



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO – UFRJ**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS MATEMÁTICAS E DA NATUREZA – CCMN**  
**INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS – IGEO**  
**DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGG**

**Marcos Vinícius Velozo da Costa**

**BR-163 PARAENSE: CAMINHO PARA O  
DESENVOLVIMENTO OU PARA A EXCLUSÃO?**

Rio de Janeiro

2012



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO – UFRJ**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS MATEMÁTICAS E DA NATUREZA – CCMN**  
**INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS – IGEO**  
**DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGG**

Marcos Vinícius Velozo da Costa

## **BR-163 PARAENSE: CAMINHO PARA O DESENVOLVIMENTO OU PARA A EXCLUSÃO?**

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para obtenção de título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Júlia Adão Bernardes

Rio de Janeiro

2012

Costa, Marcos Vinícius Velozo da.

BR-163 Paraense: caminho para o desenvolvimento ou para a exclusão? – 2012.

185 p.

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 2012.

Orientadora: Júlia Adão Bernardes

Inclui bibliografia

1.Geografia – 2. Repercussões Socioambientais – 3. BR-163 – 4. Pará

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO – UFRJ  
CENTRO DE CIÊNCIAS MATEMÁTICAS E DA NATUREZA – CCMN  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS – IGEO  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGG

Marcos Vinícius Velozo da Costa

**BR-163 PARAENSE: CAMINHO PARA O  
DESENVOLVIMENTO OU PARA A EXCLUSÃO?**

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para obtenção de título de Mestre em Geografia.

**Banca examinadora:**

---

Orientadora - Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Júlia Adão Bernardes (PPGG/UFRJ)

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Olga Maria Schild Becker(PPGG/UFRJ)

---

Prof. Dr. Denizart da Silva Fortuna (SSE/UFF)

**Suplentes:**

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Roberta Carvalho Arruzzo (PPGG/UFRJ)

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Catia Antonia da Silva(FFP/UERJ)

## Agradecimentos

Com o intuito de auxiliar no entendimento dos grupos de pessoas que participaram e ainda participam da minha vida e para que, assim, eu não esqueça de citar ninguém, vou seguir uma certa ordem cronológica.

Inicialmente, eu agradeço a minha mãe, Mônica, pelo seu imenso amor à minha pessoa que faz brilhar em seus olhos. Obrigado pelo incentivo constante no meu trilhar acadêmico e de participar ativamente na minha vida, nas alegrias e nas tristezas.

Ao meu pai, Zeca, por me incentivar a buscar os meus objetivos e pelos ensinamentos no decorrer da minha vida.

À minha vó Elizabeth, *in memoriam*, que sinto muita saudade das nossas conversas e de seus “mil beijinhos”

Ao meu irmão Beto, pelas inúmeras brigas da infância e a descoberta da grande amizade em nossa vida adulta. À minha cunhada Karen, que surge na minha vida como se fosse uma irmã com as suas preocupações comigo e a vontade explícita de querer estar mais ao meu lado. Aos meus dois sobrinhos, Anna Caroline (“Pão quente”) e Caio Lucas (“Pão quentinho”) que demonstram para mim a cada dia, o verdadeiro valor da vida, amo muito vocês.

Aos meus tios (Cheila, Selma, Liana, Toni, Luís) e primos (Giorgio, Érika, Cheilinha) que de alguma maneira contribuíram no que sou hoje.

Ao meu grande amigo Rodrigo Monaco que me demonstra a cada dia que vale a pena lutarmos pelos nossos objetivos para depois só comemorarmos. Muito obrigado pelos ensinamentos e por você estar junto comigo em todas as horas.

Aos meus dois grandes amigos do ensino médio, que já conheço há 12 anos e que cada vez mais confirmam que a nossa amizade será eterna. À Lourence, pela grande contribuição na formulação de ideias e nas revisões dessa dissertação. Fico surpreso a cada momento que preciso de você pela sua generosidade em me atender. Mais uma etapa. Ao Paulo Victor, até hoje não entendo como nós que somos tão diferentes, continuamos a trilhar caminhos juntos. Obrigado pelo acompanhamento intensivo página a página da dissertação com comentários, “você está bem, o meu caso foi pior, você ainda tem muito tempo”.

Aos meus amigos da graduação pelo grande auxílio durante o percurso do mestrado ou somente pela amizade e disposição de ouvir a cada dia o quanto faltava para terminar essa dissertação. Verônica, Pâmela, Bruna e Ivy, vocês estão marcadas em minha vida.

Aos grandes amigos que conheci esse ano na pós. Rone, obrigado pela ajuda nos trabalhos e pelos conselhos em nossas idas e vindas da pós. E Juliana, realmente não sei o que seria de mim sem vocês.

Aos meus amigos, Fábio, João, Bruno, Paula, Íris a qual compartilho imensas alegrias e descobertas. Agradeço pela compreensão do meu afastamento e pela incessante procura de querer estar ao meu lado.

Às muitas risadas na Biblioteca do PPGG, local em que pude trabalhar e fui recebido de braços abertos. Obrigado a Luiza, Valéria e Kátia por terem me “aturado” no mestrado. Que venha o doutorado, rs.

Aos professores do PPGG que me engrandeceram intelectualmente e me fizeram amar cada vez mais essa ciência geográfica.

À minha orientadora, Júlia, pelo seu interesse no meu engrandecimento, pelo seu valor ético na profissão e pela grande amizade através de nossos encontros semanais. Enfim, são muitos adjetivos para descrever a nossa caminhada.

Aos amigos do Núcleo de Estudos Geoambientais - NUCLAMB, onde através das reuniões semanais, o nosso conhecimento é compartilhado e do qual eu tive a oportunidade de beber muita dessa fonte. Obrigado, Nívea, Israella, Simone, Lívia e especialmente para aqueles que, mesmo atarefado com a dissertação, consegui orientar, Lourenço, Wanderson e Yuri. Sem esquecer do Lucas, mesmo que sua passagem pelo grupo tenha sido tão rápida, porém deixou muitas marcas, sobretudo pelas suas contribuições na minha qualificação.

Agradeço a banca, especialmente, por ter aceitado ler a minha dissertação em pleno carnaval. À Olga, pela imensa simpatia e por estar sempre solícita às minhas reivindicações. Ao Denizart, que imagino como seria engrandecedor para mim se tivesse entrado no Nuclamb quando ainda estava no doutoramento, já que nas oportunidades de escrever um capítulo de livro e na minha qualificação, suas orientações foram de grande valia. À Roberta, que atualmente mais próxima do grupo, estou conhecendo a sua maneira de pesquisar e a Cátia, que só tive a oportunidade de conhecer recentemente, mas já está claro para mim a riqueza de suas contribuições para o grupo de pesquisa.

À CAPES, pela concessão da bolsa de estudos e pela oportunidade da realização do trabalho de campo em Santarém e a ida para congressos, que ajudou imensamente no enriquecimento dessa pesquisa.

A todos que, de uma forma ou de outra, contribuíram para o encaminhamento e finalização deste estudo.

## Resumo

A área sob influência da BR-163 no estado do Pará vem sofrendo grandes transformações socioambientais. A pavimentação desta rodovia em seu trecho paraense tornou-se urgente em função da necessidade dos agentes do agronegócio em encontrar uma nova opção em termos da logística de transporte para baratear os custos em relação ao frete, visto que, atualmente, são percorridas grandes distâncias para chegar aos principais portos de escoamento (porto de Santos e Paranaguá). O grande desafio é que esta rodovia “corta” a floresta amazônica até chegar a cidade de Santarém, nas margens do rio Amazonas, que desponta como o grande escoadouro da produção de grãos e, de certa maneira, todas essas transformações irão repercutir espacialmente nessa região que ainda possui uma fauna e flora exorbitante e que necessita ser preservada. Este artigo busca analisar as repercussões sociais, ambientais e econômicas vinculadas à expansão dessa fronteira do capital, que constitui um grande desafio na busca de um desenvolvimento sustentável, bem como as ações do Estado, na medida em que se apresenta como o grande mediador dos interesses envolvidos. Nesta pesquisa, objetiva-se verificar em que intensidade vem ocorrendo o processo de desmatamento durante toda a década de 2000 e as repercussões do projeto de asfaltamento no que se refere aos conflitos relacionados com o movimento e regularização de terras. Neste sentido, é importante entender a distribuição espacial das atividades econômicas, seja as mais antigas ou as mais recentes, bem como os interesses determinantes para que os processos se desenvolvam dessa forma.

Palavras chave: BR-163, repercussões socioambientais, fronteira, logística de transporte, reorganização territorial

## Abstract

The area under the influence of the BR-163 in the State of Pará has been suffering from immense socio-environmental changes. The paving of this road, in its stretch which crosses the state of Pará, has urged due to the needs of agribusiness agents, regarding the logistics role on transportation, looking forward to decreasing freight costs, since nowadays long distances are being driven to arrive to the main ports (Port of Santos and Paranaguá). The biggest challenge is that this road was constructed between The Amazon Rainforest leading to the city of Santarém, on the shores of the Amazon river, which is the greatest waterway to carry grains and, in a specific way, these changes will impact spatially on this region, where fauna and flora are incredibly rich and still need to be preserved. This article aims at analysing the social, environmental and economic repercussions associated to the expansion of this capital restraint, what shows a big challenge at pursuing sustainable development, as well as the actions carried out by the Brazilian Government, which is seen as the major intermediate between on-going interests. In this research, our goal is to verify how intense the process of deforestation happened during the whole decade of the year 2000s and the results of the paving project, regarding conflicts related to this movement and property regularization/ tenure regularization (no sentido de regularizacão fundiária já com uma posse prévia). Therefore, it is important to understand the spatial distribution of the economic activities, either the older or the latest ones, and also the determining interests carried on in order to develop such processes in the expected way.

Key words: BR-163, socio-environmental issues, restraints, logistics, transport, territorial reorganization.

## Lista de ilustrações

Página

### Figuras

Figura 1 –Gráfico da matriz de transporte no agronegócio da soja - 2010.....	35
Figura 2 –Exportação do complexo soja e milho por porto em 2009 .....	38
Figura 3 - As notícias publicadas em jornais sobre a inauguração da Rodovia Cuiabá-Santarém .....	65
Figura 4 - Imagens da solenidade de inauguração da rodovia Cuiabá-Santarém.....	65
Figura 5 - Placa de inauguração da cidade de Rurópolis em 1974 .....	70
Figura 6 -Imensos atoleiros na BR-163 que dificultam a circulação.....	92
Figura 7 - Situação atual da pavimentação do trecho 1 da BR-163 paraense.....	94
Figura 8 - Situação atual da pavimentação do trecho 2 da BR-163 paraense.....	95
Figura 9 - Situação atual da pavimentação do trecho 3 da BR-163 paraense.....	96
Figura 10 –Porto da Cargill em Santarém .....	118
Figura 11 - O transporte dos grãos de soja no porto de Santarém.....	119
Figura 12 - Rebocador atracado na balsa, com o equipamento que suga os grãos de soja .....	120
Figura 13 - Empresa Cerealista Londrina Ltda. nas margens da BR-163, em Santarém .....	127

Figura 14 - Gráfico –Evolução da população residente .....	133
Figura 15 – Gráfico – Evolução da população ocupada .....	134
Figura 16–Quadro – Tipos de áreas protegidas e sua legislação pertinente .....	147

<b>Mapas</b>	<b>Página</b>
Mapa 01–Área sob influência da BR-163 paraense .....	22
Mapa 02–Municípios sob a área de influência da BR-163 paraense .....	23
Mapa 03 – Expansão do cultivo de soja na área sob influência da BR-163 mato-grossense.....	43
Mapa 04– Rebanho bovino na região sob influência da BR-163 paraense em 2010...	129
Mapa 05–Desmatamento na região sob influência da BR-163 paraense no período 2000/10 .....	143
Mapa 06– Áreas protegidas na região sob influência da BR-163 paraense .....	150
Mapa 07–Áreas protegidas na região sob influência da BR-163 paraense.....	153

## **Lista de Tabelas**

## **Página**

Tabelas 1. Área (ha) dos estabelecimentos por grupos de área total dos municípios da área de estudo .....	106
Tabela 2. Área dos estabelecimentos (ha) por condição do produtor .....	109
Tabela 3. Área dos estabelecimentos por uso da terra nos municípios da área de estudo.....	...
... 111	
Tabela 4. Área plantada de soja (hectares).....	122
Tabela 5. Área plantada de milho (hectares) .....	124
Tabela 6. Área plantada de arroz (hectares) .....	126
Tabela 7. Quantidade produzida de madeira em tora (metros cúbicos).....	131
Tabela 8. Número de trabalhadores com vínculo por setores da economia nos municípios da área de estudo .....	136
Tabela 9. Tipos de violência contra a pessoa .....	160

## **Lista de abreviaturas e siglas**

ANEC	Associação Nacional dos Exportadores de Cereais
APA	Área de Proteção Ambiental
APP	Área de Preservação Permanente
CFEM	Contribuição Financeira pela Exploração Mineral
CNA	Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil
CPT	Comissão Pastoral da Terra
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
FAB	Força Aérea Brasileira
FAO	Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação
FHC	Fernando Henrique Cardoso
FLONA	Floresta Nacional
FMI	Fundo Monetário Internacional
GERA	Grupo Executivo de Reforma Agrária
GPS	Sistema de Posicionamento Global
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBDF	Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBRA	Instituto Brasileiro de Reforma Agrária
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IMAZON	Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INDA	Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário
INIC	Instituto Nacional de Imigração e Colonização
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IPAM	Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia
ISA	Instituto Socioambiental

MMA	Ministério do Meio Ambiente
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
ONG	Organização Não Governamental
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAI	Programa de Ação Imediata
PAS	Plano Amazônia Sustentável
PIB	Produto Interno Bruto
PNAP	Plano Nacional de Áreas Protegidas
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PPA	Plano Plurianual
PPP	Parceria Público Privada
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RL	Reserva Legal
SAD	Sistema de Alerta de Desmatamento
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
SEMA	Secretaria do Meio Ambiente
SEMAM	Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República
SEPOF-PA	Secretaria de Estado de Planejamento, Orçamento e Finanças do Pará
SEPLAN-MT	Secretaria de Planejamento do estado de Mato Grosso
SIDRA	Sistema IBGE de Recuperação Automática
SISNAMA	Sistema Nacional do Meio Ambiente
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza
SSR	Serviço Social Rural
SUDEPE	Superintendência da Pesca
SUDHEVEA	Superintendência da Borracha
SUPRA	Superintendência de Política Agrária
TI	Terra Indígena
UC	Unidade de Conservação

## Sumário

### Página

<b>Introdução.....</b>	<b>15</b>
<b>Capítulo 1 - Caminhos conceituais.....</b>	<b>31</b>
1.1. A logística de transporte como instrumento indutor de transformações espaciais..	32
1.2. Construção e expansão de uma nova fronteira do capital .....	41
1.3. Repercussões sociais e ambientais no contexto da logística .....	50
1.4. Políticas públicas: incentivadora ou inibidora na criação de novas fronteiras .....	56
<b>Capítulo 2 - Breve histórico da rodovia Cuiabá-Santarém .....</b>	<b>61</b>
2.1. A construção da BR-163 e a integração econômica-agrária e territorial do Brasil no período da ditadura .....	64
2.1.1. O INCRA e o projeto brasileiro de colonização agrária.....	67
2.1.2. O fim do “milagre econômico” e as apostas na Região Amazônica .....	71
2.2. A BR-163 no contexto da Nova República (1985-1992): interesses econômicos X conflitos territoriais .....	75
2.2.1. O meio ambiente como foco de cuidado e a ECO-92 .....	78
2.2.2. O Governo Collor e a modernização do campo .....	79
2.3. Novos rumos econômicos e sociais: a BR-163 nos últimos anos (1992-2010) .....	81
2.3.1. O governo Fernando Henrique Cardoso e a Consolidação do Neoliberalismo no Brasil .....	82
2.3.2. O Governo de Luis Inácio Lula da Silva e o Plano “Brasil, um País de Todos” .....	87
2.4. Situação atual do asfaltamento do trecho paraense da BR-163 .....	93
2.5. Síntese histórico-contextual .....	97

<b>Capítulo 3 - Elementos estruturantes de uma nova fronteira: terra, capital e trabalho.....</b>	
.....100	
3.1.A questão da terra na BR-163 paraense .....	102
3.2.A dinâmica das atividades econômicas e a representação do capital .....	113
3.2.1.Mudanças no uso da terra ligado às culturas agrícolas.....	114
3.2.2.O avanço das pastagens.....	128
3.2.3.A atividade extrativista na BR-163 paraense .....	130
3.3.O trabalho na área de influência da BR-163 paraense .....	131
3.4. As mudanças ocorridas na última década .....	137
<b>Capítulo 4 - Repercussões socioambientais.....</b>	140
4.1. As consequências do avanço da fronteira: o desmatamento.....	142
4.2. As unidades de conservação e as comunidades indígenas como instrumentos de resistência.....	146
4.3. Os conflitos fundiários: reflexo da ausência do Estado .....	156
4.4.A atuação do INCRA na regularização das terras .....	161
4.5.Desmatamento e conflitos: a realidade da Amazônia.....	162
<b>Considerações Finais.....</b>	164
<b>Referências Bibliográficas.....</b>	175

## **Introdução**

A Amazônia, maior floresta tropical do planeta e considerada por Foweraker (1982: 11) como a “última fronteira terrestre que desafia a tecnologia moderna” vem sofrendo pressões recentes devido aos grandes projetos em pauta que vêm sendo executados pelo governo brasileiro. Diante disso, surgem inúmeros problemas socioambientais que afetam não somente a escala local, mas também a escala global.

Sob a perspectiva ambiental, podemos dizer que o mundo vive em desequilíbrio, já que após a Revolução Industrial do século XIX, os resíduos gerados estão em uma quantidade excessivamente maior do que a natureza seria capaz de absorver e reciclar. Logo, é de suma importância que ocorram revisões comportamentais da sociedade para um novo paradigma, já que desenvolvimento e meio ambiente têm uma relação recíproca, onde as atividades econômicas implementadas transformam o meio ambiente e este sendo modificado pode ser um meio facilitador ou de restrição ao desenvolvimento econômico e social.

Os efeitos globais do modo de vida da sociedade atual já podem ser sentidos como o efeito estufa e a redução da camada de ozônio, e o diagnóstico desses problemas servem como meios de sensibilização para a sociedade em relação às questões ambientais ganhando repercussão e destaque na mídia e na agenda de políticos e grupos ambientalistas. Este novo olhar para o meio ambiente surge com a constatação do homem de sua incapacidade em entender e controlar todos os processos e transformações ambientais que, em muitos casos, são decorrentes de suas próprias atividades. Até pouco tempo, o homem acreditava que com a sua inteligência e a tecnologia desenvolvida poderia solucionar qualquer problema, não tendo assim limites

no seu desenvolvimento e na utilização da matéria e da energia para lhe proporcionar maior conforto e qualidade de vida.

A preocupação com o meio ambiente vem ganhando importância nas últimas décadas com a realização de inúmeros encontros com o intuito de alertar sobre as consequências das ações antrópicas e garantir a preservação ambiental no planeta. Segundo o Relatório “Avaliação Global de Recursos Florestais 2010” da Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO), o Brasil, apesar de ter tido avanços na redução do desmatamento de suas florestas, ainda se configura como o país que teve a maior taxa de desmatamento na última década. A floresta Amazônica, o maior bioma nacional e considerada uma das mais importantes reservas naturais do globo, por guardar imensa biodiversidade, vem sofrendo ameaças constantes, sendo pressionada pelo avanço da fronteira agrícola moderna.

No cenário nacional, os estados do Pará e Mato Grosso revezam-se na primeira e na segunda colocação dos estados que mais desmatam no país, representando a quase totalidade das áreas sob influência da BR-163, no eixo Cuiabá – Santarém. No caso de Mato Grosso, segundo dados obtidos no Sistema IBGE de Recuperação Automática (Sidra-IBGE) e Secretaria de Planejamento (SEPLAN-MT), a maior parte dos municípios localizados nesse eixo de escoamento se encontra entre os que apresentam maior número de queimadas e de desmatamento nos últimos anos, o mesmo ocorrendo no Pará.

A relação sociedade/natureza vai sofrendo alterações e, como diz Bernardes (2006: 13), “a natureza é reavaliada e valorizada de acordo com as novas tecnologias”, mas quando se fala em desmatamento, é importante entender todo o processo que este fenômeno envolve, como os de ordem social, a exemplo da posse da terra e da exclusão de segmentos sociais. Por isso, a importância no aprofundamento de questões, que

englobam relações interdisciplinares com outras ciências, tais como a ciência política, a economia, a sociologia e a biologia.

Contudo, o que hoje é almejado por toda a sociedade é o desenvolvimento sustentável de modo que três fatores sejam primordiais para o desenvolvimento, conforme nos lembra Ignacy Sachs (2008), que este seja socialmente almejável, economicamente viável e ecologicamente sadio. Entretanto, o que vemos é um crescimento cada vez mais pensado em ser economicamente eficiente, ecologicamente suportável e socialmente injusto.

### **Caracterização do problema**

A pavimentação da BR-163 é uma reivindicação antiga e de grande interesse para os agentes do agronegócio localizados no estado de Mato Grosso. Tomando-se como base o município de Sorriso, que se situa no centro-norte de Mato Grosso, considerado o maior produtor mundial de soja, o asfaltamento da BR-163 traria maior competitividade aos produtores, já que com o transporte de grãos até o porto de Santarém, seriam percorridos 1.360 km em vez de ir até o porto de Paranaguá, que se distancia em 2.200 km. Outra rota realizada e também desfavorável economicamente é pelo porto de Santos, com 2.100 km a serem percorridos.

Em relação aos portos, além dos custos operacionais do porto de Santarém serem inferiores aos praticados no porto de Santos e no porto de Paranaguá, a menor distância entre Santarém e o continente europeu e asiático também funciona como um grande atrativo na escolha dessa rota de escoamento.

Cabe destacar as recentes transformações na intitulada área concentrada/consolidada da soja (Bernardes, 2006), sobretudo nos municípios de Nova

Mutum e Lucas do Rio Verde, onde já é possível verificar o desenvolvimento da maior cadeia carne/grãos da América Latina, com a presença de grandes empresas como Sadia, Perdigão, Fiagril, Amaggi, dentre outras que estão proporcionando maior valor agregado à produção da região e funcionando também como um instrumento pressionador para que sejam concretizadas novas opções logísticas.

Outro ponto considerado é a possibilidade não só de escoamento de produtos agrícolas no sentido sul-norte com destino ao porto de Santarém, mas também a utilização desta rodovia no sentido norte-sul para o transporte de produtos eletroeletrônicos da Zona Franca de Manaus, madeira e produtos agroflorestais com destino ao Centro-Sul do país, com consequências para o desenvolvimento regional, e consolidando uma integração maior do país.

Atualmente, a pavimentação da BR-163 encontra-se no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), vinculado ao governo federal como um dos grandes projetos a serem realizados na região Norte e sendo um dos investimentos em rodovias mais expressivos do país, orçado em R\$ 1,45 bilhão, cuja previsão atual é da conclusão da obra no final do ano de 2013. Segundo Fortuna (2006), a economia com o custo do frete poderia chegar de 25 a 30 dólares por tonelada de soja, tendo uma redução de mais de 30% em relação ao preço praticado no trajeto que é feito hoje por rodovia até o porto de Paranaguá.

Entretanto, os investimentos em infraestrutura na região Norte podem agravar ainda mais a situação ambiental, que já é crítica no chamado arco do desmatamento, no qual, uma parte é integrante da área de influência da BR-163. A rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) tem uma extensão de 1.765 km, sendo que a parte asfaltada abrange o trecho entre Cuiabá e Guarantã do Norte e alguns trechos no Pará, restando assim 924 km a serem pavimentados, ou seja, mais da metade da extensão total da rodovia.

Dessa maneira, o centro-norte mato-grossense e mais recentemente o sul e o sudoeste do Pará estão sofrendo alterações socioambientais que são repercussões de uma nova logística com a pavimentação da BR-163, onde é necessário avaliar os desdobramentos consolidados, tanto em processo como os esperados, ao longo dessa rodovia, vinculados aos interesses e estratégias públicas e privadas e detectar como ocorrem os conflitos e como os agentes do agronegócio manipulam para conseguir seus objetivos, já que eles serão os mais beneficiados, uma vez que o escoamento da produção será mais favorável com este novo caminho, reduzindo seus custos e tornando-os mais competitivos internacionalmente.

Cabe destacar que o processo de expansão da fronteira agrícola moderna em direção ao norte do estado de Mato Grosso ocorre em três etapas: a ação intensa das madeiras corresponde à primeira etapa, sobretudo, com a extração seletiva da madeira-de-lei, mais nobre, com alto valor comercial, com ocorrência nas áreas de floresta amazônica e também na floresta de transição, depois se dá a abertura de extensas áreas, ocorrendo às vezes a plantação do arroz com o objetivo de “amansar” a terra, ou a introdução direta de gado para pastagem extensiva e, por fim, a transformação dessas terras em lavouras de grãos. Em alguns casos, há entrada direta da lavoura de grãos, com destaque para a soja, em áreas que foram desmatadas recentemente, mas esta ainda não é uma tendência muito comum.

No caso do Pará, a fronteira em geral se encontra em sua fase preliminar, ou seja, ainda domina o movimento de terras, a especulação, a grilagem, a expulsão de antigos posseiros que viviam principalmente de atividades de subsistência, como a mandioca e o milho. Observa-se um forte movimento de expansão da pecuária extensiva após o desmatamento, a partir do norte de Mato Grosso, enquanto a soja se expande do norte em direção ao sul, nas proximidades do porto de Santarém.

A área de influência da BR-163 no seu trecho Cuiabá-Santarém corresponde a 974 mil km<sup>2</sup> (maior que o território da Alemanha e da França juntos), abrangendo parte dos estados do Mato Grosso, Pará e Amazonas, onde se encontram dois biomas: o cerrado e a floresta amazônica e três bacias hidrográficas (Teles Pires/Tapajós, Xingu e Amazonas). Com isso, podemos verificar que esta obra vai impactar uma imensa área, que por muitos anos vem sofrendo com a ausência do Estado, fazendo com que haja aumento das tensões e da violência no campo.

Por essa região se encontrar em uma área com floresta densa e nativa, existe um alto custo ambiental que pode ser gerado, o que justifica a ênfase para a questão do desmatamento, tentando entender os principais determinantes e suas repercussões. A retirada intensiva da vegetação original e a exploração predatória dos recursos naturais apresentam resultados negativos de várias ordens em relação ao meio ambiente.

Em relação aos aspectos das áreas protegidas na área de abrangência da BR-163, segundo o Instituto Socioambiental (ISA), estas áreas correspondem a 27% da área total, estando mais de ¼ sob responsabilidade do Estado. Dessas, as unidades de conservação de uso sustentável abrangem 4,2%, as terras indígenas 20,3%, a Base Militar do Cachimbo, 2,3% e as unidades de conservação de proteção integral, onde é permitido apenas pesquisa científica e ecoturismo, menos de 1%. Portanto, esta obra deverá gerar fortes impactos sobre essa região, que já é demarcada e supostamente é relativamente protegida, o que não é suficiente para garantir sua preservação.

Além das repercussões ambientais, ocorre também alterações do ponto de vista social uma vez que estas mudanças geram divergências já que existem interesses conflitantes entre os povos indígenas e as populações tradicionais que já ocupam este território e os do agente do agronegócio que observam a região como possibilidade de expansão de suas atividades, possibilitando a reprodução de seu capital.

Estes conflitos se expressam principalmente na questão da terra, onde já é possível visualizar alguns conflitos movidos, por enquanto, apenas pela esperança de que as obras de asfaltamento da rodovia serão concretizadas e que após concluídas podem intensificar ainda mais essas repercussões, tais como a grilagem e a ocupação ilegal de terras públicas, concentração fundiária e até mesmo a expulsão de grupos indígenas e populações tradicionais.

É importante ressaltar que esta área é uma das que possui os menores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) do país, apresentando baixas densidades demográficas em torno de 1,79 hab./km<sup>2</sup>, e abandonada em relação às políticas públicas como transportes, energia, trabalho, educação e saúde, retratando graves problemas sociais.

O fundamental neste estudo é diagnosticar e analisar as repercussões socioambientais do asfaltamento da BR-163 paraense, particularmente as ações que envolvem o desmatamento e a desapropriação de terras, entendendo como o território está sendo apropriado, estando aí a raiz dos conflitos, significando fazer uma leitura sob o olhar geográfico, no contexto do papel exercido pela BR-163, sendo revelador de que maneira esse novo território está sendo construído. Logo, a questão ambiental será retratada, particularmente as ações que envolvem o desmatamento em suas relações com os processos econômicos, políticos, culturais e sociais a partir da dimensão espacial.

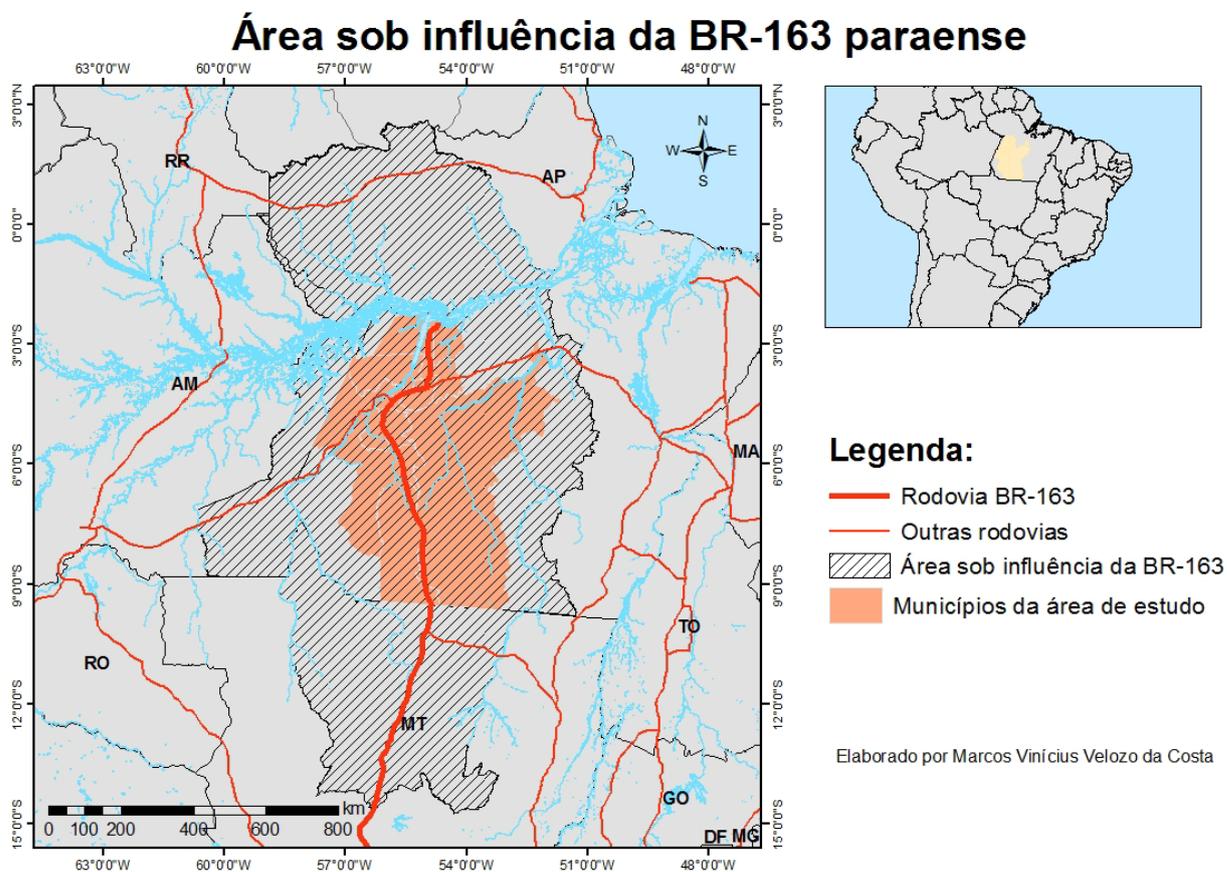
### **Área de estudo**

Esta pesquisa terá como assunto a área sob influência da rodovia BR-163 que está sofrendo transformações recentes desencadeadas pela implantação dessa nova logística. Com a pavimentação da rodovia BR-163 no seu trecho paraense, vai se

concretizar uma reivindicação antiga, a ligação em melhores condições entre Cuiabá e Santarém.

De acordo com o Ministério da Integração Nacional, a área de influência da BR-163 compreende 65 municípios, sendo que 32 destes se encontram no estado do Mato Grosso, 28 estão no estado do Pará e apenas 5, no estado do Amazonas, compreendendo uma área total de 974 mil km<sup>2</sup>. Em relação ao tamanho do território, mais da metade desta situa-se no Pará, enquanto cerca de um terço está no estado de Mato Grosso e apenas 15% no Amazonas. O enfoque principal dessa pesquisa não vai abranger a toda a área de influência da BR-163 oficializada pelo governo federal, devido às especificidades dessa área. Neste caso, vamos nos ater aos municípios que se encontram no sudoeste do estado do Pará como pode ser visto no mapa 1.

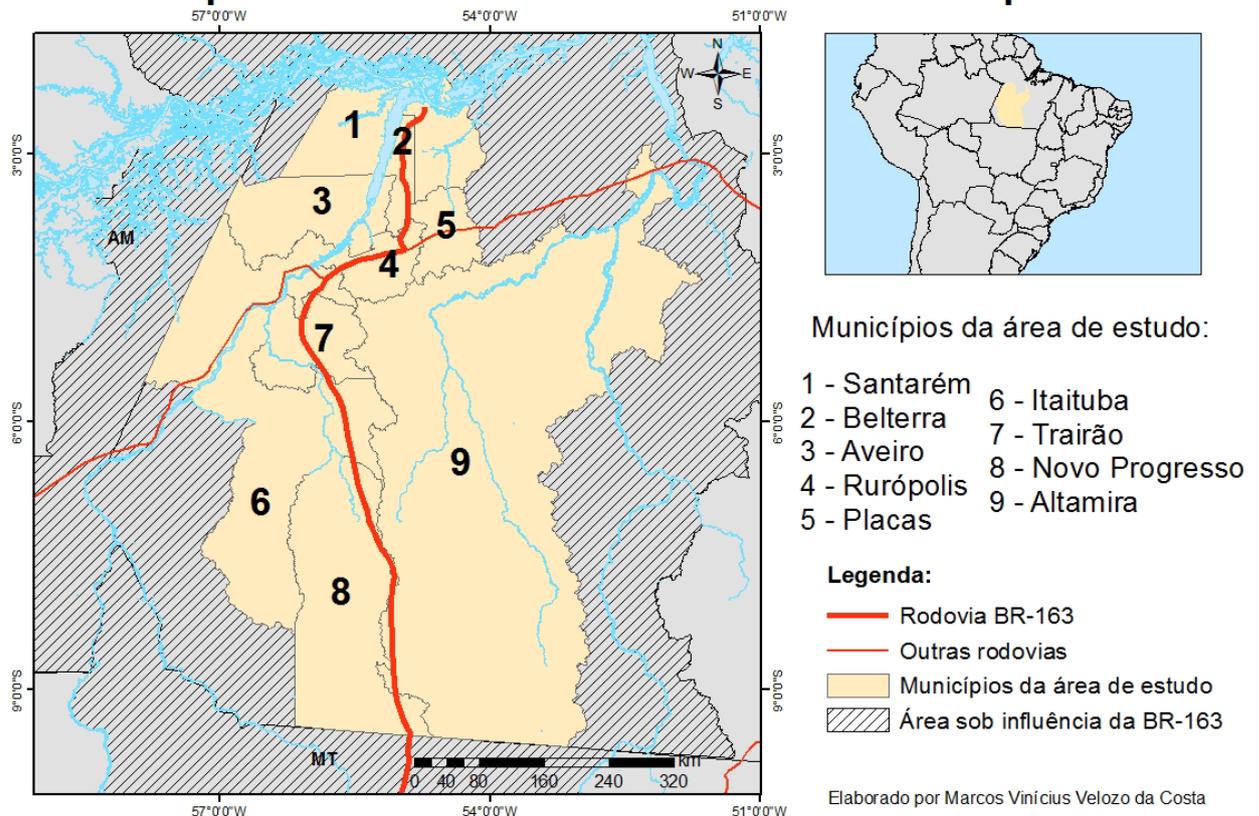
Mapa 1



No caso desta pesquisa, escolhemos 9 municípios localizados no estado do Pará que são cortados pela rodovia ou que possuem alguma parte de seu território no raio de 50 km em relação a margem esquerda ou a margem direita da rodovia, cabendo ressaltar que esses serão os municípios mais afetados diretamente. Dos 28 municípios sob a área de influência da BR-163 no estado do Pará, a preferência se deu para 9 deles visto que os demais se encontram ao norte do rio Amazonas, cujo trecho da rodovia BR-163 nunca foi implementado, estando somente planejado, estando os demais distantes mais de 50 km em relação às margens da rodovia. Dessa maneira, os 9 municípios a serem estudados se encontram no mapa 2.

