Correa Participações (10%), Copersucar (20%), Raizen (20%), Odebrecht Transport Participações (20%), Petrobras (20%) e Uniduto Logística (10%) (LOGUM, 2016). Estão previstas as construções de diversos terminais de armazenamento<sup>11</sup>, bem como um sistema de dutovias para transporte de etanol que irá integrar as regiões produtoras de Goiás, Minas Gerais e São Paulo. O projeto logístico da Logum consome a maior parte dos recursos destinados ao setor pelo BNDES e foi incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2) com investimento previsto de R\$ 5,8 bilhões (TEREZA, 2011).

O próprio BNDES considera que o transporte dutoviário (que em 2010 representava 1,8% do total de combustíveis líquidos transportados no Brasil) é necessário para diminuir o uso de modais mais caros, como o rodoviário (MILANEZ *et al.*, 2010, p. 95). No entanto, o esforço para consolidar esse modal como opção para o transporte de etanol já surge centralizado e monopolizado, inclusive com participação de grandes corporações que atuam na distribuição de etanol, como a Raízen e a Coopersucar. Trata-se de uma proposta de solução para um problema logístico no Brasil, financiada com recursos públicos cujo lucro, monopolizado, se realiza na esfera privada.

Camelini e Castillo (2012, p. 19) afirmam que nas regiões adjacentes a empreendimentos como os alcoodutos, por exemplo, pode haver uma intensificação das atividades sucroenergéticas para fins de justificar os altos custos de investimentos, o que contribui para a concentração das atividades no território:

---

<sup>10</sup> A Logum surgiu da integração entre projetos pretéritos de logística para o etanol das empresas Uniduto Logística, Centro-Sul Logística e PMCC (Petrobrás, Mitsui e Camargo Correa) Projetos de Transporte de Alcool S.A. Informações disponíveis na página na internet da Logum <<http://www.logum.com.br/php/quem-somos.php>> (acesso em: outubro de 2017).

<sup>11</sup> Estão previstas as construções de terminais de armazenamento em Itumbiara, Quirinópolis e Jataí, ambos no estado de Goiás, bem como em Santos e Cubatão no estado de São Paulo. Ainda no estado de São Paulo estão previstas as construções de terminais aquaviários em Presidente Epitácio, Anhembi, Araçatuba, constituintes da face hidroviária do sistema Logum, que prevê o uso da Hidrovia Tietê-Paraná. Atualmente já funcionam os terminais de Uberaba, Ribeirão Preto, Barueri, Guararema, Ilha D'água e Guarulhos, no estado de São Paulo, e Volta Redonda e Duque de Caxias, no estado do Rio de Janeiro. Informações disponíveis na página na internet da Logum <<http://www.logum.com.br/php/o-sistema-logum.php>> (acesso em: outubro de 2017).

Ocorre que, para conferir competitividade ao produto final e justificar os investimentos realizados na construção de alcoodutos, deverão surgir áreas no Cerrado em que haverá grande concentração de usinas. Isto tornará uma porção imensa do território completamente funcional ao setor sucroenergético, uma vez que o adensamento de usinas implicará na sobreposição de áreas de influência sob o regime de monocultura (CAMELINI; CASTILLO, 2012, p. 18)

Por sua vez, os projetos aprovados para a Rumo Logística S.A. estão relacionados com o transporte de açúcar, voltado para exportação, no porto de Santos-SP. A Rumo Logística pertence ao grupo Cosan, e atua especificamente nas atividades logísticas do setor sucroenergético. A Cosan é hoje um dos maiores grupos atuando no circuito espacial produtivo sucroenergético no Brasil, e no final de 2014 participou da fusão entre a Rumo Logística<sup>12</sup> e a América Latina Logística (ALL), o que originou a maior empresa de logística do Brasil, a Rumo ALL. A Rumo ALL possui 12,9 mil quilômetros de malha ferroviária, 966 locomotivas e 28 mil vagões, o que a torna a maior empresa de logística ferroviária do Brasil (ANTT, 2016). Dado a magnitude do empreendimento, a fusão foi aprovada com restrições pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), uma vez que houve a preocupação de que concorrentes da Cosan, que utilizam os serviços da ALL, fossem prejudicados (AMATO, 2015).

Ambos os grupos, Logum e Rumo ALL, são grandes agentes do setor sucroenergético que atuam na área de logística para derivados de cana-de-açúcar e que receberam significativos recursos financiados pelo BNDES, o que demonstra, ao menos para as atividades sucroenergéticas, que o Estado brasileiro atua em consonância com os interesses corporativos de grandes empresas e que contribui para a consolidação de monopólios no que diz respeito à distribuição da produção. Além disso, a forma eficaz com que os interesses corporativos dos agentes do capitalismo do campo brasileiro se exercem nas ações do Estado, faz com que as necessidades de fluidez no território para a população em geral e para os agentes não hegemônicos sejam deixadas de lado.