**Mapa 2**

**Municípios sob a área de influência da BR-163 paraense**



No que concerne à área de estudo, embora o cerne da pesquisa se situe na parte paraense da BR-163, não se pode perder de vista o que acontece, em termo de

desmatamento e conflitos sociais na parte mato-grossense, considerando-se que esta imensa fronteira do capital representada pela Cuiabá-Santarém, se encontra em fases distintas, não apenas do ponto de vista temporal, mas também territorial.

### **Justificativa**

A pavimentação da BR-163 no trecho paraense tornou-se urgente em função da necessidade dos agentes do agronegócio em encontrar uma nova opção em termos da logística de transporte para baratear os custos em relação ao frete, visto que, atualmente, são percorridas grandes distâncias para chegar aos portos de escoamento, ou seja, a Paranaguá e Santos.

É de extrema importância conhecer as repercussões sócio ambientais engendradas nessa região que precisa ser protegida, podendo este estudo constituir subsídios ao “Plano de desenvolvimento regional sustentável da área de influência da rodovia BR-163”, sendo um instrumento de alerta para a gravidade da situação e que possibilitará verificar como as transformações recentes estão repercutindo na população local e em termos ambientais.

Este processo, como pode ser visto em reportagens recentes, já está sendo desencadeado, configurando-se a área sobre o eixo da BR-163 como uma das regiões com maior número de desmatamentos na Amazônia, segundo dados do SAD (Sistema de Alerta de Desmatamento) do Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon). Outro ponto interessante desses dados é que o estado do Mato Grosso já não se situa mais como líder, pois a maior parte do desmatamento se concentra no estado do Pará, o que pode ser explicado pelo fato da fronteira agrícola moderna já se encontrar em um estágio mais avançado em Mato Grosso, enquanto no Pará se encontra em sua

fase primária, com os movimentos de terras e conseqüentemente maior desmatamento, que atingem até mesmo as áreas protegidas como as unidades de conservação. Outro ponto interessante é que o estado do Pará já é o segundo estado que possui o maior número de conflitos por terra<sup>1</sup>, totalizando segundo o relatório síntese Conflitos no Campo Brasil 2011, da Comissão Pastoral da Terra (CPT), 44 ocorrências, só estando atrás do Maranhão que registrou 50 conflitos entre janeiro e setembro de 2011. Cabe ressaltar que, apesar de possuir o segundo maior número de ocorrências, o estado do Pará é o que possui o maior número de famílias afetadas, totalizando 7.226 famílias. Os números do Pará são tão expressivos que o número de conflitos que ocorrem somente neste estado é maior que de cada região brasileira (Sudeste, Centro-Oeste e Sul), excetuando-se o Nordeste. Logo, esta pesquisa trata de um tema atual, em uma região que sofrerá intensas mudanças nos próximos anos provocadas por diversos interesses e que possui uma atenção em escala nacional e internacional, já que é uma área rica em biodiversidade e que necessita de preservação ambiental, como também social.

## **Objetivo e questionamentos**

Considerando-se os atuais projetos de asfaltamento da BR-163 no trecho do Pará, é importante detectar as repercussões socioambientais, especialmente em termos do desmatamento, e seus efeitos econômicos, políticos, culturais, sociais e espaciais, envolvendo as populações tradicionais e povos indígenas, sob pressão do avanço das atividades agropecuárias. Algumas indagações fundamentais nortearão esta pesquisa:

- Em que contexto político e econômico ocorre a implementação da rodovia Cuiabá-Santarém, e como vem ocorrendo a ocupação no trecho paraense?

---

<sup>1</sup>Segundo a Comissão Pastoral da Terra (CPT), entende-se como conflitos por terra as ocorrências de despejos, expulsões, ameaças de despejos e expulsões, bens destruídos e pistolagem.

- Considerando que a terra, o capital e o trabalho constituem fatores estruturantes da nova fronteira, indaga-se que consequências o asfaltamento apresenta em termos do movimento e regularização das terras?
- No que se refere ao capital, quais as novas atividades que vêm se implantando, com que nível técnico e de inversões?
- Em termos do trabalho, quais as mudanças que vêm ocorrendo na última década?
- Quais as consequências do modelo de estruturação dessa fronteira em termos do desmatamento nos municípios da área de estudo da BR-163 paraense e, nesse processo, que tipo de áreas foram preservadas?
- Como essa estruturação vem provocando conflitos em termos da posse e o uso da terra das populações tradicionais?
- Como o poder público se encontra presente e garante a aplicação das leis e a implantação de um Estado de direito em termos de garantir maior preservação ambiental, em relação às unidades de conservação e da resolução dos conflitos sociais?

### **Questão central**

A partir destas questões, é possível avançar na formulação de uma questão central preliminar. Considerando-se o processo de asfaltamento da BR-163 no trecho paraense, pode-se afirmar que o mesmo implica em repercussões de ordem socioambiental de intensa gravidade, podendo tais processos serem relacionados a interesses de expansão do agronegócio localizados prioritariamente na BR-163 mato-grossense e vinculados a uma nova logística de escoamento de produção em direção ao norte do país.

Todo esse processo é profundamente contraditório, emergindo como principal contradição as diferentes lógicas entre os interesses dos empresários por um lado e das comunidades tradicionais, por outro, as quais vêm se revelando incompatíveis. Em consequência disso, indaga-se, em que medida a sustentabilidade ambiental e social podem acontecer no contexto acima exposto.

Em que medida tais elementos contribuíram na caracterização das especificidades dessa fronteira, reveladoras de como vem ocorrendo o processo de acumulação do capital, como ressalta Giddens (1996) na atual fase da modernização radicalizada.

### **Operacionalização prevista**

Num primeiro momento, foi feita uma revisão bibliográfica e levantamento da bibliografia teórica, histórica e da legislação e documentos oficiais. Como as transformações que vêm ocorrendo estão centradas na questão da logística de transportes, fator que impulsiona o desenvolvimento da região, foi possível encontrar contribuições em Frédéric Monié, Mário Possas e Ricardo Castillo. O entendimento do conceito de fronteira, mais especificamente do avanço da fronteira agrícola moderna e suas conseqüentes transformações pode ser melhor entendido com a bagagem de Lia Osório Machado e José de Souza Martins. As relações entre nível técnico e espaço puderam ser compreendidas com subsídios de Milton Santos e Júlia Adão Bernardes, bem como com o auxílio de Roberto Lobato Correa. Em relação à esfera ambiental, as leituras de Enrique Leff e Ignacy Sachs se tornaram fundamentais. O Estado através de suas políticas públicas pode ser melhor entendido através de Maria Célia Nunes Coelho e Jorge Romano. É importante esclarecer que foram mencionados apenas alguns

autores. No entanto, no decorrer da dissertação a contribuição de vários autores foram de grande valia.

Na segunda etapa, foi realizado o levantamento dos dados secundários em diversos órgãos governamentais e não governamentais. Assim, foram construídos tabelas e mapas envolvendo dados sobre desmatamento e a situação das unidades de conservação, através de dados obtidos no INPE, IMAZON (Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia) e ISA (Instituto Socioambiental). Também foram utilizados indicadores de ordem econômica envolvendo as seguintes atividades: extração madeireira, pecuária bovina, produção de grãos, estrutura fundiária, bem como indicadores sociais relacionando aspectos da população tradicional, através das estatísticas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), Comissão Pastoral da Terra (CPT), Relação Anual de Informações Sociais – RAIS/MTE e da Secretaria de Estado de Planejamento, Orçamento e Finanças do estado do Pará (SEPOF-PA). Com o tratamento e análise dos dados foi possível construir cenários espaciais, produtivos, sociais e ambientais.

Em uma terceira etapa do projeto de pesquisa foi imprescindível a realização de trabalho de campo com o objetivo de coletar dados primários importantes para entender as nuances da área de estudo e quais os novos arranjos espaciais e que consequências eles trazem. O entendimento do papel do Estado na instalação de infraestrutura, os atores interessados nessa infraestrutura e a questão do desmatamento e dos conflitos foram algumas das questões que contaram com informações obtidas no trabalho de campo. As informações necessárias nesta fase foram adquiridas através da realização de entrevistas à Cargill, Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Santarém, Sindicato Rural de Santarém e organizações não governamentais. Todos os dados da pesquisa receberam

tratamento estatístico adequado e foram apresentados na forma de tabelas, gráficos e mapas devidamente analisados.

## **Capítulos da dissertação**

No primeiro capítulo, foram analisados aspectos teóricos. O referencial teórico é de suma importância na condução das análises, uma vez que utiliza as categorias apropriadas para analisar determinado fenômeno que pode ser abordado segundo óticas distintas. Enfim, é importante articular as relações sociais, políticas e econômicas com o intuito de se fazer uma análise crítica das questões ambientais e sociais, fato que a geografia possibilita verificar através da perspectiva espacial.

A Amazônia sempre foi considerada como uma região intocável do território brasileiro. A partir da década de 1970, ela aparece como a grande região a ser ocupada. Com isso, neste segundo capítulo foi apresentado o histórico da ocupação dessa região, onde foram analisadas as especificidades desse processo, bem como as suas potencialidades servindo como uma nova opção logística.

No terceiro capítulo procuramos apreender no âmbito de um novo contexto nacional e internacional, aspectos econômicos da produção nacional e local de grãos, inserindo-a no entendimento do que impulsiona o surgimento dessa opção logística que tem como objetivo a redução de custos, sobretudo do frete, no qual onera bastante o agronegócio brasileiro. Nesse sentido, foi feita uma caracterização da região entendendo as modificações engendradas na área de influência da BR-163, nos últimos dez anos, seguindo a lógica dos fatores terra, capital e trabalho.

Essa nova opção logística que está sendo construída envolve desmatamento e conflitos que trazem consequências significativas em termos socioambientais, daí a

importância de analisarmos dados atuais que já demonstram algumas mudanças que nortearão o futuro dessa região. No quarto capítulo analisamos essas repercussões socioambientais nesse processo onde existem inúmeros atores envolvidos com interesses conflitantes.

# Capítulo 1

## Caminhos conceituais

No desenvolvimento de uma pesquisa é primordial a utilização de categorias e conceitos que se tornam fundamentais para o direcionamento da investigação científica. Na ciência geográfica, a discussão conceitual é entendida como um instrumento fundamental na compreensão da realidade humana. Na busca pela construção do conhecimento, é necessário uma discussão na direção do campo teórico, trabalhando de forma adequada as categorias de análise que são utilizadas pela geografia.

As categorias de análise são trabalhadas devido à necessidade do entendimento da complexidade do mundo atual, já que um conceito é a compreensão do mundo real através de formulações do intelecto humano. Devido às transformações que ocorrem no mundo e às diferentes concepções, é importante entender que os conceitos não são algo pronto e acabado, pelo contrário, estão em constante construção.

Nesta pesquisa, os principais conceitos, categorias e noções que serão trabalhados são a logística de transporte que, representada pelas melhorias que estão sendo implementadas na BR-163 redirecionará os fluxos de grande parte da cadeia produtiva mato-grossense e trará repercussões ambientais e sociais para o seu trecho paraense. A referida logística, por sua vez, está proporcionando o surgimento e a consolidação de novas fronteiras, conceito a ser discutido devido ao novo significado que vem dando ao território.

Por sua vez, todas essas transformações se refletem em conflitos devido à incompatibilidade dos objetivos do uso da terra entre populações tradicionais e

indígenas em contraponto com os novos agentes, ligados ao agronegócio que vem se instalando na região. Com as transformações que vêm ocorrendo na região, a noção de desenvolvimento sustentável, que aparece em muitos documentos e planos oficiais como um objetivo a ser alcançado, suscita discussão, ou seja, o aprofundamento da natureza desse desenvolvimento, para quem e como alcançá-lo, surgindo aí o papel do Estado, um dos principais atores que através das políticas públicas influencia todo o desenvolvimento deste processo.

### **1.1.A logística de transporte como instrumento indutor de transformações espaciais**

Como as transformações que vêm ocorrendo estão centradas na questão da logística de transportes, fator que impulsiona o desenvolvimento da região, é necessário a compreensão do que este termo abrange. A logística, em seu uso contemporâneo, no sentido empresarial é compreendida como voltada para proporcionar maior competitividade e acumulação do capital.

A logística tem em sua origem um propósito militar de colocar recursos no local certo e na hora certa para conseguir vencer as batalhas, mas em seu uso contemporâneo, como demonstra Castillo, este termo tem um significado muito mais amplo, uma vez que hoje se compreende não no sentido militar, mas sim no empresarial, estando vários atores e interesses vinculados aos fluxos com o intuito de obter maior competitividade, proporcionando assim maior acumulação do capital. Este autor diz que em sua “dimensão geográfica”, logística é

*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. 37).*

Atualmente, a logística é prioridade na agenda dos agentes públicos e um elemento estratégico para as grandes empresas já que para a realização da produção em escala mundial é necessário proporcionar maior fluidez e racionalidade aos circuitos espaciais produtivos. Dessa maneira, se torna importante compreender esse conceito e a sua relação com a logística. Como demonstra Castillo (2010), a ideia de circuito de produção não está ligado somente à produção, mas também à distribuição, à troca e do consumo, esclarecendo que esta ideia nos remonta a Marx, já que na compreensão da apropriação do excedente, a mais-valia, esta não se limitaria somente à produção, mas sim desde a sua confecção até ao consumo final, acrescentando dessa maneira a circulação da mercadoria no circuito produtivo. Portanto, a circulação ganha importância, tornando-se um dos elementos fundamentais da produção.

Segundo Santos e Silveira (2001), a relação entre circuito espacial produtivo e logística, que traz a ideia de movimento, é de suma importância para a análise geográfica, já que para os autores:

*(...) para entendermos o funcionamento do território é preciso captar o movimento, daí a proposta de abordagem que leva em conta os circuitos espaciais da produção. Estes são definidos pela circulação de bens e produtos e, por isso, oferecem uma visão dinâmica, apontando a maneira como os fluxos perpassam o território (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 143).*

É importante analisar que a logística, que é a atividade que tem como intuito o planejamento, a organização, o controle e a realização de determinadas tarefas associadas à armazenagem, transporte e distribuição de bens e serviços possui uma estreita relação com a competitividade, visto que quanto maior é a eficiência e rapidez no alcance do objetivo, maior serão as vantagens que determinada empresa ou atividade terá perante outras uma vez que competitividade é concorrência, rivalidade, conflito.

O agronegócio presente no estado de Mato Grosso é reflexo da crescente especialização produtiva dos lugares, já que nesse caso verificamos um grande distanciamento dos locais de produção dos locais de consumo. Essa possibilidade ocorre devido ao desenvolvimento dos sistemas de transportes e comunicações, sendo que para o estado de Mato Grosso a infraestrutura disponível atualmente é considerada precária e ineficiente. Portanto, para que se alcance uma agricultura globalizada são necessários grandes investimentos do Estado em infraestrutura no intuito de viabilizar os circuitos espaciais produtivos.

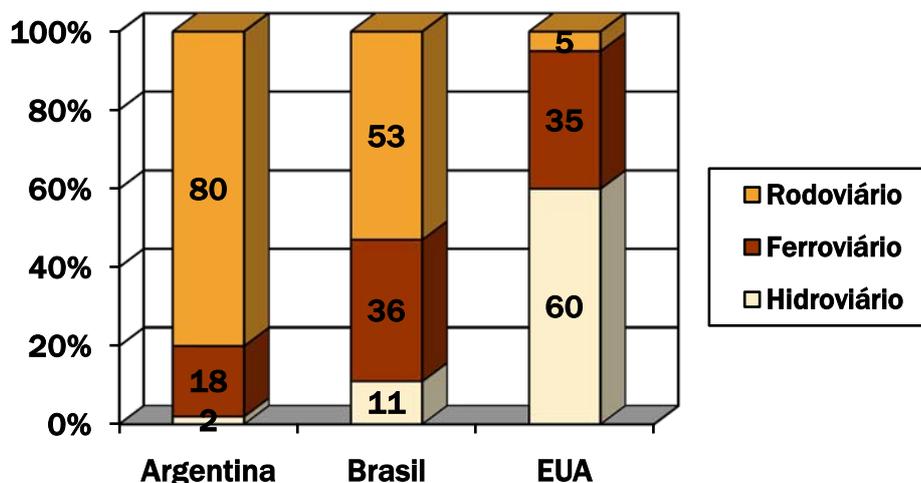
No intuito de compreender melhor a situação dos agricultores da soja em termos de competitividade, se torna oportuna a comparação com a situação logística de outros países grandes produtores e exportadores de soja, como os Estados Unidos e a Argentina. Dentre esses países, o Brasil é o que possui o maior valor de frete. Segundo dados da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC), o valor médio do frete no Brasil em 2010 foi de US\$ 83 / ton., enquanto nos Estados Unidos foi de US\$ 23 / ton. e na Argentina de US\$ 20 / ton.

Na Argentina, este valor baixo é reflexo da proximidade do seu local de produção e dos portos exportadores que é, em média, de 150 a 200 km. Dessa maneira, como pode ser visto na figura 1, o modal rodoviário é o mais utilizado para o transporte de soja nesse país, representando 80%, visto que para pequenas distâncias esse é o mais

vantajoso por permitir a recepção da carga na “porteira” da fazenda e a sua entrega no exato local de destino, sendo esse tipo de transporte bastante vantajoso na questão da flexibilidade da rota. No caso dos Estados Unidos, a distância dos locais de produção até os portos é bastante parecida com a do Brasil, se distanciando mais de 1000 km, daí a grande utilização do modal hidroviário, com custos bem menores para o transporte de grãos por longas distâncias, fazendo com que o custo do frete dos Estados Unidos seja bem inferior ao do Brasil o qual, mesmo tendo que percorrer grandes distâncias ainda utiliza o modal rodoviário como o principal transporte de soja do país. Isto explica o alto custo do frete brasileiro em comparação com os outros dois países.

Figura 1

### Matriz de transporte no agronegócio da soja – 2010



Fonte: ANEC

Atualmente, o estado de Mato Grosso, corresponde a 27,33% de toda a soja produzida no país, fazendo com que esse estado seja um exemplo bastante demonstrativo da realidade do agronegócio da soja no país. A questão sobre a pavimentação da BR-163 é tão importante para Mato Grosso que, no caso desses agricultores, a circulação é um dos seus principais entraves para um maior ganho de

competitividade. A BR-163 sempre apareceu como uma das principais alternativas para o escoamento da produção, sendo este um assunto tão estratégico que, em 1996, foi fundada a Associação de Desenvolvimento Regional para conclusão da BR-163 com sede em Sorriso (MT), formada para pressionar melhorias nesse eixo de escoamento. O interesse privado é tão forte que já foi até proposto para o governo federal que um grupo de empresários asfaltaria o trecho paraense da rodovia Cuiabá-Santarém, cabendo assim à iniciativa privada os investimentos na infraestrutura da rodovia.

Cabe ressaltar que existem projetos com outras opções logísticas para o agronegócio localizado no estado de Mato Grosso. Podemos destacar a Ferrovia Oeste-Leste e a hidrovía Teles-Pires/Tapajós. Inclusive, em termos, de transportes de grãos é muito mais vantajoso com custos mais baixos o transporte de grãos por longas distâncias ser feito através de hidrovias, como é o caso dos Estados Unidos (como pode ser visto no gráfico), que junto com o Brasil e a Argentina é um dos maiores produtores e exportadores de soja no mundo.

A movimentação logística é um dos pontos mais importantes, pois nele reside a maior parte dos custos das *commodities* (cerca de 30%, na soja). A produção de soja está migrando para as regiões de fronteira agrícola no centro-oeste e norte do país, cada vez mais distante dos principais polos consumidores e dos corredores de exportação localizados no sul e sudeste do país. A rodovia Cuiabá-Santarém estaria ligada a noção de uma linha de rede extravertida à (vinculada ao mercado externo) na medida em que proporcionaria que a produção mato-grossense chegasse com maior competitividade aos destinos tradicionais de exportação de *commodities* brasileiras, ou seja, à China e à Europa, bem como uma linha da rede intravertida (voltada para a integração territorial interna) uma vez que possibilitaria uma ligação mais efetiva da Amazônia com o Centro-Sul do país. Segundo Barros et al (1997), com a estabilização da economia e a

eliminação do processo inflacionário, a noção de preços relativos trouxe à tona às ineficiências da infraestrutura que prejudicam a competitividade dos produtos brasileiros

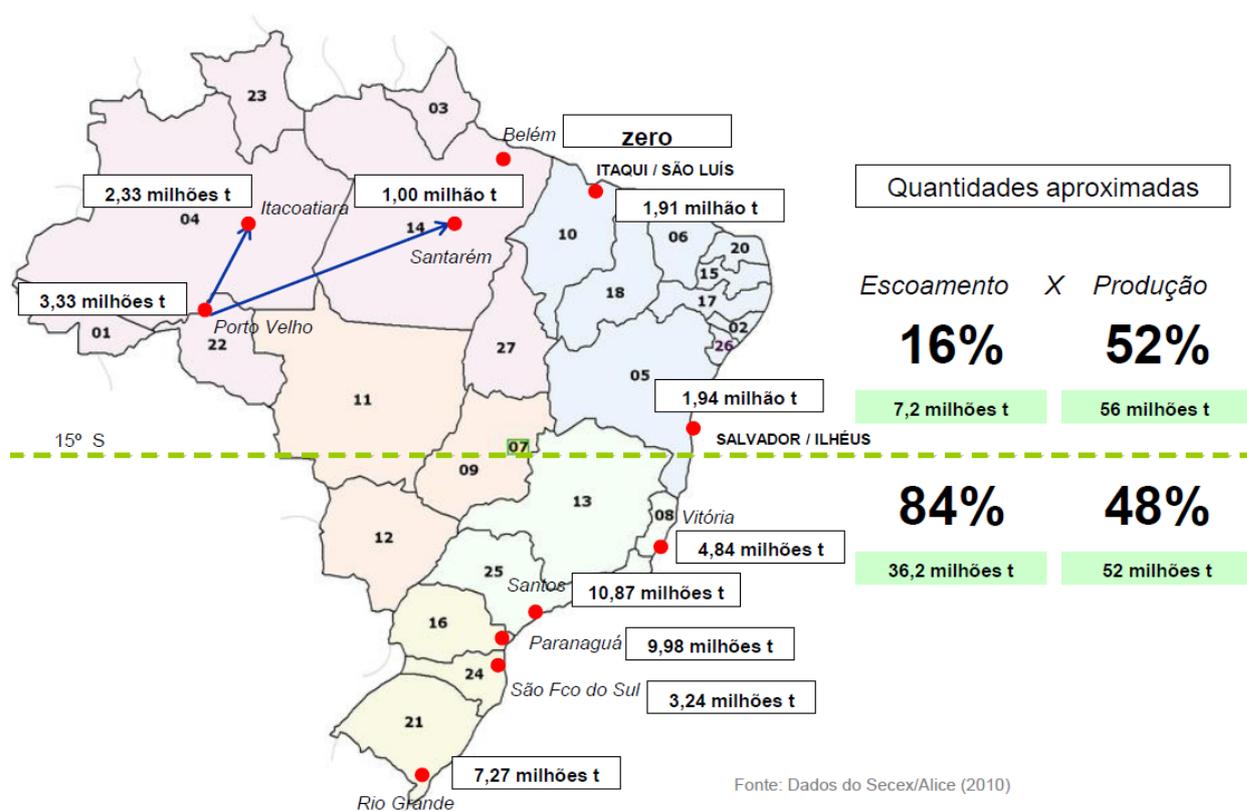
Além disso, nos anos 90, como ressalta Monié (2011), a globalização é

*(...) analisada como a formação de um gigantesco espaço transnacional, a fluidez da circulação foi transformada em objetivo prioritário das políticas públicas. A luta contra os “custos países”, conjunto de gargalos técnicos, operacionais e burocráticos que prejudicam a fluidez da circulação, passou a orientar a ação pública com desdobramentos relevantes em termos de relação entre as infraestruturas de transporte e sistemas espaciais (MONIÉ, 2011, p. 162)*

No caso do estudo da logística na BR-163 paraense, embora o termo logística com um conjunto de competências infraestruturais deva ser contemplado, a logística de transportes assume prioridade. Pelo fato de que a circulação e a distribuição ganham importância no modo de produção capitalista atual, o transporte é a atividade logística mais importante. O transporte de mercadorias que consiga chegar ao seu destino com a integridade da carga, no prazo combinado e a baixo custo exige o que se chama logística de transporte. A eficiência dos sistemas de transporte é assegurada pela densidade técnica das vias de circulação e dos meios de transporte. É dessa forma que a BR-163 entra nos interesses do agronegócio no Centro-Oeste brasileiro como a solução do seu principal gargalo nessa região, a falta de uma logística competitiva para o escoamento de sua produção. É nesse contexto que Mário Possas (1990), verifica a criação da logística em que o Estado tem um papel importante, proporcionando um ambiente mais competitivo.

Através de dados da exportação do complexo de soja e de milho por porto em 2009 obtidos no Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) e organizado pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), é bastante clara a ineficiência logística atual do país.

**Figura 2**  
**Exportação do Complexo Soja e Milho por porto em 2009**  
**(em milhões de toneladas)**



Conforme pode ser visto na figura 2, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) dividiu o país em 2 partes, colocando o paralelo 15° S como o limite entre eles. Dessa maneira, verifica-se que, em 2009, 52% de toda a produção de soja e milho do país era realizada acima desse paralelo, mas devido às poucas opções logísticas existentes, somente 7,2 milhões de toneladas eram escoados pelo norte do país em uma região que produziu 56 milhões de toneladas. Em contrapartida, 84% de

toda a produção foram escoados pelos portos do Centro-Sul do país, refletindo dessa maneira que boa parte do que é produzido acima do paralelo 15° S é exportado pelos portos do Centro-Sul do Brasil. Isto ocorre não por opção visto que seria muito mais vantajoso exportar pelos portos do norte do país até mesmo por esses estarem mais próximos dos principais destinos da exportação dessas *commodities* que é a Europa e a China, mas por esses produtos agrícolas não encontrarem eixos de escoamento que possibilitem a ligação entre as suas regiões produtoras e os portos de escoamento.

A rodovia Cuiabá-Santarém é um desses eixos que não possibilita essa ligação das regiões produtoras com o porto de escoamento, nesse caso, o porto de Santarém, devido ao fato de que boa parte de sua extensão não possui asfalto prejudicando assim a viabilidade do escoamento da produção. Logo, a conclusão da pavimentação traria uma possibilidade maior de que esse quadro demonstrado pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) se modifique fazendo com que a produção mato-grossense que é a mais significativa acima do paralelo 15° S, seja escoada na direção norte, sendo possível desafogar o movimento dos portos de Santos e de Paranaguá.

Monié ressalta a importância dessa logística de transporte para a região de Mato Grosso quando diz que

*essa contradição entre eficiência dos circuitos produtivos (elevada competitividade empresarial) e grave deficiência dos circuitos logísticos (baixa competitividade infra-estrutural) gera distorções consideráveis que dominam a pauta acadêmica e mobilizam a atenção dos atores econômicos e políticos regionais (MONIÉ, 2007, p. 157).*

Dessa maneira, é possível verificar que existem muitos interesses envolvidos na conclusão da pavimentação da BR-163, sendo que os atores mais privilegiados são

aqueles ligados ao agronegócio e localizados no estado de Mato Grosso que, apesar de terem baixos custos de produção em relação a outros países grandes exportadores de soja, possuem um grande ônus com o transporte, prejudicando a sua competitividade no mercado internacional. A possível conclusão dessa obra se deve em grande parte à pressão que esses grupos exercem tanto no âmbito estadual, como na escala federal.

## **1.2. Construção e expansão de uma nova fronteira do capital**

Quando nos deparamos com certos conceitos, temos que ter noção que estes se transformam em seu entendimento devido às transformações inéditas às quais o mundo nos submete. A partir de novos elementos que visualizamos nestas transformações, a conceituação de certos autores, devido à temporalidade histórica, algumas vezes não nos serve para entender o mundo atual. É importante que se verifique onde e quando os autores aplicaram certo conceito e daí podemos partir do pressuposto que é de suma importância que se questione e reinterprete os conceitos uma vez que os autores não se encontram em um mesmo universo. Com o conceito de fronteira, isto não é diferente, por isso procuraremos enfocar como as fronteiras se diferenciam em tempos e espaços distintos e aplicá-los ao que ocorre atualmente na Amazônia que está sob influência da BR-163.

Segundo Túrner (*apud* Bernardes, 2006), em suas concepções da história americana, o avanço da fronteira ocorria com a ocupação dos chamados espaços “vazios”, onde se tinha uma visão que o território que já era ocupado pelos índios americanos era o mundo selvagem e precisava ser ocupado pelo mundo civilizado. A fronteira era justamente o contato entre esses dois mundos. E este pensamento

influenciou os estudos latino-americanos, e era essa a concepção na ditadura militar brasileira, quando iniciou a abertura de estradas na região Centro-Oeste e na Amazônia.

Neste estudo, a nossa visão de fronteira não é esta, uma vez que a fronteira técnica do agronegócio não avança por espaços vazios, visto que no sul e sudoeste do Pará podemos encontrar tribos indígenas e populações tradicionais que utilizam a terra para a sua subsistência, sendo esta fronteira marcada pelo conflito social, pela luta pela terra, o que justamente não nos faz seguir o pensamento de Turner (*apud* Bernardes, 2006) que negligenciou essa característica de suma importância para o entendimento da fronteira, visto que é somente quando o conflito desaparece que a fronteira deixa de existir.

Verifica-se que a fronteira que está avançando com alto nível de tecnologia é aquela onde a terra é vista como um meio para a reprodução do capital, daí o conflito de interesses entre os agentes do agronegócio e os índios e as populações tradicionais. O deslocamento da fronteira na região demonstra através de fatos históricos que esse deslocamento é confrontado no âmbito de bastante resistência e revolta, mas também não deixa de carregar sonho e esperança. É importante salientar que esta fronteira, que avança sobre a Amazônia, se constitui como uma nova categoria de fronteira que se distingue de outras também conhecidas no país, como a do extrativismo da borracha, do café e do gado.

Essa nova logística representada pela pavimentação da BR-163 em seu trecho paraense, que redirecionará os fluxos, já vem gerando fronteiras que se diferenciam no mesmo tempo em diferentes espaços. Segundo Lia Osório Machado, esta fronteira representa

*o uso de recursos técnicos modernos, a articulação com o capital privado nacional e internacional, e a integração da*

*colonização regional a um projeto mais amplo de modernização institucional e econômica (MACHADO, 1995: 193).*

O avanço da fronteira na BR-163 no estado de Mato Grosso e no Pará se encontra em estágios distintos, revelando espaços estruturados diferenciados, ocorrendo no primeiro estado a existência de fronteiras consolidadas altamente tecnificadas, inclusive com a presença da cadeia carne/grãos, fase mais avançada do agronegócio, a qual com a conclusão da pavimentação da rodovia, vai ser “empurrada” em direção ao norte, com forte agregação de valores. Acima desta fronteira, está a presença da pecuária que vai abrindo novos territórios para o agronegócio.

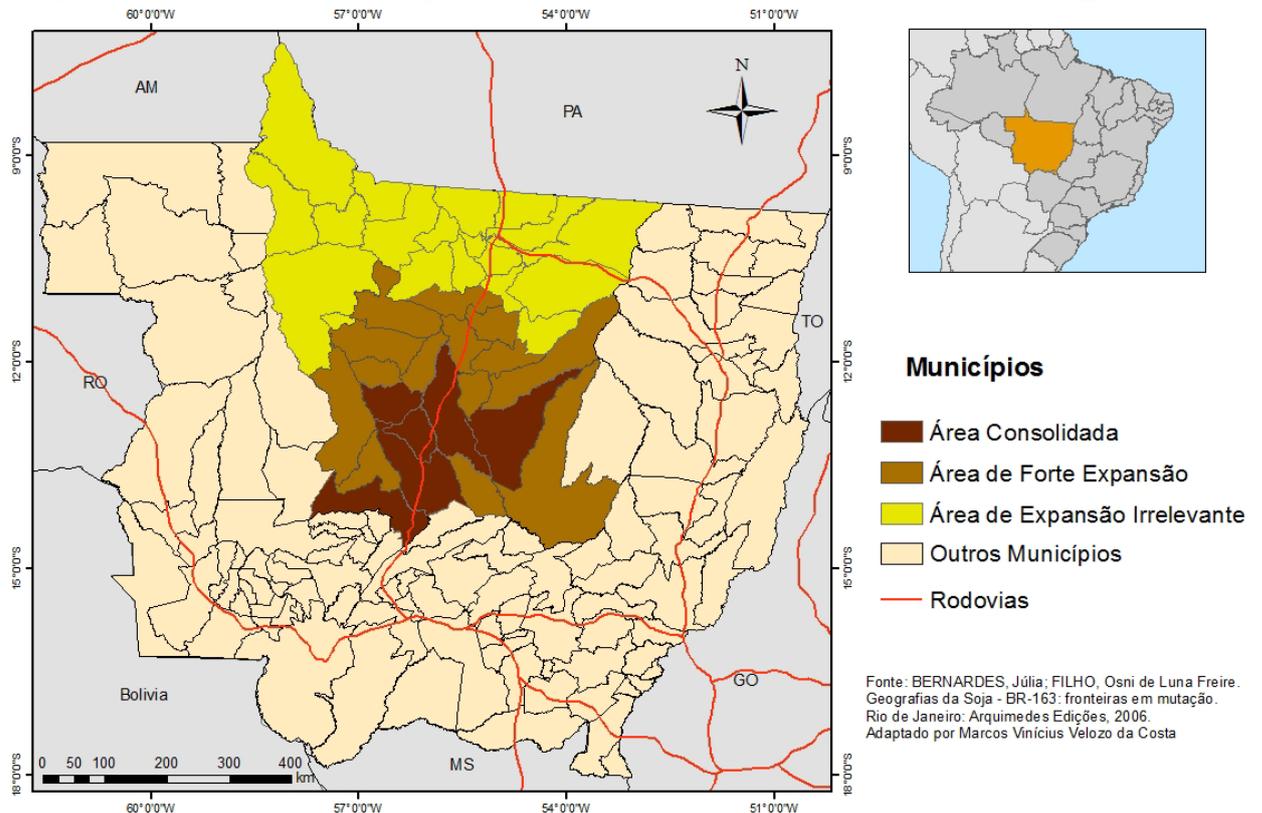
Essa diferenciação do que ocorre em distintas regiões no estado de Mato Grosso pode ser encontrada em Bernardes (2006), que faz a distinção de três áreas pela incorporação técnica na produção que quanto mais tecnificada, maiores rendimentos produz, ocorrendo maior circulação do capital, gerando assim maiores lucros e aumento de poder. Como pode ser observado no mapa 03, essas três fronteiras diferenciadas pelo uso da técnica se dividem em uma área onde a produção de soja está mais consolidada (cor marrom escuro) e que atualmente é palco das transformações com a implementação da cadeia carne/grãos na região que tem o intuito de acrescentar maior valor agregado na produção, visto que integra a criação de aves e suínos à produção agrícola que serve de ração para esses animais. Encontram-se nessa área seis municípios (Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Diamantino, Tapurah e Nova Ubiratã).

Ao lado dos municípios da área consolidada, encontram-se aqueles que são a fronteira de expansão da agricultura moderna, representadas pela cor marrom claro. Nessa região, é possível verificar transformações ocorrendo com um alto nível tecnológico e gerando impactos na organização territorial das atividades, bem como para a população ali presente, fazendo com que haja a substituição de atividades

tradicionais em prol dos grandes proprietários que dispõem de grande capital, representantes do agronegócio.

### Mapa03

#### Expansão do cultivo de soja na área sob influência da BR-163 mato-grossense



Ao norte do estado de Mato Grosso e das outras regiões chegando aos limites com o estado do Pará, na chamada Pré-Amazônia, encontra-se a área chamada de pouca produção (cor amarela) onde é possível verificar atividades que historicamente funcionam como precursoras para a entrada do agronegócio, tais como o extrativismo madeireiro, a pecuária e a plantação de arroz. É importante salientar que já é possível mensurar certa produção sojifera na região. Ao que tudo indica, após a pavimentação de todo o trecho da rodovia Cuiabá-Santarém, essa região será valorizada por estar mais próxima do porto de Santarém em relação à área já consolidada e, conseqüentemente, a

entrada do agronegócio na região será inevitável, fazendo com que ocorram mudanças significativas nas atividades da região e para toda a população que ali vive atualmente.

Já no estado do Pará, esta fronteira se encontra em seu estágio elementar com a ocorrência do movimento de terras, revelando assim, níveis diferenciados de desmatamento ao longo desse eixo e de conflitos de terra. Com isso, é possível perceber que o agronegócio em Mato Grosso impulsiona o surgimento de novas fronteiras no Pará. A fronteira em pauta está sendo concebida como em constante mutação, sendo, “(...) simultaneamente, lugar da alteridade e expressão da contemporaneidade dos tempos históricos” (MARTINS, 1996, p. 25). Como pode ser observado, mesmo que essa fronteira se consolide em etapas, o sentido é preparar para a agricultura moderna com a aplicação de técnicas.

É importante analisar todos esses processos que estão desencadeando transformações políticas, econômicas e sociais a partir do entendimento conceitual de frente de expansão e frente pioneira que pode ser visto em Martins (1996). Estas duas denominações se diferenciam pelo modo como compreendemos esta fronteira. A frente de expansão é entendida como a região onde temos a presença das populações tradicionais cuja importância e posse da terra está ligada ao trabalho, não estando arraigada às práticas capitalistas, visto que apenas com o pouco excedente produzido por estes trabalhadores é que ocorre uma eventual troca de mercadorias. Dessa maneira, podemos ressaltar que a terra para as populações indígenas e as tradicionais não é vista como uma mercadoria, uma moeda de troca, mas sim como um meio de conseguir sua subsistência e com os pequenos excedentes produzidos servindo como moeda de trocas para outros produtos que eles necessitem no mercado. Em suma, a importância dada é para o trabalho familiar com a produção de pouco excedente estando o uso privado da terra ligada ao trabalho.

Já a frente pioneira se caracteriza sobretudo pela construção de novas formas e usos da terra, onde esta é vista como mercadoria, estando intrínseca as relações capitalistas. Neste caso, temos a mercantilização da terra, aprofundando as relações capitalistas no campo e na agricultura. De acordo com Martins,

*A concepção de frente pioneira compreende implicitamente a idéia de que na fronteira se cria o novo, nova sociabilidade, fundada no mercado e na contratualidade das relações sociais. No fundo, portanto, a frente pioneira é mais do que o deslocamento da população sobre territórios novos, mais do que supunham os que empregaram essa concepção no Brasil. A frente pioneira é também a situação espacial e social que convida ou induz à modernização, à formulação de novas concepções de vida, à mudança social. Ela constitui o ambiente oposto ao das regiões antigas, esvaziadas de população, rotineiras, tradicionalistas e mortas. [...] A frente pioneira exprime um movimento social cujo resultado imediato é a incorporação de novas regiões pela economia de mercado. Ela se apresenta como fronteira econômica (MARTINS, 1996, p. 29; p. 45).*

A marcha pioneira analisada por Monbeig na expansão do café no oeste paulista, esta incorporação de novas áreas se deu pela implantação das relações capitalistas através da mercantilização da terra. Logo, este autor empregou termos bastante interessantes com o intuito de analisar as etapas das transformações territoriais que são os precursores e os pioneiros. Os precursores são representados pelos índios e pelos antigos camponeses que se limitavam a prática da pesca, caça, criação de gado e da agricultura de subsistência. Já os pioneiros eram os grandes fazendeiros que impulsionavam o alargamento desta fronteira. Toda essas transformações seriam impulsionadas com o intuito de transformar a noção de terra ligada a trabalho em terra mercadoria. Logo, o comércio de terras e as relações sociais ligando a terra como negócio estavam relacionados a expansão da agricultura capitalista.

Desse modo, Monbeig explicitando as etapas da marcha pioneira analisou a noção de franjas pioneiras que representava uma

*[...] região instável e incerta, onde manchas de florestas subsistem às vezes por muito tempo, envolvidas por culturas ou pastagens, mesmo quando já bem mais distante o solo abriga os primeiros cultivos. É uma fronteira que progride irregularmente e em direções confusas.*  
(MONBEIG, 1984, p. 165)

Os pioneiros vão modificar a paisagem agrária pelo investimento de capital empregado. No estado do Pará, verificamos esse movimento na direção sul-norte na medida em que o agronegócio altamente tecnificado no estado de Mato Grosso está “empurrando” essa fronteira para o estado do Pará onde já podemos verificar de certa maneira grande presença de gado que, como elucidam os autores, seriam os precursores, aqueles que estão localizados na outra ponta das franjas pioneiras. E, de certa maneira, o avanço dessa fronteira vai reproduzindo o histórico brasileiro de expansão da fronteira que está ligada à concentração de terras, com organização e a alto controle do território.

O processo de conquista espacial, onde o Centro-Oeste e a Amazônia brasileira vão sendo incorporados se desenvolve por etapas que, de certa maneira, necessitam de um tempo para a valorização e a consolidação desses espaços que foram transformados. O histórico de ocupação demonstra que esses avanços territoriais, ao mesmo tempo que promovem a integração de novos espaços pioneiros, evoluem a introdução de uma nova produção agrícola. Na história brasileira, a agricultura possuiu um grande papel nas dinâmicas espaciais, sendo o elemento motivador de migrações em regiões ainda não exploradas no interior do país.

Machado (1992) analisa a expansão da fronteira no atual contexto do país:

*Diferente do passado, as fronteiras agrícolas das últimas décadas estão localizadas em áreas de floresta tropical, savanas úmidas e secas e campos. Genericamente, observa-se que: a) o padrão espacial está estreitamente vinculado à expansão das vias de circulação; b) são constituídas por movimentos espontâneos de imigração, e por iniciativa de projetos de colonização oficial e privada; c) podem estar especializadas em um único produto, como o arroz, a soja e o trigo, na policultura, ou mesmo na pecuária, com plantio de pastagens; d) diferem quanto ao grau de significação, podendo ser excepcionalmente modernas, como as frentes pioneiras das savanas e campos, ou extensivas, como as frentes pioneiras em área de floresta tropical (MACHADO, 1992, p. 35).*

A consequência na expansão dessa fronteira se dá, sobretudo, por uma elevada subida do preço da terra e por fluxos populacionais que vão transformando toda a dinâmica da região. Esse território vai ganhando novos usos que estão ligados aos interesses externos da população que já vivia nessa região. O significado do território é diferente para as populações tradicionais e grupos indígenas em relação aos anseios dos representantes do agronegócio, seja na condição de uso, que repercute no desmatamento ou na condição de propriedade, que em muitos casos leva à expulsão dos antigos posseiros. Analisando o território, podemos verificar como os interesses do agronegócio são alcançados uma vez que a mudança de uso quase sempre está vinculada a mudanças na propriedade da terra.

Como analisado por Claude Raffestin (1993), o poder expresso pelos atores sobre o espaço, bem como a sua apropriação direciona novos usos, acarretando transformações espaciais e desencadeando processos de reestruturação espacial. É dessa maneira que podemos visualizar a atuação do agronegócio, que impulsiona o avanço da

fronteira tecnológica, originando novos usos e dando novos significados a esse território.

Não se pode esquecer que o território paraense sob influência da BR-163 mantém uma população que possui costumes, tradições e modos de vida próprios. A inserção de uma nova lógica espacial representada pelos atores ligados ao agronegócio desafia as culturas locais ao compactuar com um modelo global que em nada preserva as especificidades do lugar. Assim, a região vinculada à BR-163 paraense é cenário de múltiplas contradições. Cabe ressaltar que a infraestrutura das rodovias possui uma relação direta com os inúmeros projetos de colonização, com a chegada dos colonos, dos investimentos na agricultura e na criação de municípios. Com isso, esta condição ajuda no entendimento da organização espacial da região.

A autora Bertha Becker diz que o território é produzido e sustentado pela prática social e como resalta Milton Santos (1994), devemos entender o território vivido e usado, já que este é o local do trabalho, da residência, onde ocorrem as trocas materiais e espirituais. É dessa forma que entendemos que as transformações que estão sendo desencadeadas na área de influência da BR-163 mato-grossense estão ligadas a um novo uso e apropriação do território, visto como instrumento para a reprodução do capital, sendo altamente tecnificado segundo interesses do agronegócio.

A introdução de novas técnicas promovem modificações no espaço refletindo a capacidade dos agentes do agronegócio em rearranjar fixos e fluxos de acordo com os seus interesses e as demandas do mercado, consolidando fronteiras em diferentes níveis. Como resalta Bernardes (2006: 16), “na medida em que o uso de técnicas modernas constitui a base da produção do espaço numa economia mundializada, os diferentes tipos de espaço nessa fronteira passam a diferenciar-se por sua diferente capacidade de

oferecer rentabilidade às inversões em função de condições de ordem técnica e organizacional”.

Dessa maneira, a relação entre espaço e técnica pode ser percebida em Santos ao afirmar que “sob o impulso de novos sistemas técnicos (...) o espaço é re-qualificado segundo os interesses dos atores hegemônicos da economia e da sociedade” (SANTOS, 1994, p. 33). Portanto, é importante verificar a relação entre os interesses do agronegócio e a pavimentação da BR-163 até Santarém, uma vez que quando estiver concluída a fronteira agrícola moderna não será mais a mesma, já que a criação dessa infra-estrutura deverá impulsionar um rearranjo territorial das atividades produtivas.

Como verificado por Milton Santos (1994), esse são os novos fronts, diferentes do movimento pioneiro de São Paulo analisado por Mombeig e Ari França, onde os grandes plantadores tinham a capacidade de construir estradas de ferro e atrair imigrantes, diferente do que ocorre atualmente, onde o avanço da fronteira altamente tecnificada é feita por grandes empresas com o auxílio do poder público.

Esta fronteira que se configura no século XXI é diferente daquela da década de 1970 e 1980 uma vez que a mundialização do capital requer cada vez mais técnicas e inversões, significando maior competitividade entre os lugares. É possível visualizar atualmente no estado do Pará, a ideia desenvolvida por Roberto Lobato Correa (1996) quando trata do conceito de antecipação espacial. A implantação da Cargill no porto de Santarém, uma grande indústria alimentícia e a principal exportadora de soja do Brasil, também se revela como antecipação espacial, na medida em que a magnitude da produção de soja no momento nesta região não justificaria sua presença com todo o aparato atual. Entretanto, sua implantação significa garantir presença, organização, controle de clientela, antes que outras *tradings* o façam.

Nesse processo, ocorre a chamada antecipação espacial que é uma prática onde a localização de determinada atividade econômica é efetuada antes mesmo que o local ofereça as condições propícias em diversos sentidos como mercado, matéria-prima e especificamente no caso da BR-163 é a construção de uma logística de transporte adequada para o escoamento da produção. Correa diz que isso ocorre porque

*A antecipação espacial significa reserva de território, significa garantir para o futuro próximo o controle de uma dada organização espacial, garantindo assim as possibilidades, via ampliação do espaço de atuação, de reprodução de suas condições de produção (CORREA, 1996: 39).*

Nesse sentido, a melhoria da acessibilidade possibilitará aumento dos fluxos, sendo a infraestrutura e a logística de transporte os elementos motivadores do processo de antecipação espacial na BR-163. Com a conclusão da pavimentação desta rodovia, o norte mato-grossense e o sul e sudoeste do Pará serão valorizados, visto que estão mais próximos ao porto de Santarém, que deverá ser o principal porto de escoamento das *commodities*.

### **1.3.Repercussões sociais e ambientais no contexto da logística**

Na relação sociedade/natureza vemos que, segundo a visão de Harvey (2006), o capitalismo tenta ao máximo a eliminação de todas as barreiras espaciais, tentando aniquilar o espaço pelo tempo, mas para isso, é necessário que se faça por meio da produção de um espaço fixo representado, neste caso, pela BR-163. Assim, o capitalismo produz uma paisagem geográfica através das relações espaciais, da organização territorial e de sistemas de lugares que ocorre num momento particular da

história com o objetivo de alcançar a sua finalidade atual, ocorrendo a reconstrução da paisagem geográfica.

O contexto da pavimentação da BR-163 está inserido nas reduções do custo e do tempo de deslocamento no espaço, na construção de infraestruturas físicas fixas destinadas a facilitar esse deslocamento, assim como dar suporte à atividade de produção, de troca, de distribuição e de consumo. É importante entender a presença cada vez maior do capital embutido no espaço como capital-terreno, capital fixado na terra e a construção da organização territorial ocorre através do poder estatal de regular o dinheiro, a elite, a política.

Numa avaliação histórica, a mudança da visão da natureza ecológica para a natureza econômica, os elementos naturais passam a ser rotulados como recursos, e assim permitindo uma exploração numa escala industrial crescente, nunca vista anteriormente. É preciso salientar que a sustentabilidade tem que ocorrer em todos os aspectos, do ponto de vista econômico, ecológico e social. Na afeição do lucro, se passa por cima das variáveis ambiental e social, onde tudo é visto como mercadoria de troca, até mesmo os elementos naturais. Como demonstra Ignacy Sachs (2008), o desenvolvimento só vai atingir a sustentabilidade quando estiver baseado em três pontos principais, que são a eficiência econômica, a justiça social e a prudência ecológica.

É importante salientar que o crescimento não se limitaria na medida em que ocorresse exaustão de recursos visto que isto não provoca mais do que uma crise no sistema, o qual ressurge mais adaptado ao novo ambiente, valorizando outros recursos. No entanto, atualmente o trabalho humano provoca mudanças ecológicas que podem alcançar magnitudes catastróficas, pondo-se em discussão a proximidade do limite ambiental do capitalismo.

Os limites da exploração do trabalho (ou do homem) devem ser vistos de maneira relativa, pois variam espacial e temporalmente, chegando diversas vezes ao limite físico da vida. O aperfeiçoamento das técnicas possibilita maior exploração tanto ambiental quanto social. Portanto, no capitalismo a exploração do ambiente acontece através da exploração entre homens, e os recursos são valorados de acordo com a necessidade de expansão e acumulação de poucos poderosos, e não da satisfação coletiva.

De acordo com a concepção marxista, a troca material na relação entre a natureza e os seres humanos gera um valor de uso, estando a apropriação da natureza sempre ligada a uma determinada forma social. Como nos lembra Bernardes e Ferreira (2009), na medida que é incorporado o trabalho humano na natureza, esta vai adquirindo uma qualidade social, sendo embutido os valores de uso. Estas transformações na natureza estão condicionadas ao nível tecnológico das forças produtivas materiais e intelectuais desenvolvidas pelos seres humanos.

De acordo com Bernardes,

*A produção de um excedente é a condição necessária para que ocorra a troca regular de valores de uso. Com a produção para intercâmbio, o objetivo imediato para a produção passa a ser o valor de troca. Para criar mercadoria é necessário não só produzir valor de uso, mas transferí-lo para outros por meio da troca. (BERNARDES; FERREIRA, 2009, p. 20)*

Logo, o que podemos constatar é que em uma economia de troca, é vista uma nova relação com a natureza onde a criação de firmas e instituições sociais começa a regular a exploração da natureza em uma escala mais ampliada. Assim, cada elemento da natureza é rotulado e tem embutido um valor monetário de troca. A partir do momento que vivemos em uma sociedade do consumo onde tudo se torna objeto de

consumo e onde a economia mundial é caracterizada pelo desperdício, verificamos uma exploração exorbitante dos recursos naturais que acaba modificando toda a dinâmica da natureza. Desse modo, o valor do espaço é medido, como nos lembra Bernardes e Ferreira (2009) pela qualidade, quantidade e variedade dos recursos naturais disponíveis.

Com o novo direcionamento, todo o território que está sob influência da Cuiabá-Santarém sofrerá alterações, inclusive de ordem ambiental. Daí, a importância de que isto traga desenvolvimento sustentável para esta região. Segundo Sachs,

*o conceito de desenvolvimento sustentável acrescenta uma outra dimensão – a sustentabilidade ambiental – à dimensão da sustentabilidade social. Ela é baseada no duplo imperativo ético da solidariedade sincrônica com a geração atual e de solidariedade diacrônica com as gerações futuras. Ela nos compele a trabalhar com escalas múltiplas de tempo e espaço (...) Ela nos impele ainda a buscar soluções triplamente vencedoras, eliminando o crescimento selvagem obtido ao custo de elevadas externalidades negativas, tanto sociais quanto ambientais. (SACHS, 2008: 15)*

Dessa maneira, o desenvolvimento sustentável é uma ação de longo prazo que pressupõe oportunidades para todos, bem como acesso igualitário aos recursos da natureza. Enfim, trata-se de reduzir o ritmo de exploração da natureza, dando oportunidade para que esta consiga se regenerar. Mas como demonstra Leff

*O planejamento de políticas ambientais para um desenvolvimento sustentável, baseado no manejo integrado dos recursos naturais, tecnológicos e culturais de uma sociedade, conduz à necessidade de compreender as inter-relações que se estabelecem entre processos históricos, econômicos, ecológicos*

*e culturais no desenvolvimento das forças produtivas da sociedade (LEFF, 2007: 80).*

Desse modo, é que as políticas públicas, como a criação de leis e o zoneamento econômico-ecológico da BR-163 são elementos norteadores para que o avanço desta nova fronteira tecnológica não cometa injustiças sociais e degradação ambiental.

Os conflitos sociais que ocorrem no sudoeste paraense estão ligados ao poder sobre a terra onde para a população tradicional e os índios, ela é vista como um meio para a sua subsistência, enquanto para os agentes do agronegócio é um meio para a reprodução do capital. Com isso, este estudo tem como preocupação, a apreensão do significado social e político que a renovação técnica pode repercutir no espaço, trazida com o agronegócio, estudar o conjunto de relações e articulações existentes em uma determinada área da realidade, o espaço, e de como a incorporação técnica o afeta, exigindo modificações na organização espacial existente, devido a expansão da fronteira agrícola moderna, esta vai demandando novos arranjos estruturais, afetando as populações tradicionais e o meio natural, causando movimento de terras e desmatamento.

Conforme Bernardes (2000), para que uma sociedade funcione adequadamente, deve haver coerência entre suas diferentes estruturas: produtiva, social, política e territorial. As mudanças engendradas no sul e sudoeste do Pará geram conflitos e para que estes sejam superados, é necessário que haja equilíbrio entre essas estruturas. Portanto, quando ocorre a mudança de uma estrutura, as outras têm que se adequar. Como defende Sanchez (1991), as transformações sociais devem encontrar correspondência na adequação espacial, é possível visualizar essas transformações através de novas dinâmicas espaciais, explicitadas através da grilagem de terras e a

ocupação ilegal de terras públicas. No espaço, podemos visualizar a materialização do sistema de produção e da reprodução social.

De acordo com Bernardes (2000, p. 241), caso “a mudança técnica incida diretamente sobre o espaço, este, em sua condição física ou social, pode oferecer resistência e constituir um fator condicionante”, ocorre as resistências internas através das populações tradicionais e as comunidades indígenas, mesmo que estes sejam menos poderosos que os agentes do agronegócio. Se de alguma forma não se alcança uma coerência entre renovação tecnológica, estrutura produtiva, estrutura social e adequação espacial, dificilmente o processo de modernização terá continuidade, daí a questão de como conciliar os interesses conflitantes e de que maneira vai ser alcançada a sustentabilidade.

Com a consciência de que a verdade nem sempre está explícita, apesar dessa fronteira ser transformada em etapas, é possível indagar que, no fim das contas, ela está sendo preparada para o agronegócio. Dessa maneira,

*O sistema produtivo, a tecnologia, as adaptações espaciais se orientarão para a reprodução dos grupos dominantes com base na acumulação de capital, subordinando a classe trabalhadora a uma determinada forma de produzir, dentro de determinados limites. Devemos recordar que as classes dominadas podem reagir e intervir de acordo com as suas possibilidades. (BERNARDES, 2000, p. 246).*

Podemos afirmar que, no caso da BR-163 paraense, o que os agentes do agronegócio querem é a expulsão dessa população tradicional, para que dessa maneira elas possam utilizar o meio que é a terra para a reprodução do seu capital com custos sociais e ambientais para toda a sociedade. No intuito de persuadir a sociedade, estes utilizam o discurso do progresso, da modernidade e que vai ocorrer a geração de empregos. Com isso, a sociedade com o seu pensamento imediatista não visualiza a

questão a longo prazo que podem trazer impactos negativos na ordem social e ambiental.

Em suma, o sentido da incorporação técnica se encontra na competição capitalista e na acumulação de capital, é importante ressaltar que os interesses para a pavimentação da BR-163 estão ligadas ao aumento da competitividade do agronegócio mato-grossense e agora com a construção da cadeia carne/grãos no estado de Mato Grosso, ocorre um aumento da pressão econômica para a realização da pavimentação.

Como esclarece Bernardes,

*no processo de desenvolvimento econômico capitalista as forças produtivas não se organizam, desenvolvem ou reproduzem simplesmente devido à ação empresarial, devendo-se ter em conta também a ação governamental, já que é precisamente neste âmbito que se constituem as condições “não econômicas” indispensáveis à organização e reprodução das forças produtivas (2000, p. 248).*

Neste caso, o Estado através das políticas públicas e investimentos (caso da BR-163) está possibilitando o desencadeamento de todos esses processos na região, como desmatamento, grilagem, dentre outros.

#### **1.4. Políticas públicas: incentivadora ou inibidora na criação de novas fronteiras**

As políticas públicas, através de seu representante, o Estado, são o elo de todos esses processos, estando presente na abertura de estradas, na criação de novas fronteiras, com a expansão do agronegócio e até no controle ambiental. E dessa maneira, de acordo com Graziano da Silva,

*para a agricultura brasileira importa não em transformar diretamente toda a produção, mas em se aproveitar das condições mais propícias*

*para a sua expansão, necessitando constantemente do amparo do Estado para efetivar tal transformação, mesmo que de maneira lenta e desigual. Por um lado, o Estado propicia as condições básicas para o desenvolvimento capitalista: por outra acentua as contradições (GRAZIANO DA SILVA, 1981, p. 11).*

Logo, com a pavimentação desta rodovia, o Estado brasileiro estará proporcionando situação mais favorável para a reprodução do capital do agronegócio presente especialmente no estado de Mato Grosso e que vai repercutir em uma área que vai além das fronteiras desse estado. No estado do Pará, devido a existência de grandes áreas ainda preservadas da floresta amazônica, as políticas ambientais ganham importância e entram em contrassenso com os interesses capitalistas na região.

De acordo com Cunha e Coelho (2009), podemos enumerar três tipos de políticas voltadas para o meio ambiente. Uma delas são as políticas regulatórias que tem como objetivo a criação de legislação específica que contenha normas e regras de uso para o acesso ao meio natural e a utilização de recursos nele existente. Outra função seria a criação de um aparato institucional para que essa legislação seja cumprida. Um segundo tipo de política ambiental seriam as estruturadoras que representam a intervenção direta do Estado ou de Organizações não-governamentais com o intuito de proteger o meio ambiente. A criação de unidades de conservação e a regulamentação de zoneamentos econômico e ecológico são um dos exemplos dessas políticas. Por último, temos as políticas indutoras que estão ligadas as ações que tem como finalidade influenciar o comportamento, seja de indivíduos ou de grupos sociais. Essas políticas podem ser realizadas através da oferta de financiamentos ou de benefícios fiscais e tributários. Assim, o Estado pode incentivar as práticas que são menos degradantes para o meio ambiente e inibir aquelas não desejáveis.

As políticas ambientais sempre entram em confronto com as políticas desenvolvimentistas que tem como um de seus pilares os projetos de infraestrutura vinculados aos planos plurianuais recentes como o Brasil em Ação (1996-1999), Avança Brasil (2000-2003), Plano Brasil para Todos (2004-2007), PAC I (2007-2010) e PAC II (2011-2014), onde se enquadra o caso da rodovia Cuiabá-Santarém nessas políticas desenvolvimentistas. A realização do asfaltamento pelo governo federal e a elaboração do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém tentam, de certa maneira, fazer com que políticas socioambientais sejam implantadas junto com o asfaltamento. O interesse para que essa obra seja realizada é imensa, uma vez que segundo o ex-ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Luiz Fernando Furlan e atual presidente do Conselho de Administração da Fundação Amazonas Sustentável, “os desafios do agronegócio não estão no agronegócio em si. Estão na logística, na conquista de novos mercados, na melhoria do sistema de controle sanitário e nas negociações internacionais. Aí estão os nós e os gargalos do agronegócio” (FURLAN, 2004, p. 4). É dessa forma que a BR-163 entra nos interesses do agronegócio no Centro-Oeste brasileiro como a solução do seu principal gargalo nessa região, a falta de uma logística competitiva para o escoamento de sua produção.

As políticas públicas com o intuito de trazer desenvolvimento territorial, que se originam por impulsos ou motivações conjunturais são urgentes e necessárias, já que o histórico da implementação dessas políticas na região demonstram que elas não conseguiram promover a coesão econômica e social numa região que necessita que se reduza assimetrias territoriais e a mitigação dos impactos negativos sobre o meio ambiente. A tendência na criação e execução das políticas públicas é a participação cada

vez maior de novos atores sociais que junto ao Estado, possuem relação de cooperação ou de conflito, devido aos interesses diversos existentes, sobretudo nessa região.

O processo de implementação dessas políticas desencadeia contradições visto que os interesses do agronegócio são diferentes das populações tradicionais e das comunidades indígenas, já que os empresários do agronegócio de commodities agrícolas de Mato Grosso que impulsionam o asfaltamento da BR-163 paraense, tratam a questão da terra como um elemento de acumulação de capital gerando perda da biodiversidade, a redução da agricultura familiar e a exclusão das populações tradicionais e dos indígenas.

Os investimentos na região trazem esperança para os atores hegemônicos, mas receio e medo para as populações tradicionais locais e os grupos indígenas, por ser uma área rica em recursos naturais, podendo as obras de infraestrutura e as novas atividades trazer incremento dos impactos socioambientais, tais como o desmatamento, as migrações desordenadas, a grilagem e a ocupação ilegal de terras públicas, a concentração fundiária e expulsão de grupos indígenas e populações tradicionais. Sabe-se que as taxas de desmatamento aumentam e diminuem de acordo com a conjunção de fatores econômicos e forças políticas.

Logo, mesmo com a influência das demandas de mercado e da interferência crescente da sociedade civil organizada como as ONG's e os movimentos sociais, é preciso destacar o papel do Estado que funciona tanto como um importante incentivador, como limitador desses processos. No caso do desmatamento, o Estado atua através da legislação e de sua aplicabilidade, sendo responsável por etapas como o licenciamento, o monitoramento e a fiscalização, como também promovendo as políticas de investimento em infraestrutura, como a pavimentação da BR-163, que vai trazer maior acessibilidade e dinamismo para a economia da região.

Enfim, toda essa construção que está em processo, se por um lado é difícil a leitura do que está ocorrendo pela falta da possibilidade de se distanciar no tempo, cabe ressaltar o lado positivo da pesquisa na oportunidade de acompanhar estas novas transformações que estão sendo desencadeadas, mesmo que se saiba dos limites da análise do novo, já que não se pode analisar algo mais consolidado.

## Capítulo 2

### Breve histórico da rodovia Cuiabá-Santarém

A História hoje é reconhecida como uma Ciência Social e Humana que presta fundamental auxílio às demais ciências do campo humano social. Em nossa contemporaneidade é sabido que recorrer a História é de suma importância para qualquer tipo de análise em qualquer recorte temporal ou espacial, e para a ciência geográfica não é diferente, sendo de grande valia o entendimento dos fatos históricos. Esta ciência nos ajuda a entender os fenômenos que pretendemos estudar, por meio do estudo dos processos de continuidade e descontinuidade que as sociedades humanas sofreram ao longo do tempo. Assim, a História vem sendo entendida como um conhecimento fundamental do presente, a partir da apropriação analítica de fatos passados, como afirma Dubby e Lardreau:

*[...] o olhar lançado sobre o passado permite aguçar o olhar que lançamos sobre as coisas do mundo atual, e que mudam. [...] Ela ensina também a complexidade do real. Ensina a ler o presente de modo menos ingênuo, a perceber, pela experiência de sociedades antigas, como é que diversos elementos de uma cultura, de uma formação social, atuam uns em relação aos outros. (DUBBY; LARDREAU, 1989, p. 157-158)*

No caso desta pesquisa, a análise da história da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) nos ajuda a reconhecer o cenário de nosso recorte e entender tensões que envolvem as sociedades que compõem o mosaico econômico social da região. Antes mesmo da criação da BR-163 a região já era alvo de estudos e propostas de povoamento e de

exploração econômica. A primeira desta, data de 1927, quando foi sugerida, embora não concretizada, uma conexão entre as cidades de Cuiabá e Óbidos. Até a década de 70 só haviam sido realizadas na região obras de integração regional, que tomavam a nova capital federal, Brasília, como eixo principal. Nesse sentido, o projeto integrador rodoviário de Juscelino Kubitschek, só contemplou a região com a construção das rodovias Belém-Brasília e Brasília-Cuiabá. (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2004, p. 26).

O lema de “integrar para não entregar” foi o elemento norteador das ações do governo militar na década de 70, que visavam a garantia da soberania nacional, integrando os territórios da região amazônica, a fim de que estes não fossem usurpados de maneira direta ou indireta por nações estrangeiras. Esta região há muito despertava o interesse de diversos países, dada sua diversidade biológica e mineral. Por isso, o governo Médici tratou de implantar um projeto que atendesse a este objetivo. Dessa forma, o PIN, Programa de Integração Nacional, surgiu para realizar este objetivo de união e desenvolvimento territorial.

Implementado pelo Decreto-lei número 1.106 em 16 de junho de 1970, o PIN (Plano de Integração Nacional), possuía em seu bojo os principais objetivos:

- “1) Deslocar a fronteira econômica, e, notadamente, a fronteira agrícola, para as margens do rio Amazonas [...];*
- 2) Integrar a estratégia de ocupação econômica da Amazônia e a estratégia de desenvolvimento do Nordeste [...];*
- 3) Criar as condições para a incorporação à economia de mercado [...] de amplas faixas de população antes dissolvidas na economia de subsistência [...];*
- 4) Estabelecer as bases para a efetiva transformação da agricultura da região semi-árida do Nordeste;*

*5) Reorientar as emigrações de mão-de-obra do Nordeste, em direção aos vales úmidos da própria região e à nova fronteira agrícola;*

*6) Assegurar o apoio do Governo Federal ao Nordeste, para garantir um processo de industrialização tendente à auto-sustentação [...].” (BRASIL, 1970, p. 31)*

Com base nisso percebemos que esta integração seria feita, na visão do plano, através de três projetos prioritários:

*“a) a construção da Rodovia Transamazônica e da Cuiabá-Santarém [...];*

*b) o plano de colonização associado às citadas rodovias;*

*c) a primeira etapa do Plano de Irrigação do Nordeste; programas de colonização de vales úmidos do Nordeste.” (Ibid. p. 32).*

A construção destas duas rodovias representou a primeira tentativa racionalizada de ocupação do território Amazônico. Como a rodovia Transamazônica não compõe nosso tema central, nos limitaremos a apresentar uma das críticas ao projeto. Segundo a declaração do ex-ministro da Fazenda, Roberto Campos, a estrada apenas ligaria "a miséria da selva" à "miséria da caatinga". Ainda de acordo com o mesmo, haveria alguma viabilidade econômica apenas no projeto da construção da rodovia Cuiabá-Santarém. Dessa maneira, nas linhas seguintes será apresentado um breve histórico da rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém), os objetivos e meandros de sua construção, as implicações e motivações político-econômicas da mesma, confrontando com os atuais propósitos político-econômicos da região, de acordo com o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), já no governo Lula. A ocupação social das áreas de

influência dessa BR também será abordada, buscando a partir disto entender os conflitos sociais que permanecem na região nos dias atuais.

A abertura longitudinal que a construção da rodovia Cuiabá-Santarém proporcionaria, era vista pelos idealizadores do PIN como o caminho para a exploração econômica da região, por meio da expansão das fronteiras de produção agrícola. Para isso o plano de colonização que compunha o referido projeto era uma das peças fundamentais. Vejamos como ocorreu esse processo.

## **2.1. A construção da BR-163 e a integração econômico-agrária e territorial do Brasil no período da ditadura**

A construção da BR-163, em sua ligação Cuiabá a Santarém, foi iniciada em 1973, durante o Governo Médici, no contexto do I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND (1972-1974), por meio do PIN (Plano de Desenvolvimento Nacional). Estava inserida na lógica da promoção da integração nacional proposta pelo regime militar, que tinha como duplo objetivo favorecer o controle geopolítico da região Amazônica e promover o desenvolvimento econômico-agrário desta área.

Segundo vídeo que consta no acervo do Arquivo Nacional, o presidente Ernesto Geisel, que governou o Brasil durante o período militar entre 1974 e 1979, inaugurou a abertura da BR-163, no seu trecho Cuiabá-Santarém no dia 20 de outubro de 1976, após percorrer 87 km da rodovia, ocorrendo à solenidade na localidade de Curuá. Além do presidente, estavam presentes os governadores do estado de Mato Grosso, José Garcia Neto, e do Pará, Aluísio da Costa Chaves e outros ministros de estado. O ministro do transporte, Dirceu Nogueira, afirmou na solenidade que “a nova estrada decorre da firme política da integração nacional e pode ser considerada altamente estratégica na

promoção do desenvolvimento econômico e social do Brasil”, discurso que demonstra o caráter desenvolvimentista das políticas no período da ditadura militar. Abaixo, na figura 3 e figura 4, algumas imagens da inauguração da rodovia Cuiabá-Santarém.

Figura 3



As notícias publicadas em jornais da inauguração da Rodovia Cuiabá-Santarém. Fonte: IBGE

Figura 4



Imagens da solenidade de inauguração da rodovia Cuiabá-Santarém. Fonte: Arquivo Nacional.

A proposta era de promover a migração de nordestinos para essa região, como uma forma de abrandar os problemas fundiários do nordeste, com a abertura de uma nova frente de trabalho e ocupação territorial. Nascia assim a ideia de levar “os homens sem terra para uma terra sem homens”, *slogan* militar para a ocupação da região. Na prática, como a organização dessa migração foi ineficaz e inexpressiva, a miséria foi transferida de lugar para a maioria destes migrantes nordestinos.

Como a região Amazônica corresponde a 42% do território brasileiro e sua participação no PIB nacional ficava em apenas 2%, o projeto de integração nacional da ditadura buscava alargar as fronteiras agrícolas do país, estimulando o aumento das zonas de produção agroexportadora, a fim de incluir esta região como uma área na qual a participação na economia nacional ocorresse em maior escala (COSTA, 1979, apud SMITH, 1982, p. 10). Podemos sintetizar a ideia de desenvolvimento no período, onde a integração nacional só seria realizada com a ocupação e desenvolvimento econômico-agrícola da região amazônica.

A construção da rodovia BR-163 representaria neste contexto uma viabilização infraestrutural deste desenvolvimento econômico-agrícola. Por um lado promoveria o desenvolvimento das regiões marginais à rodovia, por outro proporcionaria um novo canal de comunicação e escoamento da produção.

O governo militar definia as áreas não cultivadas da região Amazônica como “[...] espaços vazios, no Centro-Oeste (na zona dos ‘Cerrados’), no Norte e nos vales úmidos do Nordeste [...]” (BRASIL, 1970, p.89), tendo como objetivo para sua ocupação uma “renovação” no setor agrícola. Com a incorporação da região Amazônica no cenário das fronteiras agrícolas brasileiras, conformava-se a meta de expansão do produto agrícola em 26%, entre os anos de 1969 e 1973 e, ainda, a meta de ampliação

das exportações de gêneros agrícolas, como arroz, milho e soja, de 388%, 213% e 62%, respectivamente, no mesmo período (BRASIL, 1970, p. 93).

### **2.1.1. O INCRA e o projeto brasileiro de colonização agrária**

Em julho de 1970, Médici decretou a extinção do Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário (INDA), do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (IBRA) e do Grupo Executivo de Reforma Agrária (GERA), cujas atribuições passaram ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) criado pelo mesmo decreto. Com essa medida o general Médici completava o processo de extinção das propostas democratizantes de reorganização do espaço rural. O INCRA passaria então a ser o órgão responsável pela realização de uma “reforma agrária”, que ao contrário da redistribuição de terras e que objetivassem a descentralização fundiária, deveria promover o desenvolvimento rural baseado no estímulo a concentração agrária de grandes propriedades voltadas a movimentações econômicas do modelo agroexportador (Decreto-lei nº 1.110, de 09/07/70).

Para entender esta afirmação, é preciso remontar ao projeto do presidente João Goulart de reforma agrária, que por meio da criação da Superintendência de Política Agrária (SUPRA) pretendia dinamizar a economia brasileira no âmbito rural, por meio da democratização agrária. Este novo órgão assumiria as atribuições relativas à colonização dos territórios com baixa ocupação, função que antes competia ao Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC); e teria ainda uma funcionalidade de organização social do campo, que deveria ter sido executada pelo Serviço Social Rural (SSR), criado em 1955, mas nunca teve política efetivas. (Lei nº 2.163, de 05/01/54 e

Lei nº 2.613, de 23/09/55). Dessa maneira a SUPRA, ficaria responsável ainda pela implementação de uma política de redistribuição de terras.

Para que fiquem claros os objetivos e as competências desse novo órgão, basta observarmos a disposição do artigo abaixo:

*Art. 2º Compete à SUPRA colaborar na formulação da política agrária do país, planejar, promover, executar e fazer executar, nos termos da legislação vigente e da que vier a ser expedida, a reforma agrária e, em caráter supletivo, as medidas complementares de assistência técnica, financeira, educacional e sanitária, bem como outras de caráter administrativo que lhe venham a ser conferidas no seu regulamento e legislação subsequente.*

*Parágrafo único. Para o fim de promover a justa distribuição da propriedade e condicionar o seu uso ao bem estar social são delegados à SUPRA poderes especiais de desapropriação, na forma da legislação em vigor. (Lei Delegada nº 11, de 11/10/62).*

A instauração de um regime militar em 1964 abortou todos os projetos que pretendiam o enquadramento do Brasil como uma nação economicamente desenvolvida de forma autossuficiente. Além disso, procurou atender as pressões norte-americanas pela abertura da economia brasileira ao capital estrangeiro e pela manutenção da economia brasileira no modelo agroexportador. Essas práticas no tocante ao nosso eixo temático podem ser percebidas a partir dos impactos que a moderada política de reforma agrária anunciada pelo regime militar trouxe para as relações no campo no Brasil. A lei que sacramentou esse projeto instituiu o Estatuto da Terra, criando dois órgãos ligados a ele: o Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (IBRA), para cuidar da reforma da estrutura fundiária, e o Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrícola (INDA), voltado para o processo de colonização (Lei nº 4.504, de 30/11/64).

Podemos ver assim que o assassinato de um projeto de modernização econômica, que via no principal movimentador da economia brasileira, o campo, o caminho para uma autossuficiência democratizada e dinâmica do país, foi anunciado já nos primeiros momentos do regime militar com o Estatuto de Terra (1964) e selado com a criação do INCRA em 1970. O projeto defendido e implantado pelo INCRA nas áreas rurais brasileiras, em especial na região Amazônica, possui íntima relação com as tensões sociais no campo, por ser um dos responsáveis diretos destas.

Tal política fez com que o cenário rural brasileiro ficasse representado pelo domínio completo dos latifúndios no território brasileiro, que não eram cultivados intensamente, impedindo milhões de trabalhadores de terem acesso à terra e à produção. A contenção de conflitos durante este período ficava a cargo da forte repressão imposta pelo regime militar e com a desarticulação de qualquer movimento social contrário às práticas e políticas do regime.

Além disso, o governo militar não demonstrava preocupação em relação às apropriações indevidas feitas pelos latifundiários contra terras ocupadas por indígenas e/ou posseiros, haja vista que não havia uma fiscalização efetiva sobre tais práticas, e ainda permitia que a prática da grilagem tivesse papel de grande importância na legalização de grandes áreas de terras.

Em relação à área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), o projeto do INCRA para a colonização da região, previa o assentamento de famílias de colonos do nordeste e sul do país. De acordo com esse projeto seriam implantadas *agrovilas* ao longo da BR-163, a intervalos de 10 km, compreendendo uma área de 100 hectares. Estes núcleos de colonização deveriam dispor de “escola primária, posto de saúde, igreja, escritório do Banco do Brasil, posto de comunicações e posto do Ministério da Agricultura.” (BRASIL, 1970:32). Além destas *agrovilas*, o projeto previa também a

construção de quinze *agrópolis*, dispostas a cada 20 km nas rodovias, para abrigarem cerca de seiscentas famílias. E haveria ainda as *rurópolis*, que abrigariam até 20 mil habitantes, e deveriam estar dispostas a cada 140 km.

Figura 5



Placa de inauguração da cidade de Rurópolis em 1974. Fonte: Reportagem – Rede Bandeirantes

Contudo, na prática, esse projeto não logrou pleno sucesso, já que a infraestrutura prometida funcionava de forma precária. Além disso, somente três *agrópolis* foram construídas e uma *rurópolis*, conforme a figura, e mesmo assim, com mais de uma década de atraso do projeto original. Na figura, 5 podemos verificar a placa de inauguração da cidade de Rurópolis.

### **2.1.2. O fim do “milagre econômico” e as apostas na Região Amazônica**

O ano de 1973 foi marcado por uma profunda crise mundial desencadeada pela crise do petróleo. A economia brasileira não passou incólume por esse episódio, sofrendo assim, uma forte desaceleração, marcada por déficits na balança comercial e crescimento do endividamento externo, provocados por uma crise cambial. Neste contexto a região amazônica passou a representar um feixe de esperança na tentativa de atenuar os efeitos da crise. No âmbito de recuperação da economia nacional, a região funcionaria como geradora de recursos para a solução da crise, ao passo que para o capital internacional, representaria uma região propícia à expansão de seus investimentos, ambas expectativas inseridas, num contexto de reestruturação produtiva provocada pela elevação dos preços do petróleo.

Ainda no contexto da ditadura militar surgiu o II-PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) que teria sua implantação entre os anos de 1975 e 1979, durante o governo do General Ernesto Geisel, propondo que o processo de ocupação da Amazônia fosse intensificado, priorizando os investimentos de grande porte. Este novo plano, ou a continuação do anterior, reconhecia a necessidade de aumentar a oferta de energia aos assentamentos já realizados na região amazônica, e buscou também dar incentivo à prospecção por recursos naturais, atividade que marcou na região de influência da BR-163 o surgimento de novos municípios em torno da atividade garimpeira e madeireira.

O II-PND contava também com um planejamento para o crescimento das atividades exportadoras, em especial dos produtos carne, minérios, madeiras e celulose, a serem exportados através de “corredores de exportação” (BRASIL, 1974:58). A permanência do mesmo discurso encontrado no PIN de 1970 é uma marca do II-PND, que via a região Amazônica como um território a ser integrado ao resto do país através

da sua exploração agrícola e de recursos naturais, ocupação rural e ligação por eixos de transportes, sobretudo viários, que buscam principalmente o escoamento de sua produção e o ingresso de migrantes.

Fazia parte do II-PND o Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLOAMAZÔNIA). A proposta deste programa visava a implementação de projetos de grande escala, com a expressiva aplicação de capital e voltados a exploração integrada das potencialidades agropecuárias, agroindustriais, florestais e minerais.

Na visão dos militares, somente o grande capital poderia promover desenvolvimento e a modernização da Região Amazônica, por isso o Estado militar utilizou políticas de incentivos fiscais e financeiros para fortalecer a implementação de grandes projetos infraestruturais para a região. O INCRA aprovou a concessão de terras públicas com mais de 3000 hectares a particulares que tivessem projetos agropecuários, assim os grandes empresários estavam legitimados a assumir o projeto de colonização da região de influência da BR-163 (Cuiabá-Santarém). Além disso, a migração passou a apoiar a ação de cooperativas, alterando o tipo de migrante. O projeto de dar terra aos nordestinos sem terra, com isso era “enterrado”, uma vez que com essa nova proposta de incentivo a maior parte dos migrantes passou a ser do Sul e com condições um pouco melhores de vida, já que eram rigorosamente selecionados pelas cooperativas.

Desde o ano de 1976 o II-PND já não se mostrava mais capaz de manter o crescimento econômico do país. Ademais, em 1979 ocorreu uma nova crise mundial do petróleo, afetando a economia brasileira, de forma que os problemas econômicos do período somaram-se a uma crise de legitimação do próprio regime militar. Dentro deste quadro, o General Figueiredo assumiu a presidência em 1979, sob a promessa de

concluir a abertura lenta e gradual do regime político brasileiro. Durante seu governo foi lançado o último Plano Nacional de Desenvolvimento, o III-PND (1980-1984).

A ênfase da migração capitaneada pela ação de cooperativas do Sul foi mantida, uma vez que diante do quadro de grave crise econômica, a ação representava uma forma de o governo enxugar suas despesas públicas. Com o incentivo da colonização por meio das cooperativas colonizadoras particulares o governo repassava os gastos relativos aos projetos de colonização para estas, eximindo-se destas despesas.

A grave situação financeira do país levou ao colapso do III-PND e ao descrédito do governo diante da opinião pública. Além disso, forçou o presidente Figueiredo a estabelecer um acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI) a fim de, atenuar os efeitos da crise econômica interna. Nesse contexto houve a assinatura pelo governo Figueiredo de carta de intenções com o FMI em janeiro de 1983, que se comprometia a: “reduzir a taxa de expansão da base monetária, apertar o crédito, diminuir o déficit do setor público, fazer desvalorizações mais frequentes, eliminar subsídios e restringir aumentos salariais.” (SKIDMORE, 1989, p. 460).

As implicações práticas deste acordo para a região de influência da rodovia Cuiabá-Santarém podem ser percebidas pela supressão do crédito rural e subsídios durante a década de 1980. Tais medidas dificultaram a já complicada vinda de migrantes da região que tiveram muito mais dificuldade, do que os que o fizeram na década de 1970.

As políticas adotadas por Figueiredo para a zona de influência da Rodovia Cuiabá-Santarém explicam-se pela crença de que o caminho para a criação de um modelo de desenvolvimento autossustentável, em termos econômico-financeiros, de longo prazo para o país, deveria passar necessariamente pelo desenvolvimento da agricultura empresarial e do setor mineral, voltados para a exportação, de forma que

essa região se apresentava como o celeiro perfeito para a aplicação de tal pensamento. E assim foi feito.

Cabe ressaltar que foi inaugurado em 10 de dezembro de 1984 pelo presidente João Figueiredo e o governador do estado de Mato Grosso Júlio José de Campos, o asfaltamento de um trecho de 650 km da rodovia entre Cuiabá e a cidade de Sinop, estando todo esse percurso dentro dos limites do estado de Mato Grosso. É importante destacar que a inauguração da rodovia em 1976, pelo presidente Ernesto Geisel com quase 1800 km de abertura de estrada ocorreu com a rodovia sem asfalto. Esse asfaltamento, de apenas um trecho realizado após oito anos de sua inauguração veio possibilitar posteriormente mudanças na área de influência da BR-163 em Mato Grosso para se transformar em grandes áreas agrícolas altamente mecanizadas, tendo a soja como carro-chefe.

O que podemos observar nesse período é que, embora a geração de divisas para a União tenha sido significativa, pouco ou quase nada desta renda foi internalizada para a população local, não apenas durante o período de Figueiredo, mas também nas políticas dos governos subsequentes. Em termos numéricos, podemos constatar isso ao observarmos que de acordo com dados do Instituto Socioambiental (ISA) e do Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (IPAM) os reflexos desta política de ocupação mostram que, o Produto Interno Bruto (PIB) da Amazônia, que correspondia a US\$ 1 bilhão em 1970, cresceu para US\$ 25 bilhões em 1996, passando a representar 3,2% do PIB nacional. Ao passo que, em 1991, cerca de 60% da população da Região Amazônica possuía uma renda insuficiente e a taxa de analfabetismo era de 24%, abaixo apenas da Região Nordeste. No ano 2000, por exemplo, o conjunto espacial da Região Amazônica detinha a pior distribuição de renda do País. (Instituto Socioambiental, 2011)

O que podemos perceber com isso é que os projetos de “integração nacional”, criados e defendidos pelos militares, estiveram muito mais focados na abertura de novas frentes de exploração agrícolas voltadas para exportação, do que para a promoção de uma integração nacional efetiva. Nesse sentido a abertura da longitudinal Cuiabá-Santarém, longe de representar um caminho de integração territorial, apresentava-se na verdade como uma rota para o escoamento da produção destas novas frentes de produção agroexportadoras.

Nesse sentido a estrutura institucional clientelista que podemos perceber na região é fruto das diretrizes e ações de políticas públicas centralizadas no Estado, marcada por pouca participação de setores da sociedade civil. Com isto percebemos o nítido beneficiamento de grupos aliados ao governo, sobretudo, as elites latifundiárias locais e os setores capitalistas nacionais e internacionais (CARVALHO, 2000).

## **2.2. A BR-163 no contexto da Nova República (1985-1992): interesses econômicos X conflitos territoriais**

O governo Sarney teve em seu início a marca da manutenção de padrões anteriormente traçados para a promoção do desenvolvimento da região amazônica. Entretanto, ocorreu o aumento de pressões internas e externas advindas de movimentos ambientalistas que levaram o Estado a incorporar em seu planejamento desenvolvimentista a questão ambiental. Mesmo que esta visão se ativesse mais ao meio científico, a inter-relação entre as ações do Estado, a expansão dos mercados e a degradação de sistemas naturais entrou na pauta das temáticas que envolviam esta região.

Nesse caminho, a emergência da Nova República, que nasceu com a redemocratização brasileira, trouxe para a região Amazônica um novo olhar. Esta passou a ser vista não mais apenas como um grande lócus de matérias-primas, exploradas pela vertente interna em favor do centro-sul e externamente por grupos internacionais. A questão ambiental passou a ter uma dimensão mais expressiva e a preocupação com a proteção do meio ambiente foi inserida no conjunto das garantias da nova Constituição de 1988:

*Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.*

*§ 4º - A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais. (CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988).*

Com isso, novas exigências em relação às atividades produtivas na região passaram a vigorar como a obrigatoriedade de um estudo prévio de impacto ambiental e do licenciamento ambiental. Em relação à mineração entrou em vigência ainda a obrigação de recompor o meio ambiente degradado pela atividade mineral e a obrigação de pagamento de uma taxa pela exploração dos recursos minerais, a Contribuição Financeira pela Exploração Mineral (CFEM), também chamado de royalty da mineração.

Dessa maneira, é explicitada na Constituição Federal de 1988, a participação da União, das unidades federativas e dos municípios em relação a exploração dos recursos naturais.

*§ 1º - É assegurada, nos termos da lei, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, bem como a órgãos da administração direta da União, participação no resultado da exploração de petróleo ou gás natural, de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica e de outros recursos minerais no respectivo território, plataforma continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva, ou compensação financeira por essa exploração. (CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988).*

Esta compensação financeira criada objetivava beneficiar as regiões produtoras de recursos minerais. Suas taxas variam entre 0,2% (pedras preciosas), 1% (ouro), 2% (ferro, carvão, fertilizantes e outras substâncias minerais) e 3% (bauxita, manganês e potássio) da receita líquida das vendas minerais (obtida a partir da receita bruta das vendas menos as despesas com transporte, seguro e outras taxas e impostos incidentes sobre a produção). O montante arrecadado é distribuído entre as três esferas de governo: Federal (12%), Estadual (23%) e Municipal (65%). Não há regras fixas quanto ao uso da CFEM, a lei apenas não permite que os recursos sejam usados para pagamento de dívidas e contratação de pessoal permanente (Lei nº 8.876, de 02/05/1994).

Durante o Governo Sarney, ainda nesse novo clima de promoção da preservação ambiental, o presidente lançou o “Programa Nossa Natureza”, que estabelecia a suspensão de incentivos fiscais para projetos pecuários na Amazônia e instituía a proibição de exportação de madeira em toras com espessura acima de 76m.

Em relação à rodovia Cuiabá-Santarém, o governo não apresentou grandes propostas, mudanças e/ou transformações. O cenário de caos econômico em que se encontrava o Brasil, marcado por sucessivos e fracassados planos econômicos explica a fraca dinâmica intervencionista na região.

Podemos perceber que, de um modo geral, a década de 1980 foi marcada por intensas crises fiscais que comprometeram significativamente a estabilidade e o crescimento da economia brasileira. As ações governamentais durante o período foram parcas e limitadas fazendo emergir a necessidade de concessão de mais autonomia ao setor privado. Essa era, em certa medida, uma tendência de afinação com o discurso neoliberal, de minimização do Estado, que se propagava mundialmente. Dessa maneira, o Governo passou a adotar uma série de medidas, a fim de ajustar fiscal e monetariamente a economia brasileira, na tentativa de estabilizar a economia.

### **2.2.1. O meio ambiente como foco de cuidado e a ECO-92**

No fim dos anos 80, e início da década de 90, a Amazônia ganha a cena internacional, promovida principalmente pela Eco 92, que foi a segunda conferência da ONU sobre o meio ambiente e aconteceu no Rio de Janeiro. Ainda no final da década de 80 foi criado o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA. O IBAMA foi formado por meio da fusão de quatro entidades brasileiras que trabalhavam na área ambiental: Secretaria do Meio Ambiente - SEMA; Superintendência da Borracha - SUDHEVEA; Superintendência da Pesca – SUDEPE, e o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal - IBDF. (Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989)

Ainda no tocante as políticas ambientais, já na década de 90, foi criada a Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República (SEMAM), que era responsável por formular, coordenar, executar a Política Nacional do Meio Ambiente e da preservação, conservação e uso racional, fiscalização, controle e fomento dos recursos naturais renováveis.

A Eco-92 ou Rio-92 foi realizada no Rio de Janeiro, durante o governo de Fernando Collor de Melo. A Conferência da ONU sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento teve 170 nações participantes e objetivava identificar estratégias regionais e globais para ações referentes às principais questões ambientais, examinar a situação ambiental do mundo e as mudanças ocorridas depois da Conferência de Estocolmo e delinear ainda estratégias de promoção de desenvolvimento sustentado e de eliminação da pobreza nos países em desenvolvimento.

Ainda no gancho das discussões promovidas pela conferência, o governo federal criou o Ministério do Meio Ambiente - MMA, órgão de hierarquia superior, com o objetivo de estruturar a política do meio ambiente no Brasil.

### **2.2.2. O Governo Collor e a modernização do campo**

A política agrícola do Governo Collor para a região que circunscreve a BR-163 (Cuiabá-Santarém) rompeu com o ritmo lento de Sarney e procurou retomar o projeto desenvolvimentista dos governos militares para a região só que com estruturas mais significativas. Tinha como marca a capitalização do campo, a integração agroindustrial e a exclusão da grande maioria dos agricultores, uma vez que esteve voltada para a produção em grande escala capitaneada pelos latifúndios.

Em agosto de 1990 o governo lançou suas “Diretrizes de Política Econômica para a Agricultura”. Estas tinham como principais objetivos o incremento da produtividade por meio de avanços tecnológicos, articulações agroindustriais, buscando a dinamização dos produtos e das regiões. Retomava-se, em certa medida, a lógica militar de estímulo a integração nacional, só que desta vez, a supremacia da iniciativa privada ficava a cargo de uma política de afastamento do Estado em relação à produção.

A nova política agrícola proposta por Collor para ser implantada na região Amazônica ia além de ações conjunturais, apresentando uma visão da agricultura uniformizada a partir da mercadoria agrícola, que definindo deste ponto todas as suas ações. Dessa forma as relações sócias eram pontos irrelevantes nesse processo, que considerava apenas a mercadoria como destino final do capital.

As Diretrizes de Política Econômica para a Agricultura reuniram quatro projetos que definiram a nova política agrícola: a política de investimentos, a política de preços, o programa de competitividade agrícola e o programa de regionalização da produção.

Dessa maneira, a abertura da economia doméstica promovida pelo Governo Collor, trouxe uma dinâmica tecnológica nova para a região da rodovia Cuiabá-Santarém. Isto pode ser percebido ao observarmos os objetivos fundamentais desta nova política que eram de trazer estabilidade e aquecimento para a produção agrícola da região sem que para isso o Estado tivesse que ter ônus. Dessa forma o papel do governo no financiamento das produções e na comercialização das safras deveria ser reduzido ao máximo, transferindo as divisas que passariam ser dispensadas pelo governo para a iniciativa privada. Collor imprimia uma nova política neoliberal para o Brasil, garantindo a supremacia da iniciativa privada na região de influência da rodovia Cuiabá-Santarém, o que pode ser percebido até hoje.

Esse movimento de transferência de despesas do público para o privado já vinha sendo articulado por parte dos próprios produtores capitalizados e cooperativas como meios de solucionar problemas gerados pela perda de financiamentos governamentais evidenciados ao longo da década de 80. Os produtores dessa região, desde esse período, já desenvolviam mecanismos de captação de autofinanciamentos. A terra como garantia foi um desses mecanismos. Nesse sentido não podemos dizer que o governo Collor implementou uma transferência súbita do lócus dos investimentos, apenas consolidou uma tendência que vinha se delineando no cenário agro econômico brasileiro.

### **2.3. Novos rumos econômicos e sociais: a BR-163 nos últimos anos (1992-2010)**

Após o impeachment do presidente Fernando Collor de Melo, seu vice, Itamar Franco assumiu o cargo de presidente do Brasil ao final do ano de 1992. O modelo neoliberal não só foi mantido, como foi ampliado. Já em meados do ano seguinte, o novo presidente colocou em ação o Programa de Ação Imediata (PAI) com objetivo de combater a inflação e aumentar a abertura econômica. Para concretizar isso, o governo de Itamar procurou reduzir o déficit público, aumentar as reservas cambiais e renegociar a dívida externa.

Nesse contexto surgiu ainda um novo plano econômico que trouxe estabilidade monetária para o país. A introdução do Plano Real no Brasil modificou o cenário econômico do país e deu novo gás para a região de influência da BR-163. A adoção do Plano Real, em meados de 1994 propiciou a consolidação da tecnologia no processo produtivo agrícola local e atraiu grandes corporações multinacionais interessadas em diluir seus gastos com a captação e processamento dos grãos próximo às fontes produtoras. É importante ressaltar que estas multinacionais passaram a ocupar um

espaço econômico importante e a estabelecer uma posição estratégica na região da rodovia Cuiabá-Santarém, promovendo ainda o incremento das pesquisas biotecnológicas.

### **2.3.1. O governo Fernando Henrique Cardoso e a Consolidação do Neoliberalismo no Brasil**

Em 1994, um dos grandes responsáveis pela implantação do Plano Real, o então Ministro da Fazenda do Governo Itamar, Fernando Henrique Cardoso (FHC), assume a presidência do Brasil, consolidando o neoliberalismo como nova marca política brasileira. A política neoliberal adotada por FHC permitiu a consolidação da presença das empresas privadas e/ou estrangeiras na região.

No tocante à agro economia de influência da BR-163 (Cuiabá-Santarém) essa política foi um dos fatores preponderantes para o aumento do plantio da soja e outras *commodities* agrícolas e minerais, bem como, para o aumento substancial da produtividade, o que, num movimento cíclico, influenciou a vinda de novas indústrias e, conseqüentemente, mais mão-de-obra para as cidades polos do agronegócio moderno. Esse movimento migratório e essa movimentação econômica, fez com que cidades onde anteriormente as economias se baseavam no extrativismo, agricultura de subsistência e pecuária se tornassem polos emergentes, tendo como base econômica a moderna agricultura, respaldada pelas extensas lavouras de soja.

O surgimento de novos municípios ao longo da rodovia Cuiabá-Santarém, desenvolvidas em torno do verde das lavouras, principalmente, da soja, trouxe também a necessidade da estruturação da cadeia produtiva do agronegócio na região. Em vista da precária infraestrutura logística do Estado, passou a ser fundamental a inserção dos

demais elos da cadeia produtiva nestas cidades. Dessa forma, assim como as multinacionais, as empresas nacionais também procuraram instalar-se na região por motivos espacialmente estratégicos.

Além disso, estas transformações na região levaram estes novos empreendedores, nacionais e estrangeiros, a cobrar uma presença infraestrutural mais expressiva por parte do governo federal. Objetivando atender estas expectativas, o governo de FHC lançou os programas Programa Brasil em Ação (1996-1999) e Avança Brasil (2000-2003). Cabia a ambos a criação de eixos de integração nacional e internacional, com a função de melhorar o acesso a mercados e a capacidade competitiva dos sistemas econômicos regionais. O princípio norteador das ações destes programas seria a redução dos custos das exportações e das importações proporcionada pela redução dos custos de transporte. (Brasil, 2004, p. 116).

O que nos cabe no contexto da rodovia Cuiabá-Santarém é salientar que a construção de um novo papel de “Estado regulador” implicou eliminar impedimentos à expansão econômica por meio da retomada de investimentos públicos considerados estratégicos. Desde os últimos anos da ditadura não se colocava em pauta tais planos, devido ao estrangulamento da economia nacional. A volta do fulgor econômico brasileiro trouxe consigo a retomada dos projetos de infraestrutura, especialmente aqueles voltados para o sistema viário. Dessa maneira, o asfaltamento da rodovia entra na pauta da agenda governamental.

Para entender a dimensão das transformações ocorridas na região (BR-163 Cuiabá-Santarém) a partir dos programas implementados por FHC, vamos analisar mais profundamente cada um deles. O primeiro deles o “Brasil em Ação” (1996-1999), que fazia parte do Plano Plurianual (PPA), era constituído por 42 subprojetos que se propunham a reduzir o “Custo-Brasil”, por meio de investimentos em infraestrutura, que

sinalizavam novas oportunidades de investimentos públicos e privados. Ocorreu com isso a abertura de espaço para iniciativas de parceria público-privada (PPP), inclusive para a participação efetiva de capital privado externo.

Como projeto, o “Brasil em Ação” estruturava as propostas de mudança conceito de “eixos de desenvolvimento”, não promovendo alterações significativas no que concerne aos problemas socioambientais. Esse conceito propunha um ordenamento territorial em nove eixos definidos, baseados na integração entre suas dinâmicas socioeconômicas e infraestruturais. A novidade deste conceito era a mudança da unidade de programação da macrorregião para “eixos”, que possuíam uma estreita vinculação com os corredores de exportação. Nesse sentido as ações governamentais permaneceram subordinadas à retomada de obras específicas pleiteadas por interesses locais e/ou setoriais, repetindo-se assim, o vício dos mega projetos característicos do Brasil desde o período militar, principalmente na região cuiabano-paraense.

Cabe ressaltar que no Programa “Brasil em Ação” a escolha dos empreendimentos a serem contemplados com os investimentos se associava a metas a serem alcançadas como a redução dos custos e o aumento da competitividade da economia, a redução das disparidades sociais e regionais, a viabilização e atração de investimentos privados e a viabilização de parcerias público-privadas. Dessa maneira, o projeto para a BR-163 era de apenas recuperar o seu percurso no estado de Mato Grosso, não sendo contemplado o asfaltamento do trecho paraense.

A despeito de trazer novidades em relação às formas de atuação do Estado, enfocando a descentralização por meio de uma ação conjunta com os Estados e municípios, o “Programa Brasil em Ação” carregava em seu bojo uma bagagem de décadas de dominação acumulada de políticas e práxis contraditórias no tocante aos objetivos, meios e instrumentos para promover uma integração econômica no país.

Já em seu segundo mandato, o presidente Fernando Henrique Cardoso lançou o Programa Avança Brasil (2000-2003). O Avança Brasil representou o retorno dos grandes projetos governamentais na região, uma vez que desde a década de setenta, com o PIN, não havia sido implantado pelo governo nenhum grande programa na região.

O programa previa o investimento de R\$317 bilhões, somando-se a iniciativa privada e recursos públicos, no prazo de dois anos, a partir de 2000. Faziam parte desse programa, 365 projetos distribuídos em 6 grandes setores de investimento: transporte, energia, telecomunicações, desenvolvimento social, meio ambiente e informação e conhecimento. A distribuição orçamentária seguia a seguinte lógica: R\$186,1 bilhões para investimentos de infraestrutura econômica (transporte, energia e telecomunicações), R\$112,8 bilhões no desenvolvimento social, R\$15,7 bilhões na área de meio ambiente e R\$2,4 bilhões seriam investidos em informação e conhecimento (PROGRAMA AVANÇA BRASIL, 2000).

O Programa Avança Brasil, acompanhava a tendência de seu antecessor, entretanto com um aparato financeiro e organizacional maior. Nele estava previsto ainda a pavimentação da Rodovia Cuiabá-Santarém, atendendo a uma demanda antiga por parte de fazendeiros, madeireiros e outros investidores da região, a fim de facilitar o escoamento de suas produções. Além da BR-163, o programa previa ainda a recuperação e pavimentação de outras cinco rodovias, sendo estas, a BR-364 (Porto Velho-Cuiabá), a BR-319 (Porto Velho-Manaus), a BR 317 (Interoceânica), a BR-230 (Transamazônica) e a BR-156 (Macapá-Oiapoque), com isso a malha rodoviária federal na região aumentaria em 6.245 km.

O Programa previa também a construção do “Corredor Oeste–Norte” com o objetivo de promover a recuperação e a melhorias rodoviárias nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso, áreas onde a produção agropecuária tem

apresentado grande crescimento nas últimas duas décadas. Esta malha rodoviária se destinaria ao escoamento da produção, em especial à de grãos, atendendo aos interesses do agronegócio e em detrimento dos interesses socioambientais. Estava programadas, ainda, conexões deste corredor com as hidrovias ao norte, em Santarém, por exemplo, a fim de facilitar a ligação comercial com os mercados internacionais, através dos portos de Manaus, Pará e do Maranhão.

É importante esclarecer que esse “Corredor Oeste–Norte”, fazia parte de um conceito de “Corredor Estratégico de Desenvolvimento”, que de acordo com o Programa, consistia em:

*um conceito longamente usado no planejamento de sistemas modais ou multimodais de transportes no Brasil. Como tal, considera-se Corredores Estratégicos de Desenvolvimento os lugares ou eixos onde se viabilizam negócios, por meio de investimentos e da constituição de mercados produtores e consumidores, servindo-se de um complexo feixe de facilidades econômicas e sociais, entre as quais salienta-se, em sua função indutora do desenvolvimento, a existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transporte. Esse sistema viário é composto de rotas modais e multimodais, que viabilizam o transporte de cargas de determinados produtos, produzidos e consumidos na área de influência do corredor. (PROJETO AVANÇA BRASIL, 2000).*

Na prática, o funcionamento do projeto propunha que o governo federal arcaria com as despesas da construção e pavimentação das rodovias, além de várias obras de infraestrutura portuária, ao passo que caberia a participação da iniciativa privada na implantação da hidrovia do rio Tapajós e também em algumas obras portuárias.

### **2.3.2. O Governo de Luis Inácio Lula da Silva e o Plano “Brasil, um País de Todos”**

O presidente Luis Inácio Lula da Silva assumiu a presidência em janeiro de 2003 e em seu governo, no tocante à região da rodovia Cuiabá-Santarém, deu continuidade aos investimentos em projetos de infraestrutura do governo anterior. Com a eleição de Lula, criou-se uma expectativa de que a tão questionada política de eixos de integração e desenvolvimento fosse abandonada, e que novos projetos de desenvolvimento para a Amazônia seriam criados. Entretanto, em seu Plano Plurianual 2004-2007, o presidente frustrou tais expectativas e deu prosseguimento ao projeto anterior, mantendo e ampliando o modelo de eixos de integração e desenvolvimento na região Amazônica.

Em seu governo, Lula criou o Plano “Brasil, um País de Todos”, que corresponderia ao seu Plano Plurianual (PPA) para o período 2004 a 2007. Este previa investimentos de R\$ 1,85 trilhão, distribuídos em investimentos setoriais como o de R\$ 181,1 bilhão, em infraestrutura, R\$ 58,6 bilhões em apoio à exportação e R\$ 6,4 bilhões em meio ambiente.

As ações de infraestrutura para a região da BR-163 (Cuiabá-Santarém) reeditavam algumas propostas que faziam parte dos programas do governo Fernando Henrique Cardoso, o “Avança Brasil”. E, no que tange à área ambiental, os investimentos seriam proporcionalmente bastante reduzidos, ainda que o desenvolvimento sustentável fosse considerado como linha estratégica do Plano “Brasil, um País de Todos”.

Ainda no ano de 2004, o governo federal lançou o Plano Amazônia Sustentável (PAS), um conjunto de propostas de estratégias e sugestões ao setor produtivo e aos

governos dos estados da região Amazônica. O PAS tem como diretrizes principais: a organização em torno da produção sustentável com inovação e competitividade; a gestão ambiental; o ordenamento territorial; a inclusão social e a cidadania; e o incremento da infraestrutura para o desenvolvimento e novo padrão de financiamento. O objetivo do PAS era introduzir um diferencial no âmbito do PPA no sentido de orientar ações e investimentos setoriais.

As orientações das políticas públicas federais refletiam a mesma linha de atuação e definição anteriormente editadas de um desenvolvimento regional, enfatizando grandes projetos de infraestrutura. Embora a ideia de promoção de um desenvolvimento sustentável, tenha sido acoplada aos projetos, a abertura e a pavimentação de estradas, na prática, careciam de uma articulação e operacionalização com outras políticas de fomento que englobassem o contexto socioambiental. De fato, o governo, ao mesmo tempo em que aderiu aos discursos de sustentabilidade, delineava para a iniciativa privada suas prioridades, de expansão da fronteira agrícola e exploração dos recursos naturais.

A diferença fundamental entre o projeto de desenvolvimento da região de influência da rodovia Cuiabá-Santarém proposto pelo governo Lula e os projetos anteriores, estava no redirecionamento da integração regional/nacional para uma integração regional/globalizada, acelerando o ritmo dos empreendimentos e dos impactos potenciais (CARVALHO, 2000).

No ano de 2005, o interesse para a pavimentação da BR-163 era tão almejado pelos produtores de soja em Mato Grosso, que um consórcio foi criado para realizar o asfaltamento da rodovia. Foi criada uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), formada pelos empresários do agronegócio mato-grossense, dos industriais localizados na Zona Franca de Manaus e da BR Distribuidora que concorreriam à privatização da

construção, manutenção e exploração da BR-163, em um trecho de 756,3 km entre Guarantã do Norte (MT) e Miritituba (PA). A intenção do consórcio era firmar uma Parceria Público Privada (PPP) com o Governo Federal e teria como pretensão buscar recursos no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Com isso, caso o consórcio concretizasse o asfaltamento, seria cobrado pedágio de carretas e caminhões carregados e os veículos de passeio, as motos e os ônibus estariam isentos do pagamento da tarifa.

O consórcio que era presidido por Otaviano Pivetta chegou a reunir 14 multinacionais do agronegócio, Polo de Manaus e outras empresas que tinham interesses em investir aproximadamente R\$ 1 bilhão para asfaltar os 800 km. Além do asfaltamento de Guarantã do Norte (MT) até Mirituba (PA), o lote de abrangência do consórcio foi ampliado com mais 300 km onde foi incluída a manutenção para o trecho que já se encontra asfaltado de Nova Mutum a Guarantã do Norte. O consórcio declarava que com a execução do asfaltamento dos 800 km até Mirituba, o governo federal só teria que realizar a pavimentação dos outros 200 km restantes, até a chegada da cidade de Santarém. Cabe ressaltar que as multinacionais da soja já teriam lotes para a construção de suas unidades armazenadoras de grãos e tinham como pretensão fazer um porto em Mirituba para escoar a produção.

O interesse do agronegócio mato-grossense é para o escoamento dos grãos de soja no sentido sul-norte. Já a Zona de Franca de Manaus quer escoar a sua produção para o Centro-Sul do país, no sentido norte-sul, diminuindo assim o percurso feito atualmente. E a BR Distribuidora teria interesse de participar da obra como forma de assegurar o novo mercado de combustíveis que será aberto com o Corredor Centro-Norte. A composição acionária do consórcio foi de 40% para o trade da soja (Bunge, Cargill, ADM, Amaggi), 40% para os industriais e 20% para a subsidiária da Petrobrás.

A sociedade seria de capital aberto, aceitando a inclusão de outros segmentos econômicos. O presidente do consórcio foi Otaviano Pivetta, um grande produtor mato-grossense e ex-prefeito de Lucas do Rio Verde, um dos municípios do estado de Mato Grosso com maior produção sojifeira. Devido a burocracia do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e pressão de Organizações Não-Governamentais (ONG's), o desejo do asfaltamento feito pelo consórcio não saiu do papel.

Em seu segundo mandato, Lula lançou outro grande programa o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC I (2007-2010), com a proposta de uma continuidade o PAC II, previsto para os anos de 2010 a 2013. O PAC I possuía seis áreas estratégicas: Cidade Melhor (enfrentar os principais desafios das grandes aglomerações urbanas, propiciando melhor qualidade de vida), Comunidade Cidadã (presença do Estado nos bairros populares – aumentando a cobertura de serviços), Minha Casa, Minha Vida (redução do déficit habitacional, dinamizando o setor de construção civil e gerando trabalho e renda), Água e Luz Para Todos (universalização do acesso à água e à energia elétrica), Transportes (consolidar e ampliar a rede logística, interligando os diversos modais, garantindo qualidade e segurança) e Energia (garantir a segurança do suprimento a partir de uma matriz energética baseada em fontes renováveis e limpas e desenvolver as descobertas no Pré-Sal, ampliando a produção).

A previsão total de investimentos do PAC I seria de R\$503,9 bilhões incluindo dinheiro público e privado para o período de 2007 a 2010, dos quais R\$ 50,9 bilhões deveriam ser destinados à região Norte. Desse total, R\$6,3 bilhões seriam alocados para o setor de logística, incluindo recursos para as rodovias BR-319, BR-163 e BR-230 entre outras.

Em geral os três programas foram construídos a partir de projetos de infraestrutura já projetados ou já em fase de implantação. Todos sistematizaram e

priorizaram os projetos para investimentos, negociaram os financiamentos com fontes públicas e privadas e monitoraram seu andamento através de uma coordenação central ligada diretamente ao executivo. O Programa Avança Brasil tinha como um de seus objetivos a conclusão de projetos incompletos abandonados pelo país. O grande diferencial dos programas desenvolvidos após 1994, em relação aos projetos governamentais anteriores, foi o envolvimento de parcerias entre os setores público e privado, em que os recursos públicos foram utilizados para alavancar investimentos privados, ampliando e acelerando o desenvolvimento da infraestrutura nacional.

Apesar de inovadores em alguns aspectos, esses programas não representaram uma ruptura entre grandes obras de infraestrutura e processos políticos locais e nacionais. Embora houvesse um maior monitoramento e fiscalização das obras destes programas, o apoio das construtoras aos processos políticos continuou sendo o grande incentivo por trás da implantação dos mesmos. Além disso, oferecem poucas novidades em relação à integração da dimensão ambiental na fase de planejamento e da participação efetiva da sociedade civil local.

Diversos programas governamentais nos últimos anos contemplavam o asfaltamento da BR-163 em seu trecho paraense. Mas, o que se constata é que nenhum desses projetos foram concretizados, onde grande parte do seu trecho entre Cuiabá-Santarém continua sem asfalto que por sua vez, dificulta a circulação na região. Os caminhoneiros reclamam que no inverno patina e estoura os pneus, e no verão, são formados vários buracos. Dessa maneira, a circulação já é difícil devido aos obstáculos que já existem na seca e quando chove forte o trecho fica intransitável, interrompendo inclusive o transporte de passageiros, sem falar na poeira que provoca a incidência de muitos acidentes.

Figura 6



Imensos atoleiros na BR-163 que dificultam a circulação. Fonte: Jornal O Impacto

Conforme podemos verificar na figura 6, o tamanho desses atoleiros é de tal magnitude que os ônibus precisam do auxílio de tratores para se desvencilhar do atolamento. Segundo reportagens recentes, devido ao progresso no asfaltamento da BR-163 nas proximidades de Santarém, o movimento na rodoviária dessa cidade tem aumentado.

O que foi possível constatar em trabalho de campo, é que a cidade de Santarém segue o viés das outras cidades amazônicas, com uma movimentação intensa na sua área portuária. A grande circulação de mercadorias e de pessoas se faz pela via fluvial, enquanto a rodoviária de Santarém, quase não possui movimento demonstrando de uma certa maneira, como a cidade não se beneficia por ser o ponto final dessa rodovia que possui uma grandes extensão. Assim, comparando a movimentação no porto e na

rodoviária verificamos a importância que cada um deles tem para a economia da cidade de Santarém.

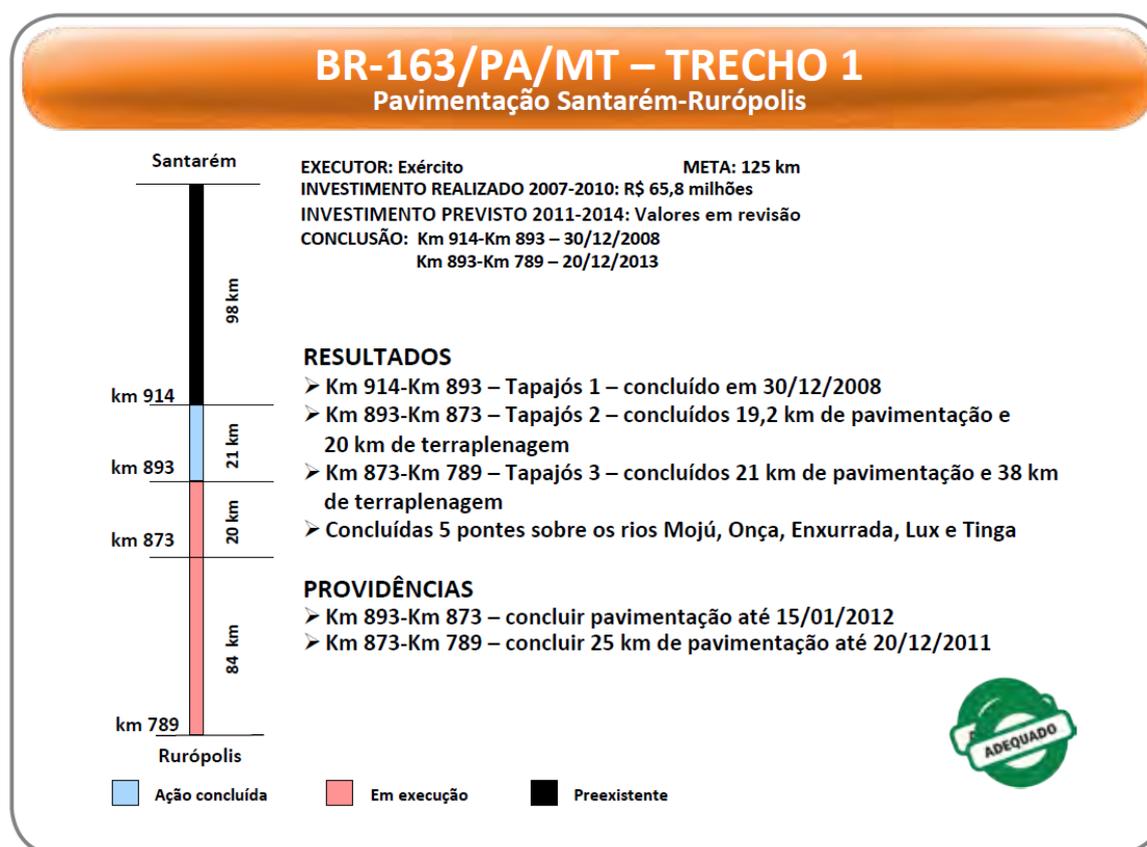
#### **2.4. Situação atual do asfaltamento do trecho paraense da BR-163**

De acordo com o último relatório do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2) que consiste no 2º balanço, no período de julho a setembro de 2011, houve avanços na pavimentação da rodovia. Cabe ressaltar que a segunda fase do PAC tem como objetivo a incorporação e consolidação das ações do PAC 1 e a execução de novos projetos de infraestrutura que são considerados fundamentais para o Brasil. Logo, o governo da Dilma Rouseff dá continuidade aos programas implementados pelo seu antecessor. Segundo o governo brasileiro, o PAC 2 aumenta as riquezas do País, promove o desenvolvimento regional equilibrado, garante melhores preços e condições de concorrência dos produtos nacionais e protege a economia brasileira dos efeitos da crise internacional.

No que concerne ao asfaltamento da BR-163, é importante entender que a restauração e pavimentação do seu trecho entre Santarém (PA) e Guarantã do Norte (MT) foi dividido em três trechos, sendo o trecho 1, de Santarém a Rurópolis, o trecho 2, da cidade de Rurópolis até a divisa do estado do Pará com o estado de Mato Grosso e o trecho 3, da divisa até a cidade de Guarantã do Norte (MT). Cada trecho possui órgãos executores diferentes. Atualmente, a previsão da data de conclusão da obra é 20/12/2013, sendo informado no último relatório que o total gasto entre 2007 e 2010 foi de R\$761,5 milhões e o investimento previsto entre 2011 e 2014 está com valores em revisão. É oportuno recordar que a previsão inicial de investimentos para o asfaltamento de todo o trecho era de R\$1,45 bilhão.

Como pode ser visto na figura 7, o trecho 1 que consiste na pavimentação entre Santarém e Rurópolis já possuía 98 km do seu trajeto pavimentado, tendo como meta para o PAC o asfaltamento de 125 km estando atualmente com a pavimentação de 21 km concluída. A previsão é que esse trecho tenha suas obras concluída até o final de 2013.

**Figura 7**



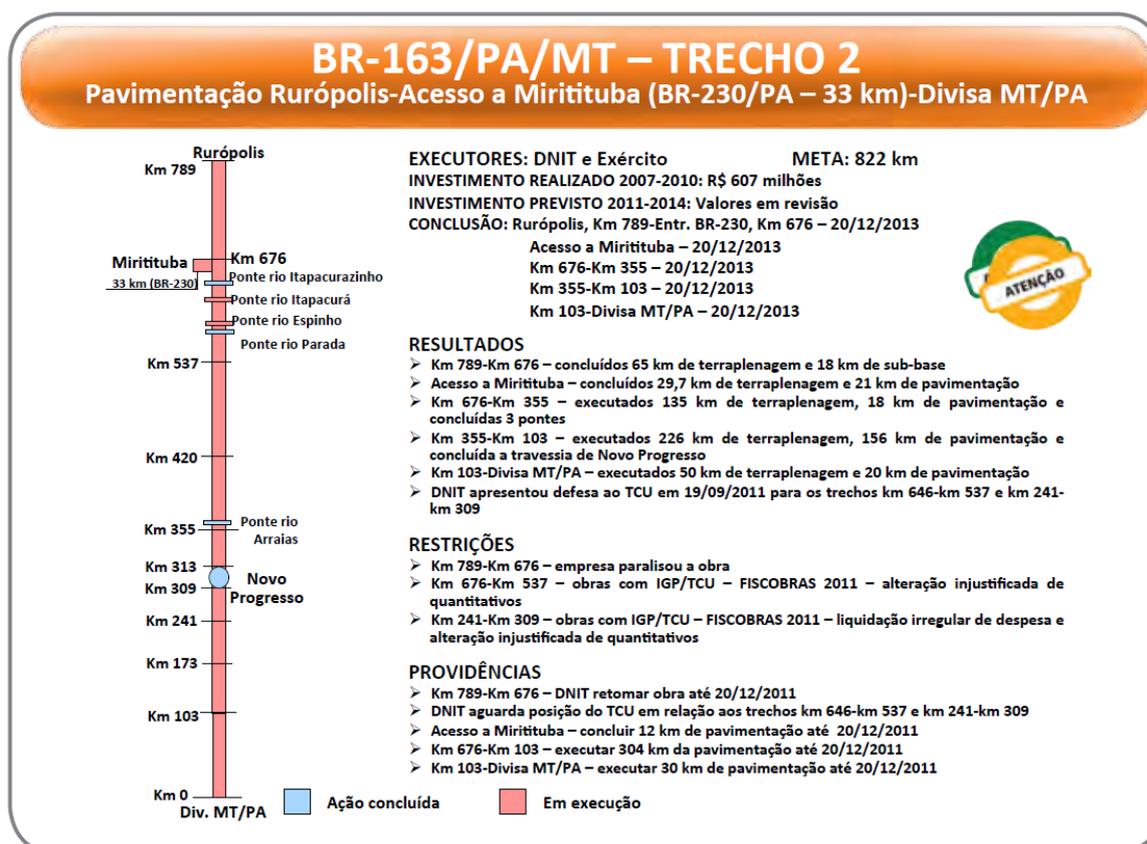
Situação atual da pavimentação do trecho 1 da BR-163 paraense

Quanto ao trecho 2, é o de maior extensão com o objetivo de asfaltar 822 km da rodovia entre a cidade de Rurópolis e a divisa dos estados do Pará e de Mato Grosso. Dentro dessa meta, está incluso os 33 km do acesso a Mirituba que, na verdade, é um

trecho da BR-230, mais conhecida como Transamazônica. Os executores dessa obra é o DNIT e o Exército.

Conforme a figura 8, a meta de conclusão desse trecho é o final de 2013, sendo que até o momento foram realizados 215 km de pavimentação e 505,7 km de terraplenagem, além de diversas pontes e a travessia urbana de Novo Progresso. Alguns problemas como a paralização da obra pela empresa, alterações injustificadas de quantitativos e liquidação irregular de despesa fez com que a situação de adequado do último relatório foi modificado para atenção.

**Figura 8**

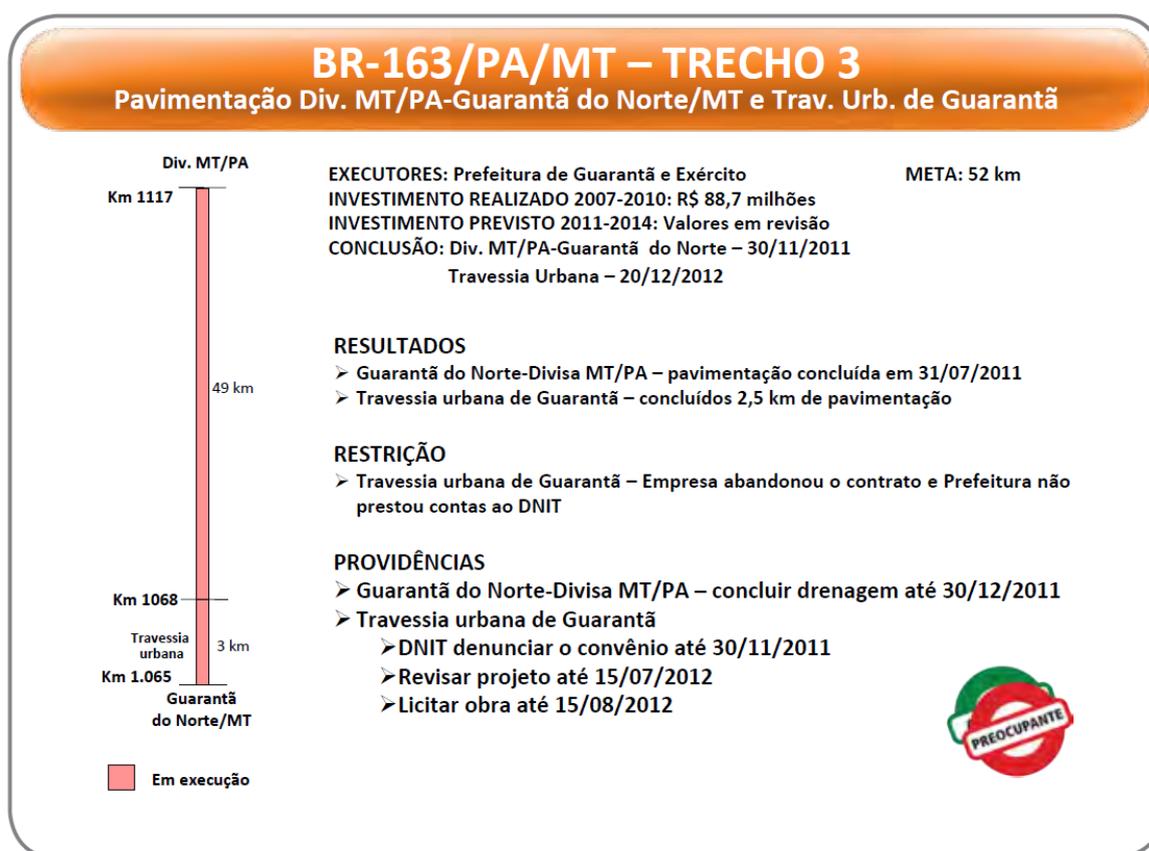


Situação atual da pavimentação do trecho 2 da BR-163 paraense

No caso do trecho 3, a situação requer maior cuidado já que a empresa abandonou o contrato e a prefeitura que é executora do trecho, em parceria com o

Exército, não prestou contas ao DNIT. Como pode ser visto na figura 9, a pavimentação entre Guarantã do Norte e a divisa de Mato Grosso com o Pará foi concluída em 31/07/2011, restando assim somente a pavimentação da travessia urbana de Guarantã do Norte, estando prevista a conclusão da meta de 52 km desse trecho para o final de 2012. No relatório do 1º semestre de 2011, a condição do trecho 3 era de adequado, passando para o sinal vermelho, de preocupante nesse último relatório.

**Figura 9**



Situação atual da pavimentação do trecho 3 da BR-163 paraense.

De acordo com os dados obtidos no site governamental do PAC 2, 50% da obra de pavimentação da BR-163 já foram realizados, destacando que após inúmeros

programas governamentais que prometiam o asfaltamento da rodovia e não cumpriram, este está realizando o sonho tão esperado do agronegócio mato-grossense.

Cabe ressaltar que inicialmente a previsão era para que a inauguração da rodovia Cuiabá-Santarém, completamente asfaltada fosse ocorrer no final de 2011. Porém, devido a complexidade da obra, diante de vários desafios socioambientais, inúmeras pontes, diferentes frentes de trabalho, a variedade de parcerias e o imenso investimento, esclarece os inúmeros desafios que essa grande obra deverá vencer. Porém, a promessa é que este asfaltamento da rodovia seja inaugurado ainda no governo da atual presidente Dilma Roussef, no final do ano de 2013.

## **2.5. Síntese histórico-contextual**

Esta breve contextualização histórica nos mostrou que o projeto da BR-163 atendeu aos interesses da época de ocupação econômica de espaços com pouca densidade demográfica, na imensidão territorial brasileira. Sob o signo da integração territorial, aclamado pela ditadura militar, o desenvolvimento da região se fez em torno da construção de um novo polo de extrativismo bio-mineral e de produção agrícola para exportação, afinado à lógica capitalista mundial. Dessa forma, a abertura da rodovia funcionou como a introdução de uma infraestrutura viária para o escoamento desta produção de extração bio-mineral e agroexportadora.

E nesse contexto, surgiram sucessivos projetos governamentais para a região, com o intuito de construir, garantir e/ou ampliar o aparato infraestrutural regional, inter-regional e internacional. Lembrando que o objetivo de tais projetos sempre esteve ligado a atenção dos interesses capitalistas nacionais e estrangeiros de ampliar os ganhos financeiros com os projetos de exploração e especulação na região. Dessa

maneira, fica claro que a justificativa de transformar a região num lócus de garantia de terra “a homens sem terra” não passou de um slogan político e marqueteiro. Os programas de migração foram poucos e insuficientes, gerando, muitas vezes, muito mais conflitos do que soluções para os migrantes.

Os projetos para a região sempre tiveram um foco muito maior nos fatores econômicos, relegando questões sociais e ambientais. Por isso a falta de projetos governamentais que tivessem um planejamento completo, considerando todas as variáveis regionais, ambientais e sociais, trouxe à tona diversos problemas e conflitos ambientais e sociais para a região.

Como a construção da rodovia Cuiabá-Santarém não foi acompanhada por programas eficazes de migração ou de ordenamento territorial, ocorreu na região circunscrita à rodovia um processo de ocupação desordenada, que vem provocando conflitos de terra entre migrantes e grandes fazendeiros. Além disso, outros problemas também decorrem desse processo como a exploração predatória madeireira, as altas taxas de desmatamento e a destruição progressiva das florestas remanescentes em torno da BR-163 cuiabano-paraense. A constatação disso é comprovada pelo fato de que 90% do desmatamento na Amazônia estão concentrados numa faixa de 50 km de cada lado das principais rodovias da região. Nestes locais a floresta nativa vem sendo substituída por pastos que atendem a expansão da pecuária extensiva.

A concentração de terra sob a forma de grandes latifúndios é ainda, uma das causas da marginalização social e do êxodo rural, por conta da desigualdade da estrutura fundiária da região, que nada mais é do que um espelho do restante do país. Podemos dizer que longe de ser uma região de oportunidade e ascensão social, a zona de influência da rodovia Cuiabá-Santarém é, para a maior parte da população migrante, um lócus de reprodução das condições de desigualdade que caracterizavam as regiões de

origem das populações que para lá migraram. Os “homens sem terra” que foram para a “terra sem homens” permanecem, em sua maioria, “sem terra”.

## **Capítulo 3**

### **Elementos estruturantes de uma nova fronteira: terra, capital e trabalho**

É importante ressaltar que vem se desenhando um novo cenário geográfico no mundo atual, sendo mais complexo e paradoxal, no qual, segundo Veltz (1999), podemos perceber o surgimento de múltiplas espacialidades e temporalidades que se sobrepõem e entrecruzam, produzindo ambientes e relações distintos, independentemente da distância física. A internacionalização cada vez maior das economias locais (local-global) impõe desafios em termos de análise, e saber realizar jogos de escala pode ser imperativo para uma avaliação consistente.

Diante disso, para entendermos melhor a inserção do que ocorre na escala local representada pela área de influência da BR-163, é preciso fazer uma análise de aspectos de ordem nacional e local que auxiliam no entendimento do contexto no qual se inserem todas essas repercussões engendradas. Na análise geográfica isso é possível através da utilização de escalas diferenciadas.

Verifica-se que transformações na dinâmica territorial que se refletem na ordem socioambiental têm acontecido na área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém, e isto ocorre devido à implantação de um modelo econômico na região que está voltado para a economia global, com prevalência da técnica, de uma nova divisão social do trabalho, da alta competitividade com o intuito de maior acumulação e concentração do capital, práticas do processo de desenvolvimento do sistema capitalista.

Os investimentos para a pavimentação da BR-163 paraense podem trazer uma nova dinâmica das atividades econômicas da região que irão repercutir sob uma nova organização do seu território. Este é um processo que já está sendo desencadeado com a expansão da fronteira agrícola moderna. Com isso, a análise dos fatores terra, capital e trabalho que, segundo Polanyi (2000), constituem “o princípio organizador da sociedade”, nos ajudam a entender essas modificações que irão alterar o modo de vida de toda a população que se encontra nos limites da área de influência da BR-163 paraense.

Dessa maneira, neste capítulo vamos procurar fazer uma caracterização da região, procurando entender as modificações engendradas na região de influência da BR-163 nos últimos dez anos, segundo a lógica dos fatores terra, capital e trabalho.

As mudanças ocorridas que vêm provocando o reordenamento da estrutura fundiária e mudanças no uso e propriedade da terra constituem reflexo da expansão dessa fronteira que tem como objetivo a competitividade e a inserção de novas técnicas, sendo possível avaliar as mudanças na estrutura fundiária através da área dos estabelecimentos, da condição dos produtores e do uso da terra.

A expansão do capital, que justamente caracteriza essa nova fronteira, trará uma nova história para a região, implantando novas atividades associadas à agricultura moderna com o objetivo de maior comercialização. Essas mudanças engendradas podem estar associadas à concentração de terras e ao aumento no número de conflitos nos últimos anos, que são elementos que demonstram a exclusão da população tradicional. A análise sobre a dinâmica de determinadas atividades nos últimos dez anos e a entrada da Cargill, um novo ator, é de grande valia para o entendimento do fator capital.

Por fim, o trabalho, condição *sine qua non* para a acumulação do capital, através da extração da mais valia, contribui para entender as mudanças na questão do trabalho nos últimos dez anos através de dados da RAIS, utilizando o número de trabalhadores formais em relação à população total dos municípios da área de estudo, e as áreas dos grandes setores em que essa população ativa se encontra empregada.

### **3.1. A questão da terra na BR-163 paraense**

A pavimentação da BR-163 no estado do Pará vai criar condições para a produção de uma nova fronteira do capital, visto que será criada uma nova via de escoamento, estabelecendo uma conexão em melhores condições das áreas produtoras do estado de Mato Grosso até o porto de Santarém, elemento chave para promover uma melhor circulação da mercadoria. Dessa maneira, essa rede técnica vai proporcionar novos fluxos, fazendo com que ocorra uma desestruturação do tradicional e provocando uma estruturação do novo.

O fator terra, através do tamanho da área das propriedades, da condição legal de seu proprietário e do seu uso pode demonstrar mudanças ocorridas na última década, sobretudo porque o possível asfaltamento mobilizou vários atores e a concretização dessa promessa no final da década ajuda a promover mudanças nunca vistas na região. Diante disso, analisaremos esses aspectos no decorrer do capítulo.

O que podemos verificar em relação à área dos estabelecimentos agropecuários nos nove municípios da BR-163 aos quais possuem área territorial dentro dos limites de 50 km de distância da margem direita e/ou esquerda da rodovia Cuiabá-Santarém serão retratados adiante. Dessa maneira, podemos analisar as mudanças ocorridas na estrutura fundiária da região entre os anos de 1996 e 2006.

De acordo com o Art. 4º, da Lei Nº 8.629, de 25 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre a regulamentação dos dispositivos constitucionais relativos à reforma agrária, previstos no Capítulo III, Título VII, da Constituição Federal, define como pequena, média e grande propriedade:

*“Para os efeitos desta lei, conceituam-se:*

*I - Imóvel Rural - o prédio rústico de área contínua, qualquer que seja a sua localização, que se destine ou possa se destinar à exploração agrícola, pecuária, extrativa vegetal, florestal ou agro-industrial;*

*II - Pequena Propriedade - o imóvel rural:*

*a) de área compreendida entre 1 (um) e 4 (quatro) módulos fiscais;*

*III - Média Propriedade - o imóvel rural:*

*a) de área superior a 4 (quatro) e até 15 (quinze) módulos fiscais;*

*(Trecho da Lei Nº. 8.629, de 25 de fevereiro de 1993)*

Segundo o INCRA, o módulo fiscal é a unidade de medida expressa em hectares, fixada para cada município, considerando os fatores como tipo de exploração predominante no município, renda obtida com a exploração predominante, outras explorações existentes no município que, embora não predominantes, sejam significativas em função da renda ou da área utilizada e o conceito de propriedade familiar.

A escolha dos intervalos utilizados na pesquisa baseou no que consta na Lei Nº 8.629 que diz que:

- Pequena propriedade: 1 a 4 módulos fiscais;
- Média propriedade: acima de 4 a 15 módulos fiscais;
- Grande propriedade: acima de 15 módulos fiscais.

Conforme informações do INCRA, o Módulo Fiscal, vigente de cada município, foi fixado pelos atos normativos: Instruções Especiais/INCRA Nº 19/80, 20/80, 23/82, 27/83, 29/84, 32/85, 33/86 e 37/87; Portaria/MIRAD nº 665/88 e 33/89; Portaria MA nº 167/89; Instrução Especial/INCRA nº 39/90, Portaria Interministerial MEFP/MARA nº 308/91 e nº 404/93; Instrução Especial INCRA nº 51/97, Instrução Especial INCRA Nº 1/2001e Instrução Especial INCRA Nº 03/2005.

Dessa maneira, após a verificação de quanto equivale 1 módulo fiscal em cada município da área de estudo da pesquisa, foi constatado que os 9 municípios possuem o mesmo valor de módulo fiscal que equivale ao valor de 75 hectares. É importante compreender que este valor do módulo fiscal é um dos maiores do país uma vez que esses números variam, segundo dados do INCRA, de 5 a 10 hectares em todo o Brasil. Na escala estadual, o valor unitário de cada módulo fiscal desses municípios é o de maior valor do estado do Pará. Dessa maneira, para os municípios da área de estudo, a definição do tamanho das propriedades se situa nesses intervalos:

- Pequena propriedade: 0 - 300 hectares;
- Média propriedade: acima de 300 – 1.125 hectares;
- Grande propriedade: acima de 1.125 hectares.

Logo, a escolha dos intervalos: mais de 0 a menos de 200, mais de 200 a menos de 1000 e acima de 1000, foram os valores mais aproximados dos intervalos dos censos agropecuários. Com isso, a pesquisa procura uma aproximação do que é para o Incra, a pequena, a média e a grande propriedade dos nove municípios que compõem a área de estudo.

A compreensão da distribuição da área dos estabelecimentos agropecuários é de suma importância, onde conforme Neto e Gomes (2004), o tamanho da propriedade

possui uma relação direta entre adisponibilidade de capital e a dotação de recursos naturais da unidade de produção. Dessa maneira, a grande disponibilidade do fator de produção terra nas propriedades representa assim um maior estoque de capital. Com isso, se torna mais fácil para o produtor obter crédito, que terá como consequências, uma maior obtenção de ganhos de economias de escala na produção e comercialização. Por sua vez, estes produtores possuem uma maior facilidade de obterem vantagens com as políticas governamentais que são dirigidas para a agricultura.

Segundo a definição do IBGE, entende-se como estabelecimento agropecuário todo terreno que possui área contínua, independente do tamanho ou da sua situação seja urbana ou rural, formado de uma ou mais parcelas e que esteja subordinada a um único produtor, onde é possível visualizar algum tipo de exploração agropecuária. Em termos metodológicos, devido aos valores totais bastante diferenciados dos resultados da área dos estabelecimentos nos censos de 1996 e de 2006, todas as comparações realizadas que se utilizou esses dois censos foram feitas relacionando o valor da variável a ser analisada com o valor total do censo daquele ano. Dessa maneira, é possível comparar em termos percentuais a evolução das variáveis analisadas dos dois censos agropecuários.

Com o intuito de uma melhor compreensão e uma possível comparação dos dados do censo de 1996 e 2006, os municípios de Belterra e Placas, que foram emancipados em 1997, data posterior ao censo de 1996, foram incorporados ao território de Santarém em relação aos dados do censo agropecuário de 2006.

O que podemos verificar na tabela 01, é que em relação aos estabelecimentos que possuem mais de 0 a menos de 200 hectares, em todos os municípios da área de estudo tivemos uma queda em termos relativos ao valor total das áreas dos estabelecimentos em 1996 e 2006. Enquanto isso, no estado do Pará houve um aumento,

já que em 1996, 22,10% das áreas dos estabelecimentos do estado tinham menos de 200 hectares passando para 30,13% em 2006. Nos valores totais dos nove municípios da área de estudo era 36,65% das áreas dos estabelecimentos com menos de 200 hectares em 1996, diminuindo em 2006 para 34,18%. Podemos destacar o município de Aveiro pelo alto percentual de área de estabelecimentos que se encontram nessa variável, sendo em 1996, de 88,61% e em 2006, de 84,21% e destacamos também 2 municípios pelo baixo percentual, ou seja, pelas poucas áreas de estabelecimentos que se encontram nesse intervalo. Os dois municípios seriam o de Novo Progresso que em 1996, somente 7,07% da área dos estabelecimentos tinham menos de 200 hectares, reduzindo ainda mais em 2006 para 4,03% e Altamira que possuía em 1996, 16,39% e em 2006, 9,85%. Outro município que se destaca pela obtenção de uma queda significativa das áreas que tinham até 200 hectares foi Trairão passando em 1996, de 54,48% para 34,96% em 2006.

Tabela 01

Área (ha) dos estabelecimentos por grupos de área total dos municípios da área de estudo								
Municípios	Mais de 0 a menos de 200		Mais de 200 a menos de 1000		Acima de 1000		Total	
	1996	2006	1996	2006	1996	2006	1996	2006
Altamira	149.022	95.763	94.442	169.246	665.802	707.332	909.267	972.341
Aveiro	42.832	118.349	5.508	17.186	-	5.000	48.340	140.535
Itaituba	95.190	120.357	42.985	66.490	21.082	97.145	159.257	283.992
Novo Progresso	30.880	11.948	89.604	66.130	316.548	218.515	437.031	296.593
Rurópolis	138.426	175.582	30.737	62.141	10.700	25.044	179.863	262.767
Santarém*	340.476	308.726	79.743	97.167	94.176	72.728	514.396	478.621
Trairão	82.539	67.531	19.850	46.963	49.120	78.668	151.509	193.162
<b>Total</b>	<b>879.366</b>	<b>898.256</b>	<b>362.869</b>	<b>525.323</b>	<b>1.157.428</b>	<b>1.204.432</b>	<b>2.399.662</b>	<b>2.628.011</b>
<b>Pará</b>	<b>7.162.290</b>	<b>6.768.880</b>	<b>3.900.947</b>	<b>4.657.291</b>	<b>21.347.124</b>	<b>11.039.855</b>	<b>32.410.361</b>	<b>22.466.026</b>

Fonte: Censo Agropecuário 1996 e 2006  
 \* Inclui os municípios de Belterra e Placas

Em relação ao intervalo de mais de 200 a menos de 1.000 hectares, os municípios como um todo tiveram uma pequena variação, sempre direcionada ao aumento da área dos estabelecimentos que se encontram nesse intervalo. Essa tendência é encontrada em todos os municípios, bem como no estado do Pará. O percentual de áreas que se encontram nesse aspecto varia de 10% a 25%, demonstrando assim que é a

minoria das áreas que possuem entre 200 e 1.000 hectares. Seguindo a lógica da classificação do INCRA por módulo fiscal, as médias propriedades seriam as de menor proporção em relação ao total da região.

As propriedades com área acima de 1.000 hectares correspondem em 2006 nos nove municípios da área de estudo a 45,83%, ante 48,23% em 1996. A tendência dos municípios é para o aumento de áreas que se encontram no intervalo acima de 1.000 hectares. Somente Altamira foge dessa regra, onde este município já possui um alto percentual de terras nessa variável passando de 73,22% em 1996 para 72,75% em 2006, demonstrando valores que apontam para uma certa estabilidade. Outro município que se destaca pelo grande valor percentual de terras nessa classe de intervalo é Novo Progresso, com 73,68% da área dos estabelecimentos em 2006 que se encontram nessa condição. Os municípios com os menores valores de áreas nessa situação são Aveiro que no censo de 1996 não possuía nenhuma área e passou a ter 5.000 e Rurópolis que tinha em 1996, 5,95% passando para 9,53% em 2006. Enfim, a tendência dos municípios da área de estudo é para o aumento do número de área que se encontra em propriedades que possuem mais de 1.000 hectares.

A respeito do número dos estabelecimentos por grupos de área total em 2006, verifica-se em todos os municípios, com exceção de Novo Progresso, percentuais acima de 70% do número de estabelecimentos que possuem até 200 hectares. O maior percentual, que corresponde a 90,31%, pertence ao município de Aveiro e o menor percentual, de 39,31%, corresponde a Novo Progresso. No conjunto dos municípios, 84,31% dos estabelecimentos possuem até 200 hectares.

Entre 200 e 1.000 hectares, destaca-se o município de Novo Progresso, com 37,47%, seguido de Altamira (16,01%) e Trairão (12,80%). O restante possui valores inferiores a 8%. No total dos 9 municípios, existem 1.369 estabelecimentos situados

nesse intervalo, correspondendo a 6,33% do total. Já no intervalo acima de 1.000 hectares, o destaque novamente é para o município de Novo Progresso com 22,97% dos estabelecimentos nessa condição, seguido de Altamira com 8,59%. O restante possui valores abaixo de 3%, configurando todos os municípios com o valor percentual de 1,88%. Por fim, os produtores que não possuem área correspondem a 7,49%, destacando-se o município de Rurópolis com o maior percentual (13,17%) e Novo Progresso com o menor percentual (0,23%) visto que possui só 1 produtor sem área.

Portanto, em relação ao número de estabelecimentos verifica-se que Novo Progresso e em menor grau, Altamira, justamente os 2 municípios que ficam mais ao sul da área de estudo, e mais próximos do estado de Mato Grosso, são os que possuem valores mais diferenciados em relação ao restante dos municípios que compõem a área de estudo.

No que concerne à condição do produtor, esta análise se torna necessária para entendermos as mudanças ocorridas quanto a posse da terra nos nove municípios que possuem uma parte de seu território em menos de 50 km das margens da rodovia federal BR-163, no seu trecho paraense. De acordo com Neto e Gomes (2004), quando analisamos a condição do produtor em relação às terras, podemos verificar como esta situação pode influenciar de forma direta ou indireta na adoção de tecnologias. Isto ocorre porque as condições de posse e do uso da terra podem atuar sobre o fluxo de capital do produtor e se desdobrar no sistema tecnológico adotado. Uma vez que o produtor se encontra na condição de parceiro e arrendatário, ele possui pouco estímulo na adoção de processos tecnológicos mais eficientes, visto que um fator desestimulante é o fato dele não ter a posse definitiva. Outro aspecto que deve ser considerado é que com os lucros conquistados pelo agricultor, estes são reduzidos uma vez que o produtor precisará pagar uma parte da renda ao proprietário.

Como é possível verificar na tabela 02, a maior parte dos estabelecimentos da área de estudo são de proprietários, aqueles que ocupam suas terras próprias com o título definitivo. Em 1996, as áreas dos estabelecimentos com a condição de proprietários representavam 96,60% do total da região de estudo. No entanto, em 2006 este percentual foi menor, atingindo 88,34% da área. As condições de arrendatário e de parceiro não tiveram grande variação. No caso dos arrendatários, passaram de 0,09% em 1996 para 0,56% e dos parceiros de 0,13% em 1996 para 0,14% em 2006 nos nove municípios. A grande variação ocorreu na área dos estabelecimentos na condição de ocupante passando de 3,17% em 1996 para 10,88% em 2006. Cabe esclarecer que essa diminuição da condição de proprietários e aumento da condição de ocupantes ocorreu em todo o estado do Pará, mas foram bem mais intensas na área de estudo. As maiores variações ocorreram nos municípios de Santarém, Novo Progresso, Aveiro e Trairão.

Tabela 02

Área dos estabelecimentos (hectares) por condição do produtor										
Municípios	Proprietário		Arrendatário		Parceiro		Ocupante *		Total	
	1996	2006	1996	2006	1996	2006	1996	2006	1996	2006
Altamira	574.206	960.675	311	1.296	459	935	25.445	9.435	600.421	972.342
Aveiro	47.940	101.076	-	10.140	-	102	400	29.215	48.340	140.533
Itaituba	150.102	258.250	59	273	63	516	1.042	24.952	151.266	283.991
Novo Progresso	300.045	224.971	128	-	-	-	145	69.605	300.318	296.615
Rurópolis	171.956	256.813	-	-	-	179	3.106	5.701	175.063	262.766
Santarém**	439.328	389.967	1.164	2.164	2.010	1.883	29.277	122.124	471.780	516.140
Trairão	132.700	163.013	25	1.162	-	-	258	28.985	132.984	193.160
<b>Total</b>	<b>1.816.278</b>	<b>2.354.765</b>	<b>1.687</b>	<b>15.035</b>	<b>2.532</b>	<b>3.615</b>	<b>59.674</b>	<b>290.017</b>	<b>1.880.172</b>	<b>2.665.547</b>
<b>Pará</b>	<b>21.472.911</b>	<b>20.249.082</b>	<b>34.326</b>	<b>180.147</b>	<b>117.189</b>	<b>83.944</b>	<b>895.804</b>	<b>1.952.853</b>	<b>22.520.229</b>	<b>22.466.026</b>

Fonte: Censo Agropecuário 1996 e 2006

\* Inclui assentado sem titulação definitiva.

\*\* Inclui os municípios de Belterra e Placas.

De acordo com Bernardes (2009a), a condição do produtor como proprietário é um fator que, de certa maneira, permanece mas, o que ocorre nas outras categorias é a diminuição da condição de parceiro e o aumento da condição de ocupante, já que esta é uma tendência devido a extensão da legislação trabalhista ao campo, sobretudo nas áreas ocupadas pelo agronegócio. Enfim, na área de estudo esta situação não é diferente

configurando-se um aumento no percentual de produtores na condição de ocupantes, na manutenção das condições de arrendatário e parceiro e da diminuição da participação daqueles que são proprietários.

No que tange ao uso da terra, é importante verificarmos quais são os diferentes usos que podemos encontrar em cada município da área de estudo no intuito de compreender a dinâmica territorial. De acordo com a tabela 03, podemos entender as mudanças ocorridas entre 1996 e 2006 no uso da terra da área de estudo. Essas mudanças, como podem ser vistas, foram significativas. Devido a metodologias diferenciadas dos dois censos analisados, determinadas variáveis foram incorporadas a outras de abrangência maior, sempre seguindo as normas técnicas elaboradas pelo IBGE que demonstram usos foram usados com outras nomenclaturas em um determinado censo.

Em relação às lavouras permanentes, o percentual de sua participação na área total nos municípios da área de estudo teve pouca variação, passando de 1,32% no ano de 1996 para 1,91% em 2006, conforme a tabela 03. Em termos relativos, a participação da lavoura permanente é ínfima, entretanto os produtos de maior destaque na região em área plantada é a banana e o cacau, configurando como as atividades tradicionais da região.

Tabela 03

Área dos estabelecimentos por uso da terra nos municípios da área de estudo												
Municípios	Lavouras - permanentes		Lavouras - temporárias *		Pastagens **		Matas e/ou florestas ***		Terras não utilizadas ****		Total	
	1996	2006	1996	2006	1996	2006	1996	2006	1996	2006	1996	2006
Altamira	3.576	19.562	10.685	13.771	127.016	336.563	431.305	517.172	27.839	85.284	600.421	972.342
Aveiro	1.313	992	5.364	4.663	4.490	17.688	33.889	115.754	3.284	1.444	48.340	140.533
Itaituba	2.779	2.722	15.363	10.093	35.138	111.079	89.028	148.683	8.957	11.427	151.266	283.991
Novo Progresso	2.095	925	4.068	2.117	67.455	171.844	199.310	106.081	27.389	15.609	300.318	296.615
Rurópolis	2.483	4.653	12.651	4.911	33.956	93.430	115.051	155.762	10.921	4.024	175.063	262.766
Santarém*****	9.518	19.466	42.708	51.168	74.824	125.206	275.104	305.434	69.625	14.894	471.780	516.140
Trairão	3.132	2.687	8.458	7.661	16.738	35.554	99.019	144.267	5.637	2.998	132.984	193.160
<b>Total</b>	<b>24.897</b>	<b>51.007</b>	<b>99.297</b>	<b>94.384</b>	<b>359.618</b>	<b>891.364</b>	<b>1.242.708</b>	<b>1.493.153</b>	<b>153.653</b>	<b>135.680</b>	<b>1.880.172</b>	<b>2.665.547</b>
<b>Pará</b>	<b>262.435</b>	<b>1.021.470</b>	<b>1.053.551</b>	<b>850.981</b>	<b>7.455.728</b>	<b>11.397.774</b>	<b>11.707.425</b>	<b>8.439.049</b>	<b>2.041.090</b>	<b>757.880</b>	<b>22.520.229</b>	<b>22.466.026</b>

Fonte: Censo Agropecuário 1996 e 2006

\* Inclui Lavouras temporárias em descanso, Lavouras - área plantada com forragens e Lavouras - área para cultivo de flores (inclusive hidroponia e plasticultura), viveiros de mudas, estufas de plantas e casas de vegetação.

\*\* Inclui Pastagens naturais, Pastagens plantadas, Pastagens - plantadas degradadas, Pastagens - plantadas em boas condições e Sistemas agroflorestais - área cultivada com espécies florestais também usada para lavouras e pastoreio por animais.

\*\*\* Inclui Matas e florestas naturais, Matas e/ou florestas - naturais destinadas à preservação permanente ou reserva legal, Matas e/ou florestas - naturais (exclusive área de preservação permanente e as em sistemas agroflorestais), Matas e florestas artificiais e Matas e/ou florestas - florestas plantadas com essências florestais.

\*\*\*\* Inclui Terras produtivas não utilizadas, Terras inaproveitáveis, Tanques, lagos, açudes e/ou área de águas públicas para exploração da aquicultura, Construções, benfeitorias ou caminhos, Terras degradadas (erodidas, desertificadas, salinizadas, etc.) e Terras inaproveitáveis para agricultura ou pecuária (pântanos, areais, pedreiras, etc.).

\*\*\*\*\* Inclui os municípios de Belterra e Placas

As pastagens são o segundo uso da terra mais utilizado na região e o que teve o maior avanço no período, já que em 1996 representava 19,13% da área do uso da terra da área de estudo e em 2006 representou 33,44%. Este fato pode ser visto na tabela 03, cuja área de pastagens passou de 359.618 (1996) para 891.364 (2006). Todos os municípios tiveram grande avanço na incorporação de novas áreas para pastagens, se destacando Novo Progresso que em 1996 tinha o valor de 22,46%, passando em 2006 para 57,94%, valor altíssimo representando um grande avanço das áreas de pastagens nesse município. Após Novo Progresso, a ordem dos municípios que relativamente possuem as maiores áreas destinadas a pastagens é: Itaituba (39,11%), Rurópolis (35,56%), Altamira (34,61%), Santarém (24,26%), Trairão (18,41%) e Aveiro (12,59%). A pastagem mais significativa na região é para a criação de bovinos.

No uso da terra relacionado a matas e/ou florestas encontramos a maior área de uso da região. Como nos demonstra os dados da tabela 03, relativamente esta área teve uma diminuição. Enquanto em 1996, ela representava 66,10% da área total, no ano de 2006 diminuiu para 56,02%. As maiores quedas encontramos no município de Novo Progresso, em 1996, era 66,37% e em 2006, 35,76% e em Altamira que teve uma redução de 71,83% em 1996 para 53,19% em 2006. No uso da terra em relação as pastagens, esses foram os municípios que tiveram os maiores ganhos e consequentemente no uso de matas e/ou florestas estes foram os que tiveram as maiores perdas.

Nas terras não utilizadas que abrangem terras produtivas não utilizadas, terras inaproveitáveis, tanques, lagos, açudes e/ou área de águas públicas para exploração da aquicultura, construções, benfeitorias ou caminhos, terras degradadas (erodidas, desertificadas, salinizadas, etc.) e terras inaproveitáveis para agricultura ou pecuária (pântanos, areais, pedreiras, etc.), tivemos uma queda na área de estudo como um todo,

uma vez que em 1996 representavam 8,17% da área e em 2006 caiu para 5,09%. Em todos os municípios tivemos queda, com exceção de Altamira que passou de 4,64% (1996) para 8,77% (2006). O município que teve maior queda, em termos percentuais, foi Santarém que passou de 14,76% (1996) para 2,89% (2006).

Diante das modificações do quadro de uso da terra da região, se torna necessário entender as mudanças ocorridas nos últimos dez anos em relação as principais atividades econômicas da região.

### **3.2. A dinâmica das atividades econômicas e a representação do capital**

É importante analisar as atividades econômicas presentes na região procurando entender as mudanças ocorridas nos últimos dez anos. Essas transformações podem estar ligadas a hipótese de que o asfaltamento da rodovia Cuiabá-Santarém será concretizado, mobilizando os atores econômicos que possuem interesses para o desenvolvimento da região de influência da BR-163 paraense.

A entrada do capital, através do agronegócio nessa região vai possibilitando a inauguração de novos espaços produtivos e introduzindo novos agentes, como a Cargill, uma grande *trading* internacional, sendo esta a maior representação da entrada desse capital. Além da introdução dessas novas atividades mais modernas, é possível verificar a eliminação e diminuição da importância das atividades tradicionais devido a essas novas repercussões.

### **3.2.1. Mudanças no uso da terra ligado às culturas agrícolas**

Segundo dados do SECEX/MDIC, o agronegócio teve uma participação de 37,9% nas exportações brasileiras em 2010, trazendo US\$ 76.441 para o país. Nesse montante, os resultados indicam que a soja é o produto mais expressivo da pauta de exportação do agronegócio brasileiro. Este fato é explicado pela elevada produtividade que associada aos baixos custos de produção, permitiram o Brasil adentrar no mercado internacional com a soja à preços competitivos. Em 2010, a soja trouxe US\$ 17.017 de divisas para o país em termos de exportação representando 22,26% da pauta de exportação do agronegócio e 8,47% de toda a exportação do país.

Dessa maneira, a soja é a cultura agrícola mais representativa do agronegócio e vem ganhando destaque no Pará, permitindo assim através da produção dessa cultura verificar a presença do agronegócio na região. A presença da soja vem crescendo, segundo dados do IBGE, 3.740,45% em área plantada entre 2000 e 2010, configurando o maior crescimento dentre as culturas agrícolas temporárias no estado do Pará. Cabe ressaltar que em termos comparativos de crescimento, como a área plantada entre 2000 e 2003 foi abaixo de 5.000 ha, é mais conveniente a comparação a partir de 2004 que foi o ano que teve um grande salto na área plantada da região atingindo 35.219 ha. Dessa maneira, entre 2004 e 2010, o crescimento da área plantada de soja no estado do Pará foi na ordem de 101,77%, sendo um aumento também bastante significativo, estando os dois municípios maiores produtores na área de influência da BR-163 que teve um crescimento na área plantada entre 2004 e 2010 de 77,63%.

Os dois municípios que se destacam na produção de soja é Santarém e Belterra que se localizam próximos ao rio Amazonas. Juntos, eles correspondem a 98,61% da produção de todos os municípios da área de estudo e a 31,58% de todo o estado,

representando um polo sojífero no Pará. A cultura da soja é recente onde é possível verificar que no período 2000/10 ocorreu um salto na produção desses dois municípios na ordem de 56.900,00%. Entretanto, esses números são grandiosos diante do fato de que em 2000, a produção de soja nesses dois municípios foi de apenas 135 toneladas. O grande salto ocorreu no período entre 2002 e 2004, onde em 2002 a produção foi de 1.050 ton., passando para 16.200 ton. em 2003 e atingindo 29.700 ton. no ano de 2004, um crescimento de 2.828,57% em apenas dois anos que coincide justamente com o período da instalação da *trading* Cargill no porto de Santarém. A partir de 2004, esse crescimento continuou em ascensão atingindo o seu ápice no ano de 2008 com a produção de 87.075 ton., sendo que em 2010 a produção foi de 76.950 ton.

Assim, podemos verificar a expansão da fronteira tecnológica visto que a produção sojifera requer muita tecnologia e a presença da Cargill, maior exportadora de soja do Brasil, no porto de Santarém demonstra a prática conhecida como antecipação espacial em que a localização de determinada atividade econômica é efetuada antes mesmo que o local ofereça as condições propícias em diversos sentidos como mercado, matéria-prima e especificamente no caso da BR-163 é a construção de uma logística de transporte adequada para o escoamento da produção. Correa diz que isso ocorre porque,

*“A antecipação espacial significa reserva de território, significa garantir para o futuro próximo o controle de uma dada organização espacial, garantindo assim as possibilidades, via ampliação do espaço de atuação, de reprodução de suas condições de produção”*  
(CORREA, 1996, p. 39).

Nesse sentido, a melhoria da acessibilidade possibilitará aumento dos fluxos, sendo a infraestrutura e a logística de transporte os elementos motivadores do processo de antecipação espacial na BR-163. Com a conclusão da pavimentação desta rodovia, a

porção paraense da rodovia será valorizada, visto que está mais próximo ao porto de Santarém, que deverá ser o principal porto de escoamento das *commodities*.

Segundo Toledo (2005), a Cargill investiu R\$ 40 milhões para concluir um terminal graneleiro, inaugurando o terminal portuário de Santarém em 2003, que passou a ser uma alternativa para o escoamento da produção de soja dos estados de Mato Grosso e do Pará. A Cargill configura-se como um dos atores mais interessados no asfaltamento do trecho paraense da rodovia Cuiabá-Santarém já que como modernizou o porto fluvial de Santarém, pretende após ser finalizada a obra, exportar soja para a União Européia, reduzindo assim os custos de frete.

Segundo informações obtidas em trabalho de campo, a Cargill é um porto fluvial destinado a exportação, sendo um transbordo de alta rotatividade. Na questão da soja, segundo informações da Cargill, 95% vem da região oeste de Mato Grosso e os 5% restantes vem da soja que é plantada em Santarém e Belterra. Com isso, podemos verificar que a soja que movimenta o porto da Cargill em Santarém não é de origem local. O terminal portuário é exclusivo da Cargill, sendo uma concessão, e ela transporta a sua própria soja que é trazida de seus armazéns em Mato Grosso. Assim, os plantadores entregam a soja que plantaram nos armazéns da Cargill e o produto já sofre o beneficiamento nos armazéns, chegando ao porto em Santarém com o padrão de qualidade da Cargill para ser exportado.

O modal de transporte utilizado para o transporte de Porto Velho a Santarém são de barcaças via rio Madeira. Em Porto velho tem uma unidade que recebe a soja de Mato Grosso que encaminha via modal hidroviário. As barcaças são de uma transportadora que presta serviços, a Transportes Bertolini Ltda. Cabe ressaltar que esta empresa não surgiu devido às demandas da Cargill, ela funciona apenas como uma

prestadora de serviço. A Transportes Bertolini iniciou suas atividades de navegação na Amazônia em 1988.

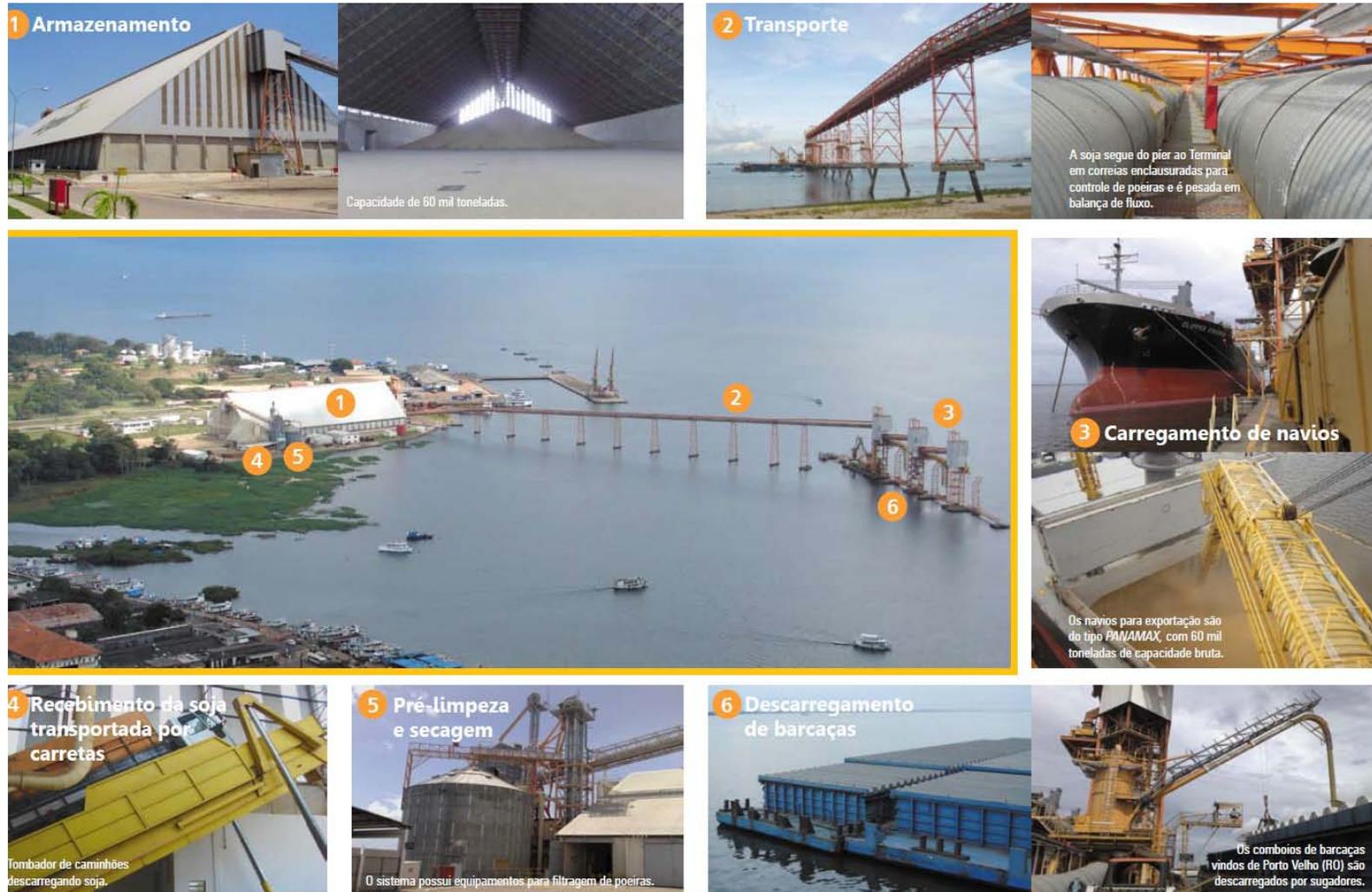
Das balsas são transportados para os navios graneleiros, que tem como principais destinos atualmente os portos de Liverpool (Reino Unido) e Amsterdã (Países Baixos), ambos na Europa. A Cargill já exportou para a China também. Os navios graneleiros também são feitos por empresa terceirizada prestadora de serviços.

Conforme a figura 10, podemos verificar que a operação do porto é bastante simples. Nessa figura podemos verificar todas as etapas da movimentação da soja no porto da Cargill, em Santarém.

No item 1, verifica-se o armazenamento, sendo a capacidade do armazém de 60 mil toneladas, ou seja, equivale a 2 comboios vindos do porto do rio Madeira. Esta capacidade de armazenamento nem sempre é utilizado uma vez que, em alguns casos, a soja é transportada diretamente da barcaça para o navio, mas cabe ressaltar que a movimentação através das esteiras é inevitável. O armazenamento é bastante utilizado na chegada da soja da safra de Santarém já que o transporte utilizado, nesse caso, é o de caminhões que chegam ao porto e após a sua pesagem, a soja é armazenada.

O item 2 demonstra o transporte dos grãos através de correias enclausuradas, evitando assim a dispersão de poeira no seu transporte. A soja pode ser transportada diretamente das barcaças para os navios graneleiros ou dispostas no armazém e o seu transporte posterior para os navios. Além das correias, existe uma balança de fluxo, onde a carga é continuamente pesada.

Figura 10



Fonte: Rima – Cargill

Os grãos são transportados até o navio, como pode ser visto no item 3 com um equipamento que já deposita dentro dos porões dos navios, sendo existem três torres que possuem uma tubulação especial (pescantes giratórios e telescópicos), que depositam os grãos por gravidade nos navios atracados no píer. A figura 11 demonstra uma dessas torres depositando os grãos em um navio graneleiro. Esses navios são do tipo PANAMAX (termo que designa os navios que, devido às suas dimensões, possui o tamanho limite para passar nas eclusas do Canal do Panamá, sendo considerados, atualmente, de porte médio).

Figura 11



O transporte dos grãos de soja. À esquerda, as balsas e à direita, os navios graneleiros.  
Fonte: autor.

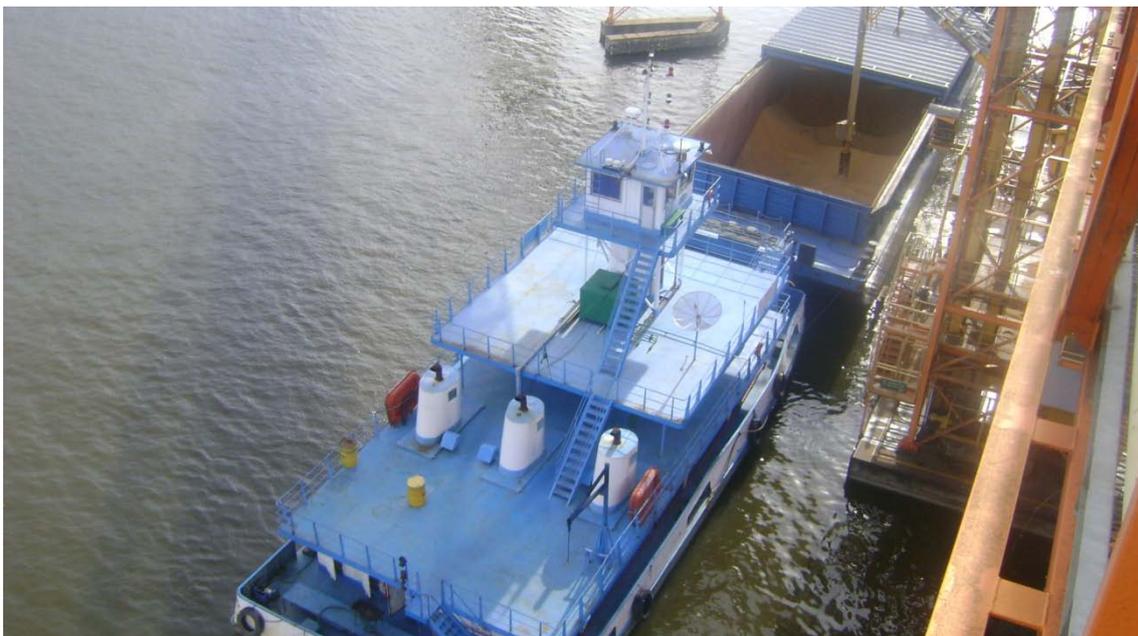
Em sua grande maioria, esses navios possuem procedência das Filipinas, com capacidade de transportar 60.000 toneladas em seus 7 porões. Essa capacidade equivale a chegada de 2 a 2,5 comboios. Esses navios necessitam de uma profundidade de 11 metros. De acordo com dados da Cargill, na cheia o rio Tapajós atinge 18 metros de

profundidade na área do porto e na seca, 15 metros. Com isso, a chegada dos navios pode ocorrer durante todo o ano.

No item 4, é demonstrado o recebimento da soja transportada por carretas. Somente após passar por um setor de classificação, onde é realizada uma inspeção preliminar no produto, o caminhão tem a autorização de fazer a descarga. Segundo informações obtidas em trabalho de campo, até soja transgênica é possível diagnosticar com os equipamentos da Cargill. Os veículos, depois pesados na balança rodoviária, são encaminhados para o descarregamento rodoviário onde os grãos são depositados numa moega utilizando-se um tombador de caminhões.

O item 5 demonstra equipamentos existentes no porto para a pré-limpeza e a secagem da soja. Cabe ressaltar que essa etapa é feita somente para os grãos originários da produção local uma vez que os grãos que desembarcam das barcaças já cegam selecionados e de acordo com a empresa no padrão Cargill para a exportação, principalmente, para o mercado europeu.

Figura 12



Rebocador atracado na balsa, com o equipamento que suga os grãos de soja.

Fonte: autor.

Os comboios de barçaças que chegam de Porto Velho (Rondônia), com o percurso via rio Madeira possuem de 9 a 10 barçaças. O item 6 demonstra como é feito o descarregamento das barçaças. Cada barçaça tem a capacidade de transportar entre 2.000 e 3.000 toneladas. Com isso, cada comboio pode transportar até 30.000 toneladas. Após a chegada das barçaças que são atracadas no porto com o auxílio de rebocadores, a descarga é feita através de um equipamento que suga os grãos, como pode ser visto na figura 11 e depois são transportados através de uma correia transportadora, podendo os grãos serem direcionados para o armazém ou após o percurso até o porto e a sua pesagem através da balança de fluxo onde os grãos são constantemente pesados ser transportado para algum navio que já esteja atracado no porto. Como pode ser constatado, a logística do terminal graneleiro da Cargill no porto de Santarém é bastante simples.

O Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill Agrícola S.A. começou a sua operação em abril de 2003, a partir da aquisição do direito de arrendamento da empresa de uma área no Porto de Santarém no período de 25 anos. Cabe ressaltar que esse período pode ser prorrogado por igual período. Este direito foi adquirido em concorrência pública realizada pela Companhia Docas do Pará, responsável pelo Porto Público de Santarém.

De acordo com Relatório de Impacto Ambiental – RIMA da Cargill, foram exportadas 1.068.565 toneladas de soja em 2008 mobilizando 32 navios, e em 2009 foram registrados até o mês de outubro, o volume de soja exportada foi de 873.225 toneladas, movimentando 22 navios. O RIMA acrescenta que a média de navios atracados por mês em 2009 foi a mais elevada, registrando-se a atracação de cinco navios em junho e quatro em agosto.

Na região de Santarém, a cultura agrícola retrocedeu em termos de volume e hectares plantados e não possui aumento significativo há alguns anos. Conforme informações obtidas na Cargill, a terra é boa, porém as questões fundiárias e ambientais são fortes prejudicando a sua implantação e expansão na região. A cidade de Santarém logisticamente é favorável, sendo um fator positivo. O transporte da Cargill em Santarém é basicamente de grãos.

Como a obra ainda não foi concluída, a Cargill passou a estimular a produção de soja nos arredores de Santarém, onde conforme Toledo (2005), técnicos da empresa diagnosticaram uma área total estimada de mais ou menos 100 mil hectares propícios a plantação de soja que podem viabilizar a produção de 300 mil toneladas. Dessa maneira, é que verificamos que na área de estudo que corresponde a nove municípios paraenses que possuem parte de seu território se distanciando apenas 50 km da rodovia, todos esses já tiveram área plantada de soja em seu território, mas em 2010, verificamos a sua presença em cinco municípios: Altamira, Placas, Rurópolis, Belterra e Santarém. É importante salientar que todos esses municípios se encontram nas proximidades do rio Amazonas, sendo os de maior pujança, os municípios de Santarém e Belterra.

Tabela 04

<b>Área plantada de soja (hectares)</b>							
<b>Municípios / Anos</b>	<b>2000</b>	<b>2002</b>	<b>2004</b>	<b>2006</b>	<b>2008</b>	<b>2010</b>	<b>2004/10</b>
Altamira	150	150	150	200	60	250	66,67%
Aveiro	-	-	-	-	-	-	-
Belterra	-	150	5.000	8.000	15.000	11.400	128,00%
Itaituba	-	-	-	-	-	-	-
Novo Progresso	-	-	20	1.000	1.000	-	-
Placas	-	-	-	35	160	80	-
Rurópolis	-	-	-	-	70	70	-
Santarém	50	200	11.000	19.500	17.250	17.100	55,45%
Trairão	-	-	100	100	-	-	-
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>500</b>	<b>16.270</b>	<b>28.835</b>	<b>33.540</b>	<b>28.900</b>	<b>77,63%</b>
<b>Pará</b>	<b>2.225</b>	<b>2.648</b>	<b>35.219</b>	<b>72.335</b>	<b>71.060</b>	<b>85.450</b>	<b>142,62%</b>

Fonte: SIDRA/IBGE

Conforme a tabela 04, podemos verificar que no ano de 2010, os municípios de Santarém e Belterra possuíam 28.500 hectares de área plantada de soja com um crescimento de 2004 a 2010 de 55,45% e 128%, respectivamente. Esses dois municípios já respondem pela produção de 76.950 toneladas de soja. Porém, nos últimos anos podemos observar uma pequena queda na produção. Um dos fatores que podem explicar esse quadro atual é que, segundo dados obtidos em trabalho de campo, no início da instalação da Cargill ela financiava, de certa maneira, a produção local. Porém, devido a pressão de organizações não governamentais, ela passou a não financiar a produção. Com a falta do financiamento, conseqüentemente ocorre a queda na produção.

Uma questão interessante é que, segundo dados obtidos no Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém, antes da chegada da soja em Santarém era possível encontrar terras com o valor de R\$ 180 a R\$ 200, o hectare. Após a vinda da soja, o valor da terra aumentou de forma significativa atingindo atualmente R\$ 1500, o hectare.

Outra mudança que ocorreu na região santarena é que a maioria dos proprietários de terra tinham de 50 a 60 hectares. Com a chegada dos produtores de soja, estes vieram com a demanda de possuir como área da propriedade, de 1500 a 2000 hectares. Com isso, houve uma desestruturação do contexto anterior, fazendo com que ocorresse modificações na estrutura fundiária da região.

O período da safra de soja na região é diferente do restante do país. Enquanto em Mato Grosso esse período se estende de dezembro a fevereiro, na região, a chamada “safra local” começa em abril e vai até agosto. Dessa maneira, verificamos que a colheita nos municípios de Santarém e Belterra não encontram o porto sobrecarregado com a soja proveniente de Mato Grosso, visto que a safra do restante do país é diferente da região santarena.

Outra cultura de suma importância para verificar a sua presença na região é o milho que em muitas vezes está associado à plantação de soja. Essa associação ocorre devido a vantagem que o milho possui de deixar uma grande quantidade de restos culturais que, uma vez bem manejados, podem contribuir para reduzir a erosão e melhorar o solo. A rotação entre a soja e o milho merece destaque uma vez que ocupa extensas áreas e os seus efeitos, segundo estudos, beneficiam as duas culturas. Esse ganho em produtividade é atribuído a fatores como menor incidência de pragas e doenças e a maior quantidade de nutrientes deixados pela palha do milho, principalmente o potássio, importante para o plantio da soja. Geralmente, esse tipo de plantação de milho é denominada “safrinha” visto que a sua plantação ocorre no período após a colheita da soja. Grande parte da produção de milho do estado de Mato Grosso se origina da safrinha.

Tabela 05

Área plantada de milho (hectares)							
Municípios / Anos	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2004/10
Altamira	8.500	6.758	6.700	5.410	2.600	2.175	-67,54%
Aveiro	630	750	656	508	606	675	2,90%
Belterra	1.350	1.800	1.800	4.600	6.800	3.140	74,44%
Itaituba	800	2.250	2.600	2.300	2.650	3.000	15,38%
Novo Progresso	3.300	2.700	2.400	2.700	2.750	500	-79,17%
Placas	700	980	1.250	1.090	1.280	1.830	46,40%
Rurópolis	3.500	2.900	3.300	2.770	3.500	2.460	-25,45%
Santarém	3.500	2.000	850	6.500	6.333	4.400	417,65%
Trairão	1.000	550	1.150	1.730	1.780	3.270	184,35%
<b>Total</b>	<b>23.280</b>	<b>20.688</b>	<b>20.706</b>	<b>27.608</b>	<b>28.299</b>	<b>21.450</b>	<b>3,59%</b>
<b>Pará</b>	<b>419.934</b>	<b>274.920</b>	<b>294.692</b>	<b>278.320</b>	<b>266.410</b>	<b>203.669</b>	<b>-30,89%</b>

Fonte: SIDRA/IBGE

No caso do estado do Pará, como nos mostra a tabela 05, a área plantada de milho ocorre nos nove municípios da área de estudo e desde 2000, essa cultura agrícola já ocupava uma certa área na região. No entanto, o seu plantio era feito de forma

tradicional. O que podemos verificar é que apesar de no estado do Pará, a área plantada de milho ter reduzido em 30,89%, nos nove municípios da área de estudo, ela ficou praticamente estável aumentando apenas 3,59%. Com isso, a participação da área plantada dos municípios da área de estudo em relação ao estado passou de 5,54% em 2000 para 10,53%, dobrando a sua participação em 2010.

No ano 2000, a produção de milho já era significativa, destacando-se os municípios de Altamira, Rurópolis, Santarém e Novo Progresso, mas esse plantio era feito de forma tradicional e de acordo com a Embrapa Pará, muitas vezes, o plantio de milho é intercalado com o da mandioca.

Porém, o que podemos observar é que no ano de maior extensão da área plantada do milho que foi em 2008, os municípios que lideravam este ranking eram justamente Santarém e Belterra, os municípios de maior produção sojifera, podendo assim supor certa relação na plantação dessas culturas, como ocorre no estado de Mato Grosso. Esta afirmação pode ser confirmada também pelo fato de que Santarém e Belterra, junto com Trairão foram os municípios de maior expansão de área de cultivo de milho no período de 2004 a 2010.

O arroz é uma cultura agrícola bastante utilizada como primeiro plantio após desmatamento de área, aproveitando a eventual umidade excessiva do solo. O que se pode verificar em termos históricos é que, inicialmente, é feito o desmatamento onde segue-se a limpeza da área pela queima da vegetação derrubada, pelo destocamento, enleiramento (disposição dos resíduos em linhas de nível) e catação mecanizada de raízes. Antes do plantio do arroz são triturados e incorporados os restos vegetais, visto que as maiores produções estão em Santarém que abarca quase metade em relação aos outros municípios da área de estudo. Os municípios da área de influência da BR-163

paraense possuem uma queda mais acentuada na produção de arroz do que o restante do estado do Pará.

Tabela 06

Área plantada de arroz (hectares)								
Municípios / Anos	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2000/04	2004/10
Altamira	5.700	5.932	5.955	3.845	1.335	3.220	4,47%	-45,93%
Aveiro	500	600	550	404	450	650	10,00%	18,18%
Belterra	1.700	5.000	13.300	13.800	4.400	5.160	682,35%	-61,20%
Itaituba	3.000	5.000	7.260	6.300	8.100	8.500	142,00%	17,08%
Novo Progresso	2.250	1.800	2.300	2.200	1.950	-	2,22%	-
Placas	1.500	2.640	2.880	2.500	2.100	2.000	92,00%	-30,56%
Rurópolis	4.000	9.500	10.560	5.685	5.200	3.600	164,00%	-65,91%
Santarém	4.200	11.925	59.000	26.950	21.997	10.700	1304,76%	-81,86%
Trairão	3.000	2.800	3.180	2.900	3.000	3.100	6,00%	-2,52%
<b>Total</b>	<b>25.850</b>	<b>45.197</b>	<b>104.985</b>	<b>64.584</b>	<b>48.532</b>	<b>36.930</b>	<b>306,13%</b>	<b>-64,82%</b>
<b>Pará</b>	<b>306.304</b>	<b>240.887</b>	<b>297.429</b>	<b>209.603</b>	<b>158.751</b>	<b>126.935</b>	<b>-2,90%</b>	<b>-57,32%</b>

Fonte: SIDRA/IBGE

Conforme pode ser visto na tabela 06, verifica-se entre 2000 e 2010, dois períodos distintos na plantação do arroz. Em todos os municípios da área de estudo, com exceção de Aveiro, é possível visualizar um aumento da área plantada no período entre 2000 e 2004, enquanto após esse último ano, houve uma diminuição da expansão dessa cultura e, na maioria dos municípios, um decréscimo da área plantada. Outro ponto a ser considerado é que enquanto no estado do Pará, o plantio de soja no período entre 2000 e 2004 estava em queda, nos nove municípios da área de estudo, estava em plena expansão, chegando a triplicar a sua área de plantio. A partir de 2004, a queda na área dentre os nove municípios foi maior do que no estado do Pará.

É importante destacar que os maiores avanços da área plantada de arroz no período de 2000 a 2004, ocorreram em Santarém, com aumento de 1304,76% e Belterra, com 682,35%. Justamente, esses dois municípios foram os que tiveram maior avanço na área plantada de soja, a partir de 2003, influenciados pela implantação da Cargill no porto de Santarém. Nos anos subsequentes, esses dois municípios tiveram perda da área

plantada de arroz, onde Santarém registrou queda de -81,86%, enquanto em Belterra foi de -61,20%. No percurso realizado em trabalho de campo, de Santarém para Belterra, conforme a figura 13 é possível visualizar silos para o armazenamento de grãos de arroz da empresa Cerealista Londrina Ltda.

Figura 13



Empresa Cerealista Londrina Ltda. nas margens da BR-163, em Santarém. Fonte: autor.

Deve-se ter em conta que além dessas novas atividades, subexistem atividades tradicionais da região como foi relatado anteriormente, no caso do milho e da mandioca. No caso dessa cultura, o estado do Pará ocupa há muito tempo a segunda colocação como maior produtor do país, só perdendo para a Bahia. É importante destacá-la visto que junto com a soja, o milho e o arroz, são as quatro lavouras temporárias mais significativas para a região. Na área de influência da Cuiabá-Santarém, podemos constatar as lideranças de Santarém (21.000 ha), Belterra (6.000 ha), Novo Progresso (5.000 ha) e Itaituba (3.000 ha) que abarcam mais da metade da área plantada da região de estudo. O avanço em dez anos foi de 75,91% em área plantada. Os maiores avanços

ocorreram em Novo Progresso (400%), Belterra (300%) e Santarém (250%). O município que apresenta queda na produção é o de Itaituba.

Logo, com a produção das culturas mais importantes no estado do Pará, é possível concluir que Santarém e os municípios nos seus arredores são os de maior pujança econômica, configurando o maior polo produtor da região.

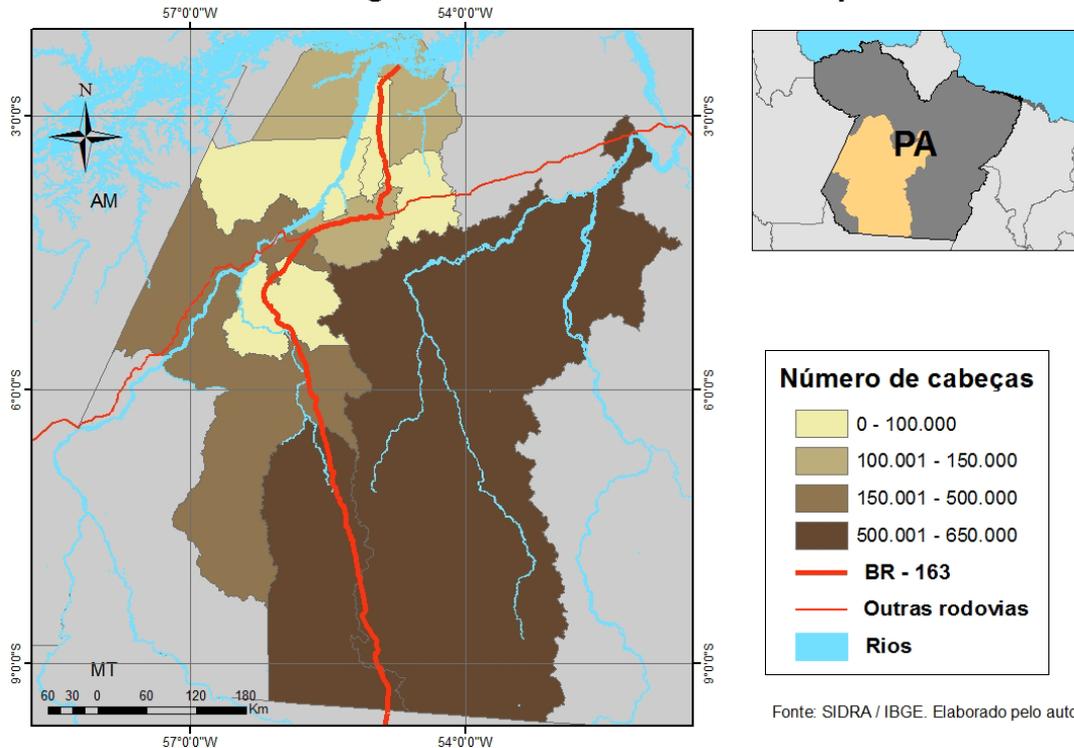
### **3.2.2. O avanço das pastagens**

As pastagens, como foi observado na análise sobre o uso da terra no início do capítulo 3, configura-se como a segundo maior área de uso da terra da região, só perdendo para matas e/ou florestas. De acordo com o Censo agropecuário de 1996, as pastagens representavam 19,13% da área do uso da terra dos nove municípios da área de estudo, avançando em ocupação para 33,44% em 2006, configurando-se como o maior avanço de uso da terra da região, mais do que dobrando a sua área total, possuindo em 2006, 891.364 hectares voltadas para esse tipo de uso da terra. As pastagens de maior representatividade são as de gado bovino.

Em relação à pecuária, o número efetivo de bois mais que dobrou passando de 772.971 cabeças em 2000 para 1.975.749 em 2010. Como pode ser visualizado no mapa 04, os municípios com o maior número de cabeças se encontram no sul do estado do Pará demonstrando claramente como a fronteira tecnológica com a presença inicial do gado vem se movimentando do norte do estado de Mato Grosso para o sul do Pará. Os municípios com maior rebanho bovino são: Novo Progresso (636.227), Altamira (555.324) e Itaituba (309.894) que juntos detém mais de 3/4 do número de cabeças da região representada pelos nove municípios paraenses que possuem território com distância de até 50 km das margens da rodovia Cuiabá-Santarém.

## Mapa 04

### Rebanho bovino na região sob influência da BR-163 paraense em 2010



Podemos destacar que a expansão do número de cabeças de gado bovino na região é forte com o número de cabeças mais do que dobrando na última década, com exceção somente de Placas que aumentou 33,56% e Santarém, com 25,33%. Estes números se refletem com os dados comparativos em relação aos números do estado Pará. Enquanto em 2000, esses nove municípios representavam 7,53% de todo o gado paraense, passou em 2010 a representar 11,20%.

No estado do Pará, a expansão do número de cabeças entre 2000 e 2010 foi de 71,67% enquanto que no município de Novo Progresso, esse número triplicou atingindo um crescimento de 307,91% no período e essa expansão continua forte, somente entre os anos de 2008 e 2010, o aumento foi de 54,27%. O município de Trairão, que se encontra geograficamente no meio da extensão a ser asfaltada da rodovia também

possui uma forte expansão entre 2000 e 2010, de 282,22%. Porém, o número do gado não é significativo atingindo a marca de 77.972 cabeças em 2010. O terceiro município em crescimento é Altamira expandindo 173,61% no período. Com isso, conclui-se que o maior número de gado e a maior expansão se encontra no sul da área de estudo, nos limites com o estado de Mato Grosso.

### **3.2.3. A atividade extrativista na BR-163 paraense**

É importante ressaltar que os dados sobre a atividade extrativista madeireira tendem a estar muito aquém do que ocorre na realidade visto que na Amazônia, essa atividade ainda se encontra em larga escala na ilegalidade, daí a dificuldade de mensuração. Esta atividade sempre possuiu certa presença na região, mas nos primeiros anos da década de 2000, ocorreu uma expansão significativa, daí a preocupação de se elaborar uma análise sobre esses aspectos. Cabe lembrar que os dados obtidos são do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e demonstram apenas a quantidade legal produzida de madeira em tora.

De acordo com dados do SIDRA/IBGE e verificados na tabela 07, a quantidade produzida de madeira em tora teve dois momentos distintos. Entre 2000 e 2004, ela cresceu 54,15%, sendo o ano de 2004 o de maior pujança, atingindo a produção de 796.256 metros cúbicos, reduzindo-se de forma abrupta, já atingindo 498.848 metros cúbicos em 2006, com redução de 62,65% em apenas dois anos e verificamos a diminuição gradativamente de tal atividade após 2004. Em 2010, a quantidade produzida de madeira em tora nos nove municípios da área de estudo da BR-163 paraense chegou a um valor menor do que a produção no ano de 2000.

Tabela 07

Quantidade produzida de madeira em tora (metros cúbicos)								
Municípios / Anos	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2000/04	2004/10
Altamira	334.534	361.534	393.316	165.198	240.699	202.820	17,57%	-48,43%
Aveiro	1.400	2.800	30.000	31.500	20.000	15.000	2042,86%	-50,00%
Belterra	4.000	1.000	1.320	1.100	900	830	-67,00%	-37,12%
Itaituba	9.000	33.000	36.500	31.800	26.400	25.000	305,56%	-31,51%
Novo Progresso	6.500	168.000	180.000	122.400	78.300	75.000	2669,23%	-
Placas	6.500	15.080	17.000	17.700	11.000	10.200	161,54%	-40,00%
Rurópolis	10.000	20.000	22.300	18.500	15.000	12.000	123,00%	-46,19%
Santarém	116.627	84.524	51.320	45.650	30.000	28.812	-56,00%	-43,86%
Trairão	28.000	61.800	64.500	65.000	43.200	40.000	130,36%	-37,98%
<b>Total</b>	<b>516.561</b>	<b>747.738</b>	<b>796.256</b>	<b>498.848</b>	<b>465.499</b>	<b>409.662</b>	<b>54,15%</b>	<b>-48,55%</b>
<b>Pará</b>	<b>10.781.501</b>	<b>10.209.043</b>	<b>10.601.633</b>	<b>9.506.602</b>	<b>7.618.912</b>	<b>5.763.823</b>	<b>-1,67%</b>	<b>-45,63%</b>

Fonte: SIDRA/IBGE

Portanto, é possível afirmar que 2004 é o ano marco de mudanças na produção de madeira em tora. Porém, esse ano também é o ponto chave para o rompimento do desmatamento crescente da Amazônia, incluso a paraense. Pode-se verificar através de dados que o desmatamento começou a reduzir a partir desse ano. Esse fato foi possível, em grande parte pela realização, em 2004, da Operação Curupira, a maior operação policial de investigação de crimes ambientais realizada na Amazônia, que será tratada com maior detalhes no próximo capítulo.

### 3.3. O trabalho na área de influência da BR-163 paraense

Diante das transformações desencadeadas no sudoeste paraense, tratar das relações entre trabalho e espaço, que podem ser analisadas sob diversos ângulos, nos ajudam a entender quais são as mudanças que estão ocorrendo e como elas afetam a população ali instalada. O trabalho é uma atividade fundamental para o homem, conforme disserta Arendt,

*O trabalho é a atividade correspondente ao artificialismo da vida humana, existência esta não necessariamente contida no ciclo vital da espécie, e cuja mortalidade não é compensada por este último. O trabalho produz um mundo “artificial” de coisas, nitidamente diferente de qualquer ambiente natural” (1999, p. 15)*

As mudanças que estão ocorrendo no mundo atual também afetam o trabalho, visto que o capitalismo mesmo com mudanças tecnológicas que alteram a sua forma de produção ainda necessita de elementos essenciais que é a busca da mais-valia, e esta se faz através do trabalho. Gorz diz que,

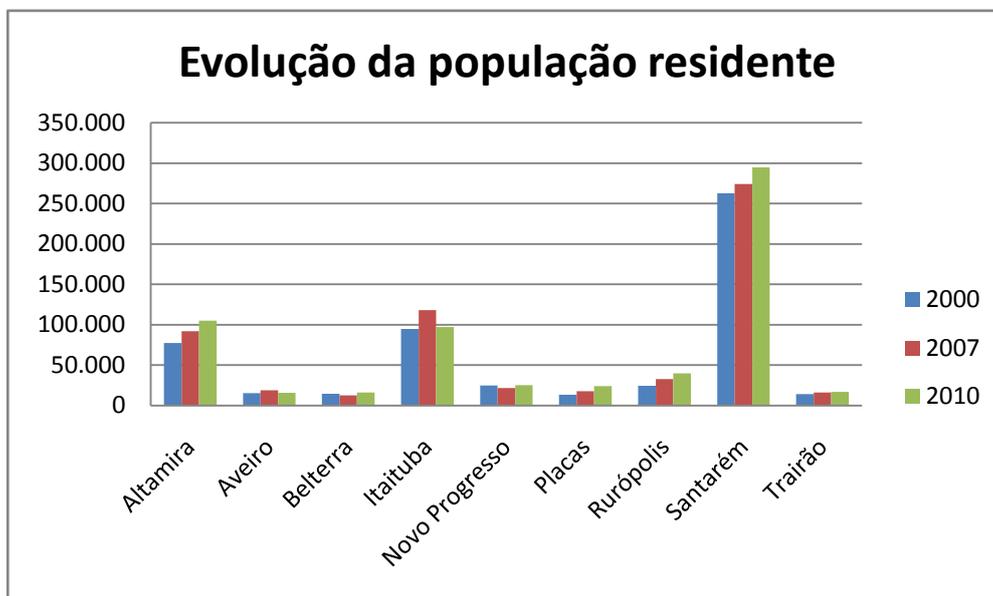
*O trabalho, no sentido contemporâneo do termo, não se confunde nem com os afazeres repetidos do dia-a-dia, necessários à reprodução da vida, nem com o labor; por mais penoso que seja, que um indivíduo realiza para cumprir uma tarefa (...) O trabalho socialmente remunerado e determinado é o fator mais importante da socialização (2003, p. 21).*

Esta nova fronteira do capital que avança para o sudoeste paraense, carregada de novas técnicas e com um olhar diferente sobre a terra, concepções estas da mentalidade capitalista está em contraponto ao pensamento daqueles que já ocupam esse território representados pelas populações tradicionais e pelas comunidades indígenas. Com a inserção das práticas capitalistas na região, ocorrem mudanças no mundo do trabalho que podem ser explicadas através dos dados. Dessa maneira, a análise dos aspectos demográficos e aqueles relacionados ao trabalho são de suma importância para a compreensão das transformações ocorridas nos nove municípios da área de estudo nos últimos anos.

O conhecimento da evolução demográfica dos municípios consiste na apreensão do dinamismo das atividades econômicas, bem como na formação do mercado de trabalho desses municípios. Outro aspecto que pode ser apreendido é se os municípios

da região tem atraído imigrantes. Na figura 13, é possível visualizar a evolução da população residente nos nove municípios da área de estudo.

Figura 14



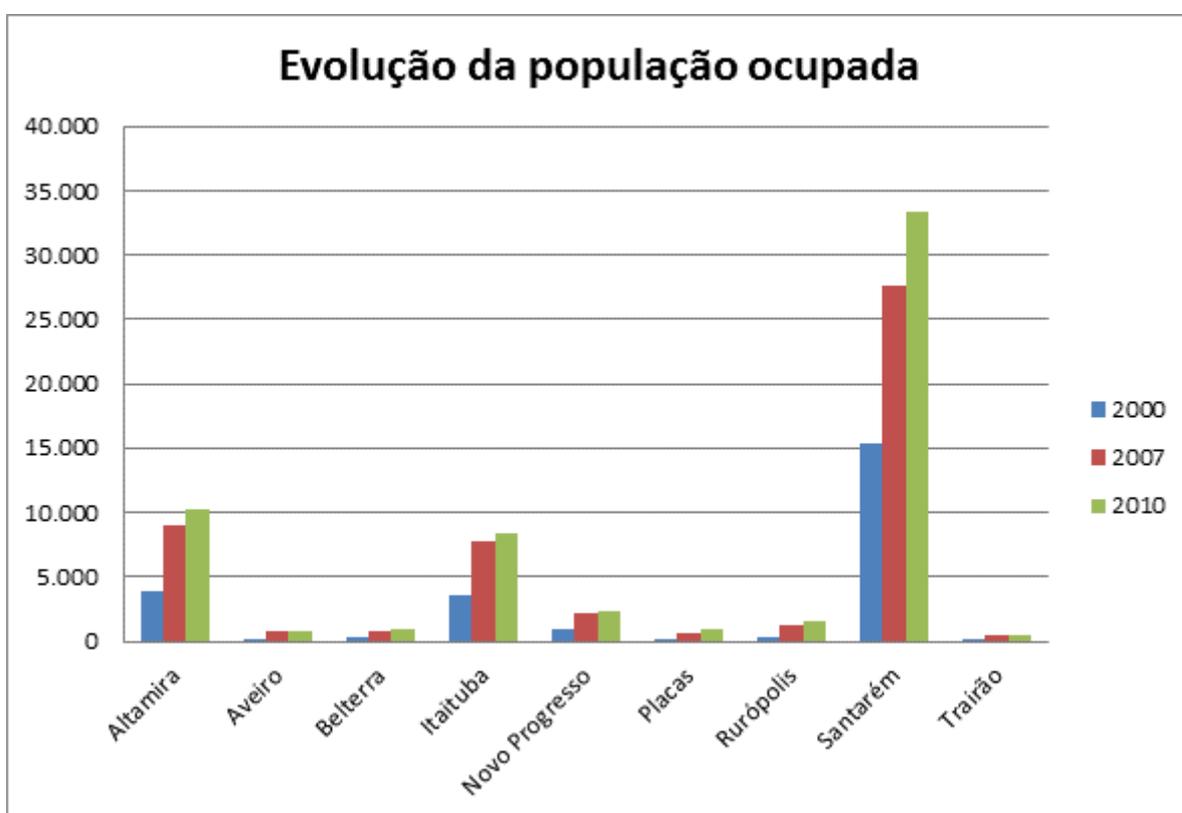
Fonte: Censo 2000 e 2010; Contagem da população – 2007

Em relação à evolução da população residente, encontramos incremento populacional em todos os municípios. Porém, em Aveiro, Itaituba e Novo Progresso, esse aumento foi ínfimo, representando 1,60%, 2,74% e 0,63%, respectivamente. Os municípios que apresentaram os maiores avanços populacionais foram Placas com 78,66% e Rurópolis, com 62,48%. Eles se localizam nos limites sul dos municípios de Santarém e Belterra que se destacam pela produção sojifera. A evolução da população total dos nove municípios é bastante parecida com as registradas para todo o estado do Pará. Por esse motivo, a participação deles em relação a população do estado do Pará continuou parecida, representando 8,37% em 2010.

Na evolução da população ocupada, os avanços são mais grandiosos, com maior número de pessoas ocupadas. Cabe ressaltar que quando analisamos a população ocupada, os dados são obtidos na RAIS (Relação Anual de Informações Sociais),

sistema do Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, que obtém esses dados através de informações do setor público e privado. Com isso, os dados só inclui os trabalhadores que possuem vínculo empregatício, descartando grande parte dos trabalhadores informais, que possuem uma grande presença na região, ainda mais que a presença do Estado é limitada na região. A figura 14 demonstra a evolução da população ocupada nos nove municípios da área de estudo.

Figura 15



Fonte: RAIS – MTE.

O maior avanço registrado foi no município de Aveiro, que foi de 10.400%. Este número é grandioso porque em 2000, com uma população residente de 15.518, só 8 pessoas possuíam registro no Ministério do Trabalho e Emprego – MTE. O maior absurdo é que dentre esses, 7 estavam registrados na indústria e 1 em serviços. A

administração pública não possuía nenhum registro. Outro avanço significativo foi no município de Placas, com 6.333,33%.

Em todos os municípios tivemos avanços que, no mínimo duplicaram, o total da população ocupada. No total dos nove municípios tivemos uma expansão de 142,21% no número de registros. Em 2000, 4,50% do total populacional possuía registro. Em 2010, esse número passou a ser de 9,29%, demonstrando o avanço do trabalho formal na região.

A tabela 08 nos demonstra a distribuição dos trabalhadores com vínculo empregatício nos grandes setores da economia nos nove municípios da área de estudo. A variação do número total de trabalhadores já foi analisada no gráfico anterior. Dentre os setores da economia, o que teve maior avanço no total de trabalhadores dos nove municípios foi a construção civil que em 2000, possuía 358 registros e em 2010, 3.360 registros. Para uma análise mais precisa, temos que levar em conta que o número total de trabalhadores formais mais do que dobrou na última década, mas mesmo assim, o avanço na construção civil foi significativo, registrando 938,55% de aumento.

O setor da administração pública é o que possui o maior número de registros, representando em 2010, 34,92% de todos os trabalhadores formais dos nove municípios. Nos municípios de Aveiro, Belterra, Placas, Rurópolis e Trairão, esse setor representa mais de 70% do número de trabalhadores com vínculo empregatício desses municípios. Em relação a indústria, ela possui certa presença nos municípios de Altamira, Itaituba e Santarém. O comércio e os serviços também são fortes nesses mesmos municípios.

Tabela 08

Número de trabalhadores com vínculo por setores da economia nos municípios da área de estudo														
Municípios	Indústria		Const. civil		Comércio		Serviços		Adm. Pública		Agrop., Extr. Veg., Caça e Pesca		Total	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010
Altamira	865	982	57	893	1.252	2.987	866	2.158	673	2.699	139	459	3.852	10.178
Aveiro	7	69	0	0	0	1	1	3	0	763	0	4	8	840
Belterra	17	16	0	3	0	35	1	7	306	740	3	140	327	941
Itaituba	333	1.447	15	816	685	2.163	455	930	2019	2.929	5	72	3.512	8.357
Novo Progresso	421	373	0	302	214	521	28	147	281	725	3	207	947	2.275
Placas	8	60	0	0	2	52	0	4	0	800	5	49	15	965
Rurópolis	75	175	0	4	32	151	24	37	136	1.223	2	18	269	1.608
Santarém	2.593	3.235	286	1.342	3.418	9.009	4.229	8.640	4579	10.420	240	754	15.345	33.400
Trairão	78	92	0	0	2	34	1	8	2	309	5	3	88	446
<b>Total</b>	<b>4.397</b>	<b>6.449</b>	<b>358</b>	<b>3.360</b>	<b>5.605</b>	<b>14.953</b>	<b>5.605</b>	<b>11.934</b>	<b>7.996</b>	<b>20.608</b>	<b>402</b>	<b>1.706</b>	<b>24.363</b>	<b>59.010</b>

Fonte: Rais/Caged - MTE.

A agropecuária, que nos grandes setores, está vinculada a extração vegetal, a caça e a pesca teve grandes avanços em vários municípios. O maior avanço ocorreu em Belterra, onde a agropecuária em 2000 representava apenas 0,92% de todo o emprego formal do município. Em 2010, passou a representar 14,88%. A presença da soja é forte na região, como também em Santarém. Como esse município possui uma presença forte do comércio e serviços na sua economia, mesmo com a expansão do número de trabalhadores na agropecuária que triplicou em números absolutos, percentualmente ele não foi significativo, representando em 2010, 2,26%. Outros municípios que tiveram forte expansão no número de trabalhadores na agropecuária foram Itaituba, Novo Progresso e Placas. Em relação ao total da população ocupada, podemos destacar além de Belterra, o município de Novo Progresso uma vez que em 2010, 9,10% dos trabalhadores estão empregados na agropecuária. Outros destaques são Placas que possui 5,08% e Altamira, com 4,51%.

Em relação a presença da Cargill em Santarém através de informações obtidas em trabalho de campo, foi informado que a Cargill tem 115 funcionários na sua unidade em Santarém, dos quais, segundo eles, só 6 são “de fora”, o restante são todos originários da região. Na época de safra, entre abril e agosto, o número de funcionários é aumentado para 160. O aumento de 50 pessoas é só para atender o aumento devido à safra local. Desse modo, o impacto que esta empresa teve no emprego da população santarena não foi significativo.

#### **3.4. As mudanças ocorridas na última década**

As transformações que estão sendo desencadeadas nos nove municípios da área de estudo que se localizam perto das margens da rodovia Cuiabá-Santarém nos

demonstra o forte dinamismo existente na região. Estas transformações podem ser comprovadas através de dados relacionados aos fatores terra, capital e trabalho.

Em relação a questões sobre a terra foi possível visualizar que os municípios que possuem a criação de gado bovino como uma das principais atividades, como é o caso de Altamira e Novo Progresso, são os que possuem a maior concentração de terras, tendo forte presença de estabelecimentos com mais de 1.000 hectares. Já nos municípios de expansão da soja, caso de Santarém e Belterra, a tendência é o crescimento das médias propriedades, entre 200 a 1.000 hectares. No que concerne a condição do produtor, em sua grande maioria são de proprietários, mas há uma forte tendência no aumento de ocupantes. Enquanto no uso da terra, a presença continua maior de matas e florestas, com tendência de queda, seguida de pastagens com forte alta, duplicando a sua área entre 1996 e 2006. Com isso, verifica-se a diminuição da área de matas e florestas em prol das áreas de pastagens.

No caso do capital, que envolve a dinâmica das atividades econômicas, verificamos processos distintos ao norte e ao sul da zona de influência da BR-163 paraense. Em toda essa região, a fronteira se encontra em sua fase preliminar, ou seja, ainda domina o movimento de terras, a especulação, a grilagem, a expulsão de antigos posseiros e comunidades indígenas que viviam principalmente de atividades de subsistência. O arroz que já possuía certa presença na região, teve um aumento substancial no período 2000/2004 e uma queda em 2004/2010, sobretudo nos municípios que hoje possuem plantação de soja, demonstrando a prática de plantar essa cultura logo após o desmatamento para “limpar” o terreno para outras culturas.

Nas proximidades de Santarém, onde podemos englobar o município de Belterra, verificamos um polo agrícola, onde é possível constatar avanços na produção de soja e de milho, culturas de grande representatividade do agronegócio. Essa expansão

agrícola foi impulsionada pela instalação em 2003, da *trading* Cargill, no porto de Santarém. Esta empresa se instala nesse porto com o objetivo de ter um certo controle sobre o futuro porto onde escoará boa parte da soja produzida em Mato Grosso.

Observa-se um forte movimento de expansão da pecuária extensiva após o desmatamento, a partir do norte de Mato Grosso, sendo os municípios de Altamira e Novo Progresso, os que concentram a maior parte da criação bovina dos municípios da área de estudo. São justamente esses dois municípios que fazem divisa com o estado de Mato Grosso. O crescimento da área de pastagens entre 1996 e 2006 e o aumento significativo do número de cabeças entre 2000 e 2010, duplicando em Altamira e triplicando em Novo Progresso justificam essa tendência.

No que concerne ao trabalho, verificamos que a presença da administração pública como o principal setor empregador ainda é forte na região, porém o setor de construção civil vem ampliando a sua participação. Quanto ao setor agropecuário, ele duplicou a sua participação na última década, mas a sua representatividade ainda é baixa, representando apenas 2,89% de todos os empregos com vínculo empregatício da área de estudo.

Este capítulo teve como objetivo verificar as transformações econômicas desencadeadas por um desejo antigo, a pavimentação da BR-163 que trará maior acessibilidade aos municípios da área de estudo e um maior dinamismo econômico, como pode ser visto apenas pela hipótese da realização do asfaltamento. Porém, as transformações também geram repercussões socioambientais com perdas para o meio natural e o social, cuja temática será tratada no próximo capítulo.

## Capítulo 4

### Repercussões socioambientais

O espaço é o reflexo dos resultados materializados das interações entre os meios naturais e sociais que ocorrem no presente e as heranças do passado. Como ressalta Bernardes e Ferreira (2009), o território reflete os processos de produção de uma determinada sociedade. Desse modo, a análise dos objetos espaciais nos ajuda a entender as relações sociais e o valor do espaço, no mundo capitalista atual, é medida através da qualidade, quantidade e variedade dos recursos naturais existentes e disponíveis em um determinado território.

O espaço carrega em si, as complexas relações sociais existentes no mundo atual e heranças do que ocorreu no passado daquele território. O que verificamos são as possíveis mudanças dessas relações no sudoeste paraense com a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém uma vez que com as mudanças dos atores sociais, com a entrada dos representantes do agronegócio e a expulsão das populações tradicionais, as relações e repercussões naquele espaço serão de outra ordem.

É importante ressaltar, como elucida Fortuna e Costa (2010), que a implantação das redes técnicas eficientes, neste caso o asfaltamento da BR-163 paraense, não depende somente de vultosos investimentos, já que a concretização desse desejo dos agentes ligados ao agronegócio ocorre em função das articulações políticas e econômicas entre eles, como também com as diferentes esferas governamentais.

Portanto, todas essas repercussões são engendradas a partir dos objetivos dos representantes do capital.

Neste capítulo procuramos apreender as repercussões socioambientais nesse território devido às mudanças recentes com o asfaltamento da BR-163, no seu trecho paraense. Acreditamos que estas poderão repercutir sobre a preservação do meio natural em uma região de grande riqueza, de alta biodiversidade e de grande interesse internacional devido aos recursos existentes, daí a preocupação nesses estudos com a situação do desmatamento e com as condições atuais das unidades de conservação e territórios indígenas existentes na região.

Outras repercussões se expressam em termos sociais a partir da geração de conflitos por diversos motivos, devido ao aumento do valor da terra por conta da maior acessibilidade da região possibilitada pelo asfaltamento e por novos interesses dominantes em relação ao uso desse território. Daí a preocupação de verificar a atuação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), órgão governamental responsável, de acordo com seu site institucional, por “implementar a política de reforma agrária e realizar o ordenamento fundiário nacional, contribuindo para o desenvolvimento rural sustentável.” Nesse sentido, o sudoeste paraense constitui um grande desafio para esse órgão no intuito de proteger a população que já ocupa essa região dos interesses daqueles que querem promover o caos a fim de tirar proveito do uso da terra para a reprodução do seu capital.

Portanto, o asfaltamento do trecho de 900 km da BR-163 paraense trará repercussões socioambientais de várias ordens para toda a área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém. Essas mudanças já podem ser percebidas através da análise de dados que refletem a situação atual e nos possibilita inferir sobre a situação futura da região.

#### **4.1. As consequências do avanço da fronteira: o desmatamento**

Por essa região encontrar-se em uma área com floresta densa e nativa, existe um alto custo ambiental que pode ser gerado com a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém no seu trecho paraense, o que justifica a ênfase para a questão do desmatamento, tentando entender os principais determinantes e suas repercussões. A retirada intensiva da vegetação original e a exploração predatória dos recursos naturais apresentam resultados negativos de várias ordens em relação ao meio ambiente.

Entre as etapas de consolidação dessa nova fronteira, representada pela entrada do agronegócio com novas técnicas que atingem tanto a questão do trabalho como a do meio ambiente, o primeiro passo é à retirada da vegetação original. Com a execução dessa etapa, desencadearam-se vários impactos negativos irreversíveis como a perda da biodiversidade, aumento do processo erosivo, dentre outros. É importante elucidar que todas essas repercussões devem ser vistas de forma sistêmica, já que afetam tanto o meio natural como o social. Porém, para entendermos as nuances de todo o processo que está ocorrendo no sudoeste paraense, é necessário verificarmos algumas particularidades, dentre elas, o desmatamento.

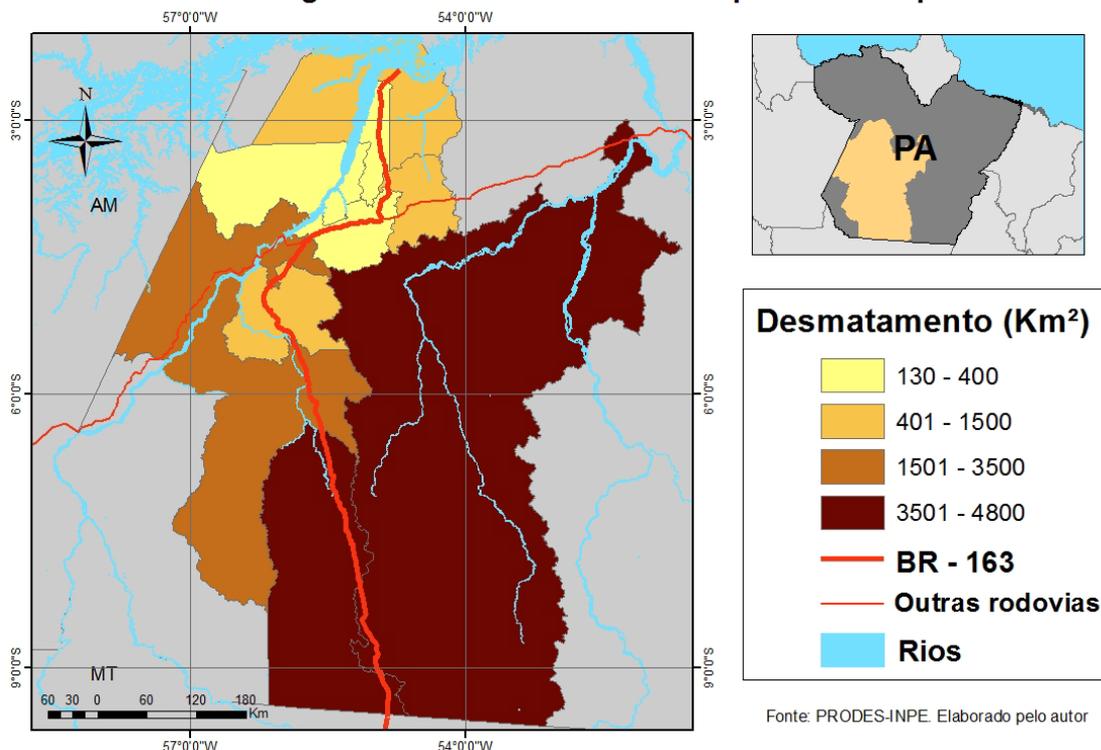
Historicamente, as grandes obras viárias nos demonstram que são geradoras de grandes impactos, em relação ao desmatamento. Seja no tocante à obra em si, com sua construção e “abertura”, ou ainda devido às consequências deste processo, já que com uma maior acessibilidade, estas áreas passam a se integrar ao processo produtivo. Com isso, essas repercussões podem se estender por uma longa faixa no entorno do eixo viário principal e dos secundários que são construídos para a realização das conexões.

No mapa 05, podemos analisar a área desmatada em km<sup>2</sup> por cada município da área de estudo no período entre 2000 e 2010. A metodologia que utilizamos, a partir dos

dados do INPE sobre desmatamento, ocupa-se da análise da área de incremento de desmate ano após ano, em detrimento da área total desmatada naquele determinado ano. Com isso, foi possível analisar apenas a área desmatada no período entre 2000 e 2010, de maior relevância para a pesquisa.

Mapa 05

**Desmatamento na região sob influência da BR-163 paraense no período 2000/10**



Em relação ao período compreendido entre 2000 e 2010, foram desmatados 12.468,9 km<sup>2</sup>, ou seja, 3,77% da área total dos nove municípios da área de estudo sob influência da BR-163 paraense, enquanto que em todo o estado do Pará, nesse mesmo período, foram desmatados 77.109 km<sup>2</sup>, o que corresponde a 6,17% da área territorial desse estado. Tanto na área de estudo como em todo o estado do Pará, as maiores taxas de incremento ocorreram entre 2003 e 2005.

Os municípios com os maiores rebanhos bovinos, como foi demonstrado no capítulo 3, são os que possuem as maiores taxas de incremento de área desmatada. Na

região de influência da BR-163 paraense ocorreu um aumento do rebanho bovino no período de 2000 a 2004. Após 2004, o número de cabeças permaneceu sem crescimento. Esse período coincide com as taxas de incremento do desmatamento nesses municípios, que são maiores entre 2000 a 2004 e diminuem após esse período. Esses municípios são os de Altamira e Novo Progresso, que tiveram, respectivamente, 4.701,6 km<sup>2</sup> e 3.532,4 km<sup>2</sup> de área desmatada durante a última década. Essas áreas representam 2,94% de todo o território do município de Altamira e 9,25% do município de Novo Progresso, este último caso mais alarmante. É importante ressaltar que 1/10 da área total desse município foi desmatada somente entre os anos de 2000 e 2010. O referido município teve as maiores taxas de desmatamento registradas nos anos de 2002, 2003 e 2004 correspondendo, segundo dados do INPE, respectivamente, 1,71%, 0,99% e 1,94% de toda a área do município.

Outro caso grave é o do município de Placas, que é limítrofe dos municípios que são o polo sojífero da região, Santarém e Belterra. Em 10 anos, foram desmatados, 7,10% da área total desse município, sendo que as maiores taxas foram observadas nos anos de 2004 e 2008, configurando-se atualmente como o município que teve a maior área desmatada em porcentagem total em relação aos nove municípios da área de estudo. Rurópolis, que possui limites com o município de Placas e Belterra, teve uma dinâmica parecida com a de Placas, apresentando 5,50% de sua área total desmatada na última década, o que demonstra uma tendência na região.

Em suma, pode-se verificar que em toda essa área tivemos dois períodos distintos. Entre 2000 e 2004, houve um crescimento nas taxas de incremento de desmatamento, coincidindo também com o aumento da produção de madeira em tora, como pode ser visto no capítulo 3. Entretanto, boa parte desse desmatamento diminuiu devido às operações que o Estado fez na região nos anos 2004 e 2005.

No estado do Pará, esse decréscimo de áreas desmatadas a partir de 2005 tem forte relação com a crise na produção madeireira e com uma relativa baixa nos preços do mercado internacional da soja e da carne bovina, visto que o desmatamento na Amazônia tem grande correlação com a dinâmica das atividades agropecuárias. Neste ano, Veríssimo *et. al.*(2006) afirma que ocorre uma crise na produção madeireira paraense pela falta de definição fundiária em regiões do Estado e pela falta de áreas designadas para fins ligados à produção florestal.

Como o que ocorre no estado de Mato Grosso, se reflete no Pará, e ainda de forma mais intensa, na área de estudo dessa pesquisa, outras explicações para esse decréscimo, como alerta Micol *et. al.* (2008) pode ser lida no êxito de políticas de controle que foram implementadas no decorrer desses anos pelos órgãos ambientais. Nesse período, houve criação de áreas protegidas, monitoramento mais efetivo e intensificação da fiscalização de desmatamento na região.

O fato que marcou o início desse período foi a Operação Curupira, a maior operação policial de investigação de crimes ambientais realizada na Amazônia. Em junho de 2005, a Polícia Federal, junto com Ministérios Públicos Federais, Estaduais e com o auxílio do Ministério do Meio Ambiente, identificou e prendeu 230 pessoas, dentre eles funcionários federais que estavam atrelados à comercialização ilegal de madeira. Devido a essa operação, durante mais de seis meses houve uma paralização do setor florestal, já que o Ibama não emitiu mais licenças. Com isso, essa operação que foi intensa no estado de Mato Grosso, teve reflexos no estado do Pará, sobretudo na cidade de Novo Progresso com grande ligação da atividade madeireira realizada em Mato Grosso.

Com a promulgação, em 2006, da Lei nº 11.284, pelo então presidente Lula, que dispõe sobre a gestão de florestas públicas para produção sustentável, foi determinado

que os licenciamentos florestais em áreas privadas e públicas dos estados sejam feitos pelo órgão estadual ligado ao SISNAMA (Sistema Nacional do Meio Ambiente). No caso do Pará, esta responsabilidade ficou sob as atribuições da Secretaria de Estado do Meio Ambiente (SEMA). Devido a pouca representatividade desse órgão frente à estrutura do Ibama, houve uma queda no número de liberações de planos de manejo florestal sustentável, afetando o setor madeireiro da região.

No decorrer dos últimos anos, verificou-se uma retração na atividade madeireira e também uma redução no desmatamento. Uma das maneiras que o Estado encontra para cessar o desmatamento é a delimitação de áreas que estarão vinculadas a um uso restrito ou aquelas que são chamadas de “intocadas”, daí a criação das unidades de conservação (UC's). Outra destinação de uso restrito é para a preservação de um território historicamente herdado que é o caso das terras indígenas (TI's).

#### **4.2. As unidades de conservação e as comunidades indígenas como instrumentos de resistência**

A área de influência da BR-163 corresponde a 974 mil km<sup>2</sup> abrangendo parte dos estados do Mato Grosso, Pará e Amazonas. Segundo o Instituto Socioambiental (ISA), as áreas protegidas correspondem a 27% da área total, isto quer dizer que mais de ¼ estão sob responsabilidade do Estado. Portanto, esta obra deverá gerar fortes impactos sobre essa região, que já é demarcada e relativamente protegida, o que não é suficiente para garantir sua preservação.

No mundo, a criação dessas áreas protegidas pelo Estado começou a ocorrer no século XX em consequência das atividades humanas conseguirem alcançar até mesmo os lugares mais remotos. Com isso, a eterna vigilância para a preservação desses locais se

tornou necessária, já que devido a interesses individuais, o coletivo pode ser prejudicado. Cunha e Coelho dizem que,

*A regulação do estado, não apenas determinando as regras para a exploração dos recursos naturais, como também tornando públicas propriedades comuns, passou a ser proposta como solução para a contradição entre os interesses individuais de quem explora um determinado recurso e os interesses coletivos de todo o grupo de usuários e da sociedade em geral. (CUNHA; COELHO, 2009, p. 59).*

No caso brasileiro, foi a partir da década de trinta que começaram a ser criados diversos instrumentos legais voltados para a criação e gestão de espaços protegidos. Atualmente, podemos afirmar que o modelo de espaços a serem protegidos no Brasil, está centrado em três dispositivos legais: o Código Florestal de 65, o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) e o Plano Nacional de Áreas Protegidas (PNAP). Segue abaixo um quadro síntese sobre os tipos de áreas protegidas no país.

Figura 16

<b>Tipos de áreas e sua legislação pertinente</b>		
ESPAÇOS OU ÁREAS PROTEGIDAS		
ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APP), TERRAS INDÍGENAS, RESERVA LEGAL (RL)	UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (UC)	TERRITÓRIOS QUILOMBOLAS
Código Florestal (1965)	Lei do SNUC (2000) com 12 categorias	Decreto PNAP (2006)

Adaptado de MUSSI e MOTTA (2006).

Conforme demonstra a figura 15, as áreas de preservação permanente (APP), as terras indígenas e as reservas legais (RL) estão regidas segundo o código florestal, de

1965 que ainda está em vigor, devido à demora na votação do novo código florestal. Os territórios quilombolas estão regidos pelo Plano Nacional de Áreas Protegidas (PNAP), que é um Decreto Presidencial nº 5758 de 13 de abril de 2006 que se propõe a ser um instrumento fundamental para atingir metas de redução da perda da biodiversidade por meio da consolidação de um sistema ampliado de áreas protegidas.

Em relação às Unidades de Conservação, essas estão regidas pela Lei nº 9.985/00 que regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza, cujo objetivo era de estabelecer critérios para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação. Estas, por sua vez, foram divididas em dois grupos, as unidades de proteção integral e as unidades de uso sustentável:

*Art. 8º O grupo das Unidades de Proteção Integral é composto pelas seguintes categorias de unidade de conservação:*

*I - Estação Ecológica;*

*II - Reserva Biológica;*

*III - Parque Nacional;*

*IV - Monumento Natural;*

*V - Refúgio de Vida Silvestre.*

*(...)*

*Art. 14. Constituem o Grupo das Unidades de Uso Sustentável as seguintes categorias de unidade de conservação:*

*I - Área de Proteção Ambiental;*

*II - Área de Relevante Interesse Ecológico;*

*III - Floresta Nacional;*

*IV - Reserva Extrativista;*

*V - Reserva de Fauna;*

*VI – Reserva de Desenvolvimento Sustentável; e*

*VII - Reserva Particular do Patrimônio Natural.*

*(trecho da LEI Nº 9.985, DE 18 DE JULHO DE 2000)*

Conforme dados obtidos na Secretaria de Meio Ambiente do estado do Pará (SEMA), o retrato territorial do estado do Pará em 2010 era de que 57% de todo o seu território estava composto por áreas protegidas. Para contabilizar esse valor, 24,8% do território paraense são de terras indígenas e 32% de unidades de conservação. Dentro do universo das UC's, 10,2% representam unidades de proteção integral que tem o intuito da preservação e 22,8% são de uso sustentável de caráter conservacionista.

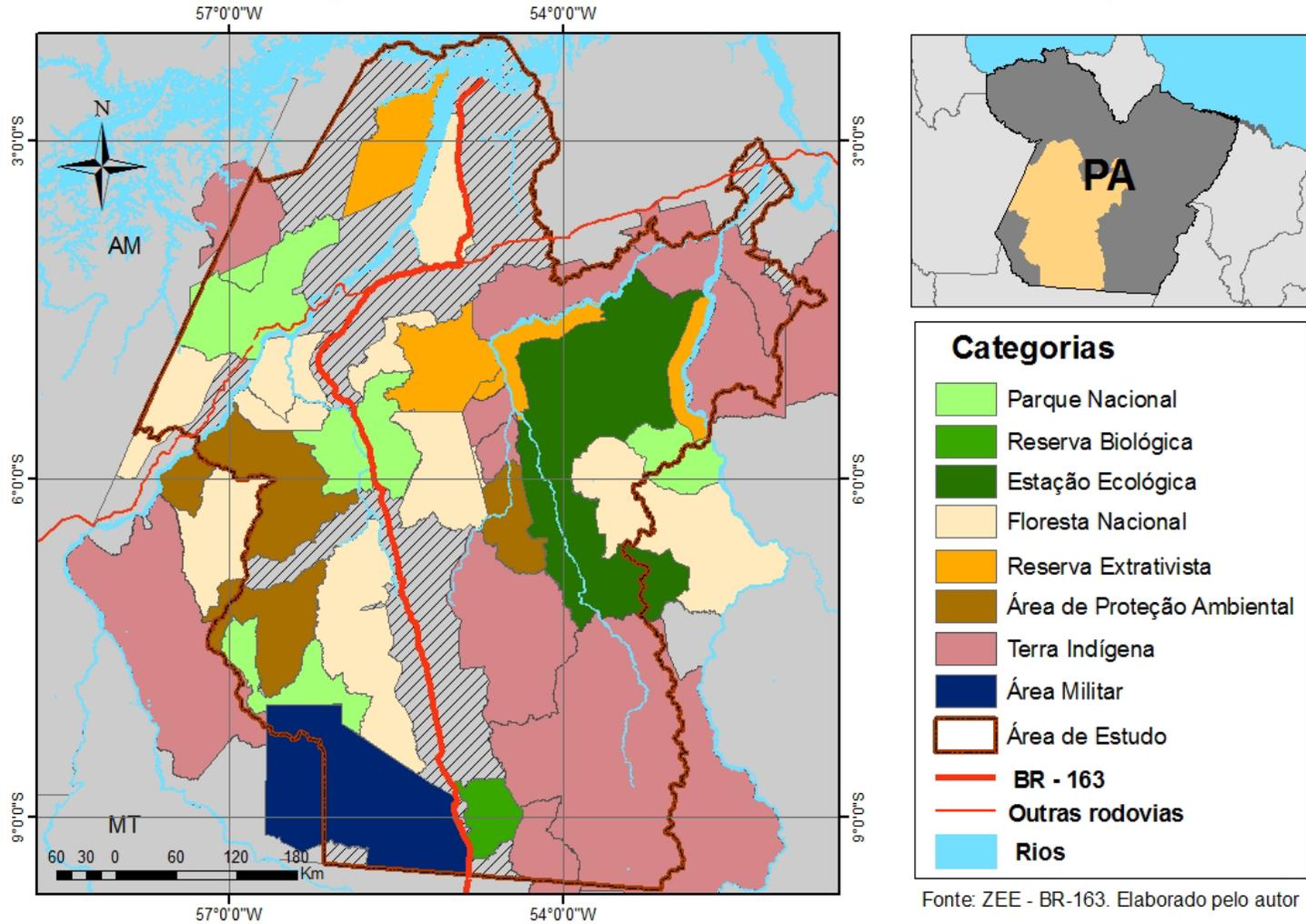
Dentro do limite dos nove municípios da área de estudo, como pode ser visto no mapa 05, podemos encontrar em relação às terras destinadas a proteção integral, uma estação ecológica (Terra do Meio), quatro Parques Nacionais (da Amazônia, do Jamanxim, do Rio Novo e da Serra do Pardo) e uma reserva biológica (Nascentes da Serra do Cachimbo). Com isso, as áreas destinadas à proteção integral representam 34,67% de toda a área protegida da região, totalizando 61.896 km<sup>2</sup>.

Em relação às áreas de uso sustentável que possuem 96.681 km<sup>2</sup>, correspondendo a mais da metade (54,15%) das áreas protegidas, podemos encontrar duas áreas de proteção ambiental (Tapajós e Triunfo do Xingu), sete florestas nacionais (de Altamira, de Itaituba I, de Itaituba II, do Amana, do Jamanxim, do Tapajós e do Trairão), uma estadual (de Iriri) e quatro reservas extrativistas (Rio Iriri, Riozinho do Anfrísio, Tapajós-Arapiuns e do Rio Xingu).

No que concerne aos aspectos territoriais, às florestas nacionais são as de maior abrangência na região, ocupando 21,06% do território da região. A Floresta Nacional (FLONA) do Tapajós foi criada em 1974, sendo a mais antiga área delimitada da região, e que acarretou na extinção de várias “comunidades” de moradores nativos, estando ainda 18 povoados em uma situação indefinida de ocupação na região. Este tipo de situação pode ser encontrada também em outras unidades de conservação.

Mapa 06

## Áreas protegidas na região sob influência da BR-163 paraense



As áreas de proteção ambiental, que são constituídas por terras públicas e privadas, podem ter normas e restrições em relação ao uso da propriedade privada que se encontram dentro dos seus limites. Na região, como pode ser visto no mapa 06, só existem duas APA's, porém de grandes extensões, ocupando 8,57% do território. As reservas extrativistas contém, além das atividades extrativistas, a agricultura de subsistência e pequena criação de animais, situando-se mais próximo da BR-230 (Transamazônica) e em Santarém, constituindo 7,92% do território dos nove municípios.

Em relação às unidades de proteção integral, destaca-se a Estação Ecológica da Terra do Meio, representada na imagem com coloração verde escuro. Com os seus 16.170 km<sup>2</sup>, a estação ecológica ocupa sozinha 12,16% de toda a área de estudo entre o rio Iriri e o rio Xingu. Cabe salientar que na mesma, todas as propriedades são públicas. Caso haja alguma propriedade privada, ela será desapropriada. A visitação pública é proibida, sendo acessível apenas para fins científicos e educacionais após autorização prévia do órgão responsável pela administração. Com isso, verifica-se um uso bastante restritivo da região, revelando a grande diversidade biológica existente na chamada "Terra do Meio".

Os parques nacionais são os de maior número em relação às áreas destinadas à proteção integral, totalizando 4 unidades, ocupando 10,55% do território. Podemos destacar o Parque Nacional do Jamanxim, única unidade de conservação da região que a rodovia Cuiabá-Santarém cruza. Dessa maneira, nos parques nacionais a posse e o domínio é público, havendo a desapropriação das propriedades privadas existentes, sendo permitida a utilização para atividades educacionais, recreativas (turismo ecológico) e para a realização de pesquisas científicas. Devido à existência da BR-163 dentro de seu território, é um grande desafio à preservação dessa região.

A Reserva Biológica Nascentes da Serra do Cachimbo, como pode ser visto no mapa 06, é o único exemplar desse tipo de unidade de conservação da região. Ela possui 3.425 km<sup>2</sup>,

ocupando 1,33% da área de estudo. A visitação pública e para pesquisa científica é bastante restritiva uma vez que o objetivo da reserva biológica é a preservação integral da biota sem interferência humana direta. Ela se constitui como a unidade de conservação que se localiza mais próxima dos limites com o estado de Mato Grosso.

As reservas indígenas são as de maior número e maior abrangência na região. As catorze unidades ocupam 82.720 km<sup>2</sup>, representando 32,13%, ou seja, aproximadamente 1/3 de toda a área de proteção ambiental. Na área de estudo, quase todas as terras indígenas se localizam em Altamira, o maior município do Brasil, cuja área territorial tem a maior taxa de áreas destinadas à proteção e conservação dos nove municípios estudados.

É importante observar que as reservas indígenas são um eficiente mecanismo de ordenamento territorial para o controle do avanço de atividades que são as possíveis causadoras de desmatamento. No caso do sudoeste paraense, essas reservas podem influenciar no avanço das áreas voltadas para as pastagens, sobretudo a criação bovina. Entretanto, as dificuldades de fiscalização e aplicação da legislação pertinente ao tema demonstram que a utilização dessas reservas como um mecanismo de ordenamento territorial é frágil, na medida em que são encontradas essas complicações.

Na região, verifica-se somente a presença de uma área militar que é o Campo de Provas Brigadeiro Velloso, uma base da Força Aérea Brasileira (FAB) com área de 21,6 mil km<sup>2</sup>, dos quais 16.170 km<sup>2</sup> se encontram na área de estudo ocupando sozinha 9,06% de todo o território. Essa área foi criada em 1954, durante o governo de Getúlio Vargas e tinha como objetivo ser uma base de apoio para aeronaves que sobrevoavam da região sudeste para a região norte do país.

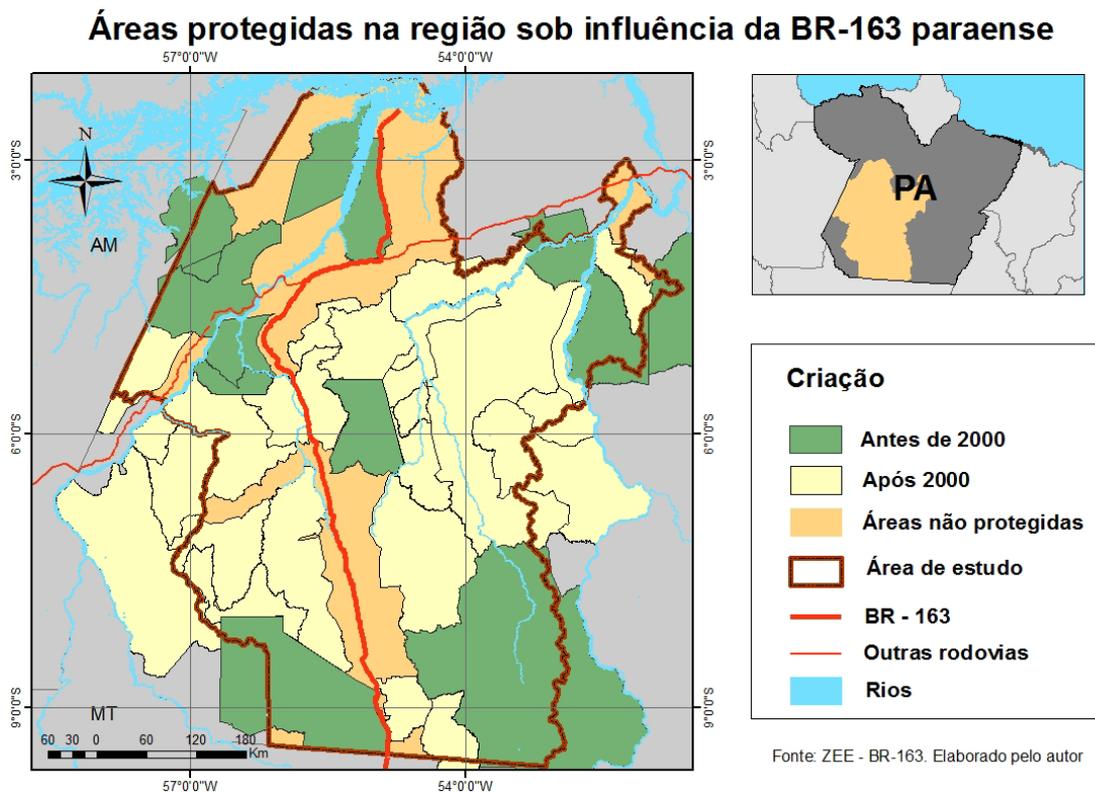
Como podemos observar no mapa 07, somente 46% de todo esse território não possuem delimitação com fins protecionistas. Porém, dentro desses limites existem as Reservas de Desenvolvimento Sustentável que não foram plotadas no mapa devido às

inúmeras pequenas áreas que se destinam a esse tipo de uso. Segundo a Lei nº 9.985/00, Art. 20, as RDS's,

*“são áreas naturais que abrigam populações tradicionais, cuja existência baseia-se em sistemas sustentáveis de exploração dos recursos naturais, desenvolvidos ao longo de gerações e adaptados às condições ecológicas locais e que desempenham um papel fundamental na proteção da natureza e na manutenção da diversidade biológica.” (TRECHO DO ART. 20 DA LEI Nº9.985/00)*

Com isso, o objetivo é a preservação da natureza, possibilitando a melhoria da qualidade de vida da população tradicional ali residente.

Mapa 07



De acordo com o mapa 07, existem 38 áreas delimitadas que possuem alguma parte de seu território dentro dos limites dos nove municípios da área de estudo. Dentre essas, constam

as unidades de conservação, as terras indígenas e a Área Militar do Cachimbo. Como foi citado anteriormente, somente essas áreas representam 54% da área total. É importante salientar que dentre essas 38 delimitações, apenas 14 foram criadas antes do ano 2000 (representadas pela coloração verde no mapa). Após esse ano, tivemos a demarcação da Terra Indígena Panará em 2002 e as outras 23 áreas foram criadas no decorrer do Governo Lula (coloração amarela).

A partir desse período intensificaram-se as propostas do asfaltamento da BR-163 paraense e, em 2004, através de um decreto foi criado um Grupo de Trabalho Interministerial envolvendo mais de 20 ministérios para a elaboração do “Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá – Santarém”. Assim, podemos verificar certo esforço governamental na preocupação de possíveis repercussões que esse asfaltamento traria. Dessa maneira, a criação de inúmeras áreas de proteção em apenas uma década repercutiu em um corredor de áreas não protegidas nas proximidades das margens dessa rodovia federal. Como pode ser visto no mapa 07 , conforme afastamo-nos da rodovia, todas as áreas são protegidas.

Como foi possível verificar na área de estudo, houve um aumento significativo de unidades de conservação na última década. Entretanto, essa condição não foi exclusiva dessa área. Segundo o Ministério do Meio Ambiente (MMA), entre 2001 e 2010 o número de unidades de conservação no país aumentou em mais de 83%. Porém, a partir de 2011 essa tendência parou de crescer. No governo Dilma Rousseff, até o momento nenhuma unidade de conservação foi criada. Pelo contrário, em uma ação representada pela Medida Provisória 558/2011, foram feitas alterações nos limites de três Parques Nacionais e da Floresta Nacional de Itaituba I e II, Floresta Nacional do Crepori e da Área de Proteção Ambiental do Tapajós com o intuito de viabilizar a construção do Complexo Hidrelétrico Tapajós, afetando diretamente as áreas protegidas dentro dos limites da região da nossa pesquisa.

A importância da verificação do desmatamento em áreas que, segundo as políticas territoriais estariam relativamente protegidas, se tornam necessárias devido às manobras existentes e que são alertadas por Fortuna e Costa,

*Retiradas de áreas indígenas e unidades de conservação de jurisdição federal, a madeira sofre um processo denominado “esquentamento”. Esse processo tem a função de promover a legalização da madeira, ainda que aparentemente. Algumas empresas sequer trabalham com a atividade madeireira pagam propinas aos servidores públicos a fim de obter planos de manejo. Logo, essas empresas passam a ter o Guia Florestal, uma espécie de certificado para negociar o produto, mesmo sem possuir áreas de extração. (FORTUNA; COSTA, 2010, p. 112).*

No caso da rodovia Cuiabá-Santarém, a existência das unidades de conservação e das comunidades indígenas, que podem ser encarados como fatores de controle criados pelo Estado com o objetivo de conservar o meio ambiente e o território dos índios, outras atuações devem ser observadas. Além da legislação territorial que assegura esses direitos e a elaboração de zoneamentos ecológicos econômicos e da criação dessas unidades de uso restrito, é necessário que ocorram fiscalizações florestais e possíveis sanções financeiras, como multas e restrição de crédito, para que assim o meio natural consiga ser conservado. Dessa maneira, as unidades de conservação e as terras indígenas estão sendo instrumentos eficazes com o intuito de conter o desmatamento, em contrapartida aos problemas relacionados às questões fundiárias e a insuficiência de um monitoramento e fiscalização mais eficazes.

### 4.3. Os conflitos fundiários: reflexo da ausência do Estado

Além das repercussões ambientais, ocorrem fortes alterações do ponto de vista social. As mudanças geram divergências devido à existência de interesses conflitantes entre os povos indígenas e as populações tradicionais que já ocupam este território e as intenções dos agentes do agronegócio que observam a região como possibilidade de expansão de seus investimentos, possibilitando a reprodução de seu capital.

Estes conflitos se expressam principalmente na questão da terra, onde já é possível visualizar conflitos movidos, ainda que apenas pela esperança de que as obras de asfaltamento da rodovia sejam concretizadas. Após a conclusão destas, as tensões na região podem intensificar-se ainda mais. Além disso, situações já observadas na região, tais como a grilagem e a ocupação ilegal de terras públicas, concentração fundiária e até mesmo a expulsão de grupos indígenas e populações tradicionais, também deverão ter sua incidência aumentada.

No mundo atual, verificamos a construção de uma sociedade na qual ao mesmo tempo, em que o estudo dos fenômenos demandam compreensões planetárias e muito complexas, essas estão baseados em interesses individualistas que se direcionam para a degradação da qualidade da vida humana em termos ambientais e sociais. Como analisa Morin,

*Uma sociedade em que indivíduos e grupos tem muita autonomia e que, evidentemente, há desordens e liberdades, no limite ela se destrói, pois os indivíduos e grupos não tem mais relações entre si. Pode-se manter a coesão da sociedade por meio de medidas autoritárias, mas a única maneira de salvaguardar a liberdade é que haja o sentimento vivido de comunidade e solidariedade, no interior de cada membro, e é isso que dá uma realidade de existência a uma sociedade complexa. Portanto, a solidariedade é constituinte dessa sociedade. (MORIN, 1997, p.22)*

O interesse dos agentes do agronegócio, representados em primeiro plano, pelos pecuaristas se sobrepõem àqueles que já ocupam terras no sudoeste paraense, estando claro o avanço da fronteira do capital onde ocorrem mudanças e transformações sociais significativas enquanto um estopim para o acirramento de conflitos. A construção de infraestruturas, como o asfaltamento da rodovia Cuiabá-Santarém, acarretando em mudanças no uso do solo e incremento do valor da terra, devido o aumento da procura e as benfeitorias possibilitadas pela maior acessibilidade acabam sendo o insumo para a movimentação dessa fronteira. A partir do momento que o preço da terra se valoriza, os mais desfavorecidos são excluídos desse processo e aqueles que possuem maior poder aquisitivo restringem o acesso da terra ocorrendo, muitas vezes, mudanças no sistema de produção, com uso de maquinários e aplicação intensiva de capital. Assim, podemos perceber que a fronteira gera uma substituição de um modelo ligado ao trabalho, representados pela população tradicional, para o capital, demonstrando a presença do agronegócio.

Como nos recorda, Haesbaert e Porto-Gonçalves (2006), Chico Mendes teve uma função primordial nas denúncias sobre a devastação do que estava ocorrendo na construção da BR-364 que, como a rodovia Cuiabá-Santarém, tem em seu trajeto a floresta Amazônica, alertando ao mundo que o capital estava financiando essa destruição. Por meio de uma grande repercussão internacional, demonstrou que novos protagonistas, que até então estavam acuados pelo grupos poderosos, poderiam alertar sobre a opressão que o próprio Estado nacional, no caso o brasileiro, executava contra populações tradicionais e comunidades indígenas, já que os interesses deste, em muitos casos, estão a favor dos grupos mais poderosos. Essa demonstração nos leva a pensar, como Haesbaert e Porto-Gonçalves nos define que “a luta de classes ganha novos contornos até porque os “de baixo” também começam a fazer política externa” (2006, p. 125). Nesse caso, são os agentes ligados à resistência que ganham repercussão internacional.

Os conflitos no campo na Amazônia Legal surgem pela indefinição de quem é o dono da terra. De um lado estão as comunidades tradicionais, representados pelos posseiros, que não possuem a escritura da terra. Do outro, fazendeiros, madeireiros e grileiros. Por isso, os programas que visam a regularização fundiária são importantes para a resolução desses impasses e na redução do número de conflitos na região. O que é importante entendermos, conforme esclarece Becker, é que

*“o confronto entre dois modos de pensar e utilizar a terra, um que se articula em torno da noção de direitos de posse gerados pelo trabalho e outro que se baseia na noção de propriedade privada que supõe um vínculo jurídico formal e mercantil com a terra, independente do trabalho. Duas lógicas, duas formas de relacionamento opostos, incompatíveis – a primeira constituindo o núcleo do modo espontâneo de ocupação dos camponeses/posseiros, a segunda, o cerne da frente capitalista, simultânea ou posterior.” (BECKER, 1988, p. 64)*

Assim, verificamos dois processos distintos, já que a população tradicional presente no sudoeste paraense tinha como intuito ocupar as terras livres, para que através de seu trabalho sobre a terra, ela possa conseguir o seu sustento. Esta lógica é diferente do modo de produção capitalista que tem interesse em se instalar na região, e vê a terra como uma mercadoria que através de economias de escala podem aumentar os lucros de seu capital. Conforme a fronteira do capital avança sobre a região, ela tem interesse em expulsar os posseiros que enxergam a terra somente como instrumento de trabalho. Estes, por sua vez, criam resistências causando conflitos na região.

Segundo dados da Comissão Pastoral da Terra (CPT), as ocorrências de violência contra pessoa, colocam o Pará em destaque, visto os altos índices de violência apresentado por esse estado, em relação ao Brasil. Os dados sobre a violência contra a pessoa no campo referem-se à soma de casos de conflitos por terra (expulsão, despejo, ocupações,

acampamentos, mineração, etc), por água (barragem, açudes, destruição e poluição), direitos trabalhistas (trabalho escravo, superexploração e desrespeito), assassinatos e tentativas de assassinatos. Segundo informações em seu portal, a CPT consegue fazer esse levantamento por meio de suas 22 unidades regionais no país, de entidades parceiras, da imprensa e outros boletins.

O estado do Pará lidera as estatísticas juntamente com o estado do Maranhão. A região paraense mais preocupante se encontra na parte leste desse estado, onde são registrados o maior número de casos. Porém, o sudoeste paraense também possui número significativos em comparação a outras regiões do país.

Como pode ser visto na tabela 09, o número de casos referente a violência contra pessoa tem registrado maior número nos municípios de Altamira, Novo Progresso e Santarém, justamente os municípios em que verificamos a expansão das atividades que têm ligação direta ou indireta com os interesses do agronegócio. No caso de Santarém, é o município que possui expansão na área plantada de soja.

Em Altamira e Novo Progresso, com a movimentação da fronteira para a consolidação do agronegócio, a tendência é o aumento desses casos, se o governo não intervir com o intuito de proteger a população que ali reside. Somente esses dois municípios, responderam por 8,60% dos ameaçados de morte em relação ao estado do Pará no período de 2000 a 2010. Em relação às áreas de conflito, o município de Altamira abrange mais da metade dos casos na área de estudo. Em assassinatos, Altamira e Novo Progresso abrangem quase a totalidade e na tentativa de assassinatos, os 2 casos que foram registrados pela CPT na última década foi em Altamira.

Tabela 09

<b>Tipos de violência contra a pessoa</b>				
<b>Municípios</b>	<b>Ameaçados de morte</b>	<b>Áreas em conflito</b>	<b>Assassinatos</b>	<b>Tentativa de assassinato</b>
	<b>2001/2010</b>	<b>2006/2010</b>	<b>2001/2010</b>	<b>2000/2010</b>
Altamira	45	17	7	2
Aveiro	0	0	0	0
Belterra	0	0	0	0
Itaituba	0	2	0	0
Novo Progresso	10	1	3	0
Placas	0	0	0	0
Rurópolis	0	1	0	0
Santarém	10	7	2	0
Trairão	0	1	0	0
<b>Total*</b>	<b>63</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>2</b>
<b>Pará</b>	<b>639</b>	<b>493</b>	<b>160</b>	<b>74</b>

Fonte: CPT

\* O total não corresponde a soma dos casos por município, já que existem dados que englobam mais de um município.

Enfim, para que não ocorra o que podemos ver atualmente no leste do Pará e no estado de Maranhão, as autoridades governamentais deverão intervir, com uma atuação forte do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), no que concerne à regularização fundiária, desafio proposto no “Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá – Santarém” que objetiva trazer desenvolvimento econômico com ganhos em aspectos sociais e sem gerar grande ônus ambiental.

#### **4.4. A atuação do INCRA na regularização das terras**

Cabe esclarecer que o importante para todo agricultor, é a posse da documentação sobre a terra para plantar e colher. Segundo o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), ele possui diversos Programas de Regularização Fundiária que são desenvolvidos em parcerias. O programa beneficia posseiros por simples ocupação que sejam donos de terra mas não têm o documento, já que essas pessoas “sem terra” ocupam a própria terra, que elas exploram embora não tenham os direitos garantidos pela legislação. A partir do momento que eles conquistam o direito da propriedade, quando ele recebe o documento de acesso da terra, ele passa a ter a possibilidade de inserção nos programas governamentais e políticas públicas, como crédito, tendo um poder econômico maior para investir na propriedade.

Segundo notícias obtidas no portal do Incra, em 2008, este órgão juntamente com o auxílio do Exército, regularizou a situação de 3.000 posseiros que vivem na região da BR-163, nos municípios de Itaituba, Trairão, Altamira e Novo Progresso. Esclarecendo a metodologia adotada, a análise da região foi feita através da tecnologia GPS (Sistema de Posicionamento Global) e por imagens de satélites, já que com a análise de imagens coletadas por vinte anos, foi possível identificar o tempo em que os imóveis estão ocupados. Com isso, evita-se tentativas de fraude por grandes posseiros.

Algumas conseqüências futuras desse trabalho de cartografia e georreferenciamento na área da BR-163 são elucidadas como o combate à grilagem de terras da União, a redução do desmatamento da floresta nativa, a ampliação da presença do Governo Federal na região por meio de serviços e de assistência social e a criação e qualificação de assentamentos do Incra.

#### **4.5. Desmatamento e conflitos: a realidade da Amazônia**

No decorrer desse capítulo, a busca foi entender que tipos de repercussões socioambientais essa nova logística já vem trazendo para a região já que o espaço é o reflexo da interação do homem com a natureza. Com uma nova dinâmica capitalista, que pode ser visualizado no capítulo 3, verificamos modos distintos no tratamento da terra. Como elucida Bernardes (2009b), quando fala do Vale do Araguaia, nessa região podemos verificar também, de certa maneira, a relação do chamado progresso que vem junto com a modernidade e o chamado atraso, do modelo tradicional.

Porém, cabe esclarecer que esses só são modos diferentes do tipo de uso do território, cada qual com o seu nível de complexidade em termos históricos, do tipo de exploração da terra e de sua organização social. Mas, como esclarece Bernardes (2009b), as visões sobre o progresso e a modernidade são distintas, já que de acordo com os valores de cada indivíduo, para uns a entrada da agricultura moderna com suas técnicas e máquinas é o melhor caminho a ser alcançado mas, para outros, esse tipo de modernização que acarretará em repercussões sociais e ambientais não é desejável. Por isso, ocorrem as resistências.

De acordo com Fortuna e Costa (2010), a sociedade local conjuntamente com organizações governamentais alertam a nível nacional e internacional sobre a necessidade de recursos financeiros que visem dar apoio à agricultura familiar e as populações tradicionais. Além disso, estes também alertam sobre a necessidade de medidas que auxiliem a queda nas taxas de devastação florestal e exploração predatória dos recursos naturais. A existência dessas reivindicações é justificada pela ausência ou ineficácia histórica das políticas públicas na região.

Como pode ser visto, apesar das taxas de desmatamento na região terem atingindo o seu ápice no ano de 2004, a perda da floresta continua, onde na última década foram

desmatados 12.468,9 km<sup>2</sup>, ou seja, 3,77% da área total dos nove municípios da área de estudo sob influência da BR-163 paraense. Os municípios que possuem as maiores taxas são Altamira e Novo Progresso, justamente onde está ocorrendo aumento do número de cabeças de gado bovino.

Em relação às unidades de conservação existentes na região, a maioria foi criada na última década devido a pressões internacionais e a preocupação governamental uma vez que o asfaltamento dessa rodovia já constava nos planos governamentais. Atualmente, a região conta com seis unidades de proteção integral que correspondem a 34,67% de toda a área protegida da região, totalizando 61.896 km<sup>2</sup>. Já as áreas de uso sustentável contabilizam catorze unidades que possuem 96.681 km<sup>2</sup>, correspondendo a 54,15% das áreas protegidas.

Os conflitos gerados devido à existência de interesses divergentes entre as comunidades indígenas e as populações tradicionais em relação aos interesses dos agentes do agronegócio que observam a região como possibilidade de reprodução de seu capital já podem ser visualizados, sobretudo em Altamira e Novo Progresso, municípios onde está ocorrendo o aumento da criação bovina para, provavelmente, serem locais para a instalação da produção sojifera.

Com isso, essa região com tamanho territorial maior do que muitos países no mundo, devido à ausência histórica do Estado brasileiro e a imensa riqueza de biodiversidade constitui um grande desafio, sendo uma oportunidade ímpar para que o governo brasileiro possa responder sobre as possibilidades de viabilizar o chamado desenvolvimento sustentável para a região.

## Considerações finais

Afinal, a BR-163 é o caminho para o desenvolvimento ou para exclusão? No decorrer dessa dissertação de mestrado, procuramos elementos que pudessem responder a essa questão. Porém é preciso pensar que a palavra desenvolvimento é cheia de juízos de valor, já que o que seria esse desenvolvimento. Este termo, segundo Souza (1996),

*"pressupõe mudança, transformação - e uma transformação positiva, desejada ou desejável. Clamar por desenvolvimento (seja a partir de que ângulo for) só é concebível, portanto, no seio de uma cultura que busque a mudança ou que esteja conscientemente aberta a essa possibilidade como um valor social. (SOUZA, 1996, p. 5)*

O que visualizamos na área de influência da BR-163 é a criação de redes técnicas eficientes, que pode ser considerada como uma das condições territoriais estratégicas para que ocorram modificações que irão imprimir nesse território uma nova dinâmica espacial capitalista. Estas condições são o reflexo das necessidades do mundo atual que coloca o espaço de circulação e de distribuição como fator fundamental para uma maior competitividade e, por consequência, uma maior acumulação do capital. Porém, essa acumulação trará o chamado desenvolvimento? O que podemos chamar de desenvolvimento? Dessa maneira, é que continuamos com a questão a ser respondida no título dessa dissertação.

Quando no decorrer dessa pesquisa falamos sobre o avanço do agronegócio e as resistências representadas pela população tradicional e os índios, verificamos diferentes visões do que seria o progresso e o desenvolvimento. Como é descrito por Katie Arguello (1999, p. 143), "o valor é o resultado da atividade dos homens que, como seres culturais, encontram-se obrigados a fazer escolhas". É justamente diante desses diferentes visões de valor existentes

na área de influência da BR-163 que perguntamos se estamos no caminho do desenvolvimento ou da exclusão. Com isso, demonstramos o cuidado que temos que ter ao trabalhar com a noção de desenvolvimento.

A logística de transporte assume prioridade no interesse dos capitalistas, visto que com o asfaltamento da BR-163, no seu trecho paraense, haverá uma maior competitividade para os agentes do agronegócio localizados no estado de Mato Grosso. Esta ambição está tão exacerbada, que uma *trading* como a Cargill, atualmente maior exportadora de soja do Brasil, investiu há quase 10 anos, R\$ 40 milhões para instalar um terminal portuário graneleiro no extremo final do percurso dessa rodovia, em Santarém. A instalação do porto foi justificada pela possibilidade de transbordo de soja, entre balsas vindas da cidade de Porto Velho, através do Rio Madeira e grandes navios graneleiros, que devido as suas dimensões não conseguiriam chegar até esse porto. Entretanto é possível constatar que o real objetivo pode ter relação com a nova dinâmica de escoamento da soja que irá ocorrer com o asfaltamento da BR-163. Este é um caso de antecipação espacial, termo utilizado por Correa (1996) para justificar a presença de empresas em locais que ainda não possuem condições propícias para um determinado fim.

A construção da BR-163, em plena ditadura militar, já atendia a interesses voltados para a ocupação da Amazônia brasileira, uma vez que era um espaço com pouca densidade demográfica e considerado um novo polo de extrativismo-mineral e um local passível para a expansão da produção agrícola voltada para a exportação. Os discursos, em sua inauguração, falavam de desenvolvimento econômico para a região, o mesmo relatado nos dias atuais. Porém, o que verificamos no decorrer da década de 1970 e 1980 é um esquecimento dessa área, somente estando em evidência a sua parte mato-grossense que ganhou asfalto nos meados da década de 1980 e devido aos seus chapadões e baixos preços da terra, que foram condições ideais para a expansão dos interesses capitalistas.

Historicamente, os projetos para a região sempre tiveram um interesse maior nos fatores econômicos, relegando as questões sociais e ambientais. Devido à falta de planejamento e de programas eficazes de migração e de ordenamento territorial, o que se verifica atualmente é a herança de uma ocupação desordenada que acaba provocando conflitos entre os antigos migrantes e os grandes fazendeiros. Novas promessas governamentais de que junto com a pavimentação, haverá regularização das terras ocupadas pelos posseiros preocupam esta população que já foi esquecida durante anos e devido à ausência histórica do Estado desconfiam dos reais interesses que este asfaltamento traz para essa região.

Em relação à dinâmica econômica, foi de grande valia analisar os fatores terra, capital e trabalho na tentativa de entender as mudanças ocorridas na última década. No fator terra foi possível visualizar que os municípios que possuem as maiores concentrações de terra com grandes propriedades são os que possuem os maiores rebanhos bovinos do estado do Pará, casos do município de Altamira e Novo Progresso. Estes municípios estão no extremo sul da área de estudo e possuem fronteiras com o estado de Mato Grosso, comprovando assim que esta nova fronteira do capital, está sendo empurrada com a criação bovina que avança sobre a região. Toda essa movimentação repercute sobre a concentração de terras