---

<sup>12</sup> A saber, a Rumo Logística foi grande privilegiada nos financiamentos públicos do BNDES no período entre 2002 e 2014: um pouco mais de 46% do total de investimentos foi para a Rumo Logística o que em valores reais totalizaram R\$ 1.667.832.432.

Essa materialidade - tecnosfera - que confirma essas formas de ações subordinadas do Estado brasileiro, também possui um respaldo subjetivo – uma psicofera - (SANTOS, 2012, p. 256), muito atrelada ao discurso do “desenvolvimento”:

Toda essa orquestração (total administração) bem sucedida entre corporações privadas e poder público resultam em um labor intelectual precedente de criação de uma tecnosfera – novos sistemas de engenharia e de movimento (sistema rodoviário, aeroviário, portuário; sistemas de distribuição e transmissão de energia, etc.) generosamente financiados pelo Estado, e da criação de uma psicofera, em que o novo, o moderno, a idéia de crescimento e desenvolvimento são perversamente realizados à força perlocucionária de enunciados que prometem competitividade, fluidez, gestão eficaz, conexão ao mundo das redes, etc. (KAHIL, 2010, p. 481).

No território, essa materialidade construída com apoio do Estado acaba por direcionar a expansão das atividades sucroenergéticas, uma vez que os espaços dotados de uma boa rede logística serão mais atraentes para os investidores (CAMELINI; CASTILLO, 2012).

A concentração dos investimentos também existe da perspectiva do território. Acompanhando a concentração dos investimentos totais em todos os âmbitos do BNDES, Silva Junior (2013, p. 4), reconhece que a maior parte dos investimentos ocorreu no estado de São Paulo. De fato, tal como afirmam Santos & Silveira (2011, p. 237), no Brasil a criação de fluidez é seletiva e desigual, e uma vez que o Estado opte pelo reforço do modelo agroexportador, condição própria do “consenso das *commodities*” (SVAMPA, 2013), as regiões cujas produções são estratégicas nesse contexto, se tornam mais densas do ponto de vista viário e também informacional. Consolida-se uma infraestrutura subordinada a produções específicas, não relacionada com as necessidades da sociedade ou com outras demandas de produção, tornadas residuais ou subordinadas aos interesses hegemônicos.

De modo geral, e como resultado da globalização da economia, o espaço nacional é organizado para servir às grandes empresas hegemônicas e paga por isso um preço, tornando-se fragmentado, incoerente, anárquico para todos os demais atores (SANTOS, SILVEIRA, 2011, p. 234)

De fato, desde a segunda metade do século XX, com o processo de modernização da agricultura, a atual região Sudeste e Sul, especialmente o estado de São Paulo, foi grande receptora de investimentos que promoveram a concentração técnica e normativa, formando o que Santos e Silveira reconhecem como a região concentrada do país. Para Elias

(2006) essa região concentrada acaba sendo receptáculo de um sistema de objetos mais complexo, que permite um fluxo também maior de capital financeiro e informação especializada tornando uma região atrativa para a produção de commodities. Não é por acaso que os novos vetores de expansão das atividades sucroenergéticas ocorrem em espaços anexos e, de certo modo, também dependentes, do estado de São Paulo (como é o caso do Triângulo Mineiro, Sul de Goiás e Mato Grosso do Sul) (CASTILLO, 2015).

Nessa conjuntura, o território é funcionalizado para atender a demandas específicas de produção, através de normas e infraestruturas financiadas por dinheiro público e que respondem a lógicas externas aos lugares em que se consolidam. Se por um lado o BNDES ordena suas ações orientadas pelas demandas corporativas já existentes e concentradas (resultantes do processo histórico de formação do território brasileiro), por outro também reforça a concentração e o uso corporativo do território, o que demonstra o poder que tal instituição exerce junto ao Estado e sua capacidade de criar esquemas monopolistas em diversas atividades, o que, no caso da logística para o setor sucroenergético brasileiro, ocorre de forma emblemática.

### **3. Considerações finais**

A conjuntura político-ideológica hegemônica (neoliberal) parece não encontrar respaldo quando analisamos os dados de financiamento do BNDES para o setor sucroenergético, especificamente no que diz respeito as infraestruturas logísticas. Está claro que o Estado possui um papel essencial na promoção da fluidez para as atividades, o que condiz com a forma como vem desempenhando suas ações após os anos 2000, mediando a produção do setor e, em última instância, definindo os usos do território.

A partir da compreensão do Estado como uma condensação material das disputas de poder e de interesses de vários atores, a análise permite concluir que os agentes envolvidos no circuito produtivo sucroenergético conseguem exercer seus interesses de forma contundente. Dito isso e compreendendo que o Estado possui grande poder de intervenção

do território, pode-se afirmar que, ao viabilizar os interesses corporativos dos agentes das atividades sucroenergéticas, o território irá sofrer implicações diretas destas ações.

Especificamente ao que se refere à logística e a promoção de fluidez no território, a forma concentrada como as operações de financiamento do BNDES ocorrem irá implicar diversas situações, como a indução da concentração das atividades no território, uma vez que do ponto de vista locacional as regiões que receberam os investimentos (onde a produção é consolidada e também ocorre de modo mais competitivo) serão ainda mais atrativas para as empresas, além do estímulo a cenários de oligopólios e monopólios na oferta de serviços de logística para as atividades sucroenergéticas no Brasil, como já é o caso da Rumo ALL e da Logum S.A.

Além disso, estas ações do Estado para a logística ainda legitimam uma situação em que a fluidez no território, procedente de uma materialidade estranha aos interesses de maior parte da população, e construída com auxílio de dinheiro público, se torna disponível apenas para aqueles agentes que conseguem aceder-lhes, excluindo, por exemplo, os pequenos e médios produtores ou agentes com menor poder aquisitivo.

Se considerarmos que o Estado é, como argumenta Poulantzas (1978), uma condensação material de uma disputa de interesses e poder, temos que considerar também a desenvoltura do econômico (e sua determinação) nas definições dessas disputas. Isto porque é possível perceber que há uma subordinação das ações do Estado brasileiro aos interesses corporativos, o que é indicativo da eficácia com que os agentes hegemônicos da economia conseguem exercer seus interesses em detrimento de outros, como interesses da população em geral por exemplo. Sendo assim, é complicado propor novas formas de atuação do Estado que levem em conta, em primeira instância, necessidades da população de modo geral, uma vez que no modo de produção capitalista o Estado se organiza de tal forma que as reivindicações próprias dos interesses comuns são sempre subordinadas aos interesses corporativos.

Para as atividades sucroenergéticas, por exemplo, os investimentos em logística estão acompanhados do discurso de que, ao tornar a fluidez no território eficaz, o Brasil se tornaria competitivo no mercado e atrairia investimentos, o que traria benefícios ao conjunto da nação. No entanto, tal como foi possível perceber através da análise dos dados

de financiamento do BNDES, são aprovados projetos com intenções e direcionamentos específicos e que estruturam o território para atender interesses também específicos.

Assim, é necessário analisar com atenção estes processos para que possa ser elucidada sua natureza, promovendo subsídios para compreendermos a forma como território brasileiro atende, prioritariamente, a interesses corporativos. Faz-se necessário pensar novos modos de organização política e institucional, para que os recursos públicos alcancem, de fato, um conjunto maior de agentes e de atividades, e a população e o território como um todo.

#### 4. Referências bibliográficas

AMATO, Fábio. CADE aprovada, com restrição, fusão entre ALL e Rumo Logística. *G1*. Página na internet. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/2015/02/cade-aprova-com-restricao-fusao-entre-all-e-rumo-logistica.html>> Acesso em ago. 2016.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Infraestrutura ferroviária*. Página na internet. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4751.html>> Acesso em ago. 2016.

BERNARDES, Júlia Adão. Metamorfoses no setor sucroenergético: emergência de contradições. In: BERNARDES, J. A.; SILVA, C. A.; ARUZZO, R. C. (org). *Espaço e energia: mudanças no paradigma sucroenergético*. Rio de Janeiro, RJ: Lamparina, 2013. p. 143 – 156. ISBN: 978-85-9827-146-0.

BNDES. Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social. *Consulta às operações diretas e indiretas não automáticas*. Rio de Janeiro, 2002-2016. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/consulta-operacoes-bndes/>> Acesso em: jun. 2015-jul. 2016.

CAMELINI, João Humberto. Racionalidade técnica, uso e ocupação do território. In: BERNARDES, J. A.; SILVA, C. A. da; ARUZZO, R. C.(org.). *Espaço e energia: mudanças no paradigma sucroenergético*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2013. P. 121 – 131. ISBN: 978-85-9827-146-0.

CAMELINI, João Humberto. *Regiões competitivas do etanol e vulnerabilidade territorial no Brasil: o caso emblemático de Quirinópolis, GO*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2011.

CAMELINI, João Humberto; CASTILLO, Ricardo. Etanol e uso corporativo do território. *Mercator*. Fortaleza, 2012, v. 11, n.25, p. 7-18. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/viewArticle/722>> DOI: 10.4215/RM2012.1125.0001.

CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e logística em áreas de cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. *Revista da Anpege*. v.3, 2007. Disponível em: <[http://www.anpege.org.br/downloads/artigo\\_3.pdf](http://www.anpege.org.br/downloads/artigo_3.pdf)> ISSN: 1679-768X / DOI: 10.5418/RA2007.0303.0003.

DELGADO, Guilherme Costa. *Do capital financeiro na agricultura à economia do agronegócio: mudanças cíclicas em meio século (1965-2012)*. 1ª ed. Porto Alegre: UFRGS, 2012. ISBN 978-85-386-0184-5.

ELIAS, Denise. Globalização e fragmentação do espaço agrícola do Brasil. *Scripta Nova*. 2006, v. 10, n. 218(3), Barcelona. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-03.htm>> ISSN: 1138-9788.

FREDERICO, Samuel; CASTILLO, Ricardo. Circuito espacial produtivo do café e competitividade territorial no Brasil. *Ciência Geográfica*. set./dez. 2004, Vol. X (3), n. X, Bauru, p. 236-241. ISSN: 1413-7461.

KAHIL, Samira Peduti. Psicoesfera: uso corporativo da esfera técnica do território e o novo espírito do capitalismo. In: *Sociedade & Natureza*. 2010. V. 22, n. 3, Uberlândia. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/11332>> ISSN: 1982-4513

MAPA. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. *Sistema de Acompanhamento da Produção Canavieira*. Disponível em: <<http://sistemasweb.agricultura.gov.br/sapcana/downloadBaseCompletaInstituicao.action>> Acesso em: jun. 2015.

MILANEZ, Artur Yabe *et al.* Logística para o etanol: situação atual e desafios futuros. *BNDES Setorial*. mar. 2010, n. 31, p.49-98, Brasília, Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/2407>>. ISSN: 1414-9230

PIRES, Murilo José de Souza; RAMOS, Pedro. O termo Modernização Conservadora: sua origem e utilização no Brasil. *Revista Econômica do Nordeste*. Jul-set, 2009, v. 40, n.3 Fortaleza, p. 411–424. Disponível em: <[http://www.bnb.gov.br/projwebren/exec/artigoRenPDF.aspx?cd\\_artigo\\_ren=1140](http://www.bnb.gov.br/projwebren/exec/artigoRenPDF.aspx?cd_artigo_ren=1140)> ISSN: 2357-9226

POULANTZAS, Nico. O Estado, o Poder e o Socialismo. Rio de Janeiro: Graal, 1980. ISBN: 978-85-7038-017-3

SALLUM JR, Brasílio. O Brasil sob Cardoso: neoliberalismo e desenvolvimentismo. *Tempo Social*. 1999, v.11, n.12, São Paulo, p.23 – 47. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20701999000200003&script=sci\\_abstract&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20701999000200003&script=sci_abstract&tlng=pt)> ISSN: 0103-2070

SANTOS, Milton. *Natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. ISBN: 978-85-2710-371-8

SANTOS, Milton, SILVEIRA, Maria. Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Best Bolso, 2011. ISBN: 978-85-7799-377-2

SILVA JUNIOR, Gilberto Oliveira da. Políticas territoriais e financiamentos públicos: o BNDES a serviço de quem. *Espaço e Economia*. 2013, V.2, N.2, ano 1, Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://espacoeconomia.revues.org/142>> ISSN: 2317-7837 / DOI: 10.4000/espacoeconomia.142.

SVAMPA, Maristella. “Consenso de los Commodities” y lenguages de valoración en América Latina. *Nueva Sociedad*. Buenos Aires, N.244, p. 30-46, 2013. ISSN: 0251-3552

TEIXEIRA, Francisco José Soares. O neoliberalismo em debate. In: TEIXEIRA, F. J. S. (ORG). *Neoliberalismo e reestruturação produtiva: as novas determinações do mundo do trabalho*. 1ª ed. Ceará: Cortez, 1998. P. 195 – 252. ISBN: 978-85-2490-626-8

TEREZA, Irany. BNDES emprestará R\$ 5,8 bilhões à Logum Logística. *Estadão*. 2011. Página na internet. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,bndes-emprestara-r-5-8-bi-a-logum-logistica,86199e>> Acesso em ago. 2016

UNICA – União da Indústria de Cana-de-açúcar. Página na internet. Disponível em: <<http://www.unica.com.br/>> Acesso em ago. 2015 a mai. 2016.

VEGA, Gerardo Enrique Cerdas; RODRIGUEZ, Maria Helena. As prioridades do BNDES: financiamento para o desenvolvimento? In: CARDOSO, A; BORGES, C. S.; RODRIGUEZ, M. H. (Org). *A política ambiental do BNDES: presente e futuro*. 1ª ed. Brasília: Athalaia, 2015. ISBN: 978-85-87386-40-3

VEGA, Gerardo Enrique Cerdas. *A dupla serpente: Estado e agroindústria sucroenergética brasileira na construção de uma nova matriz de inserção global (2003 – 2014)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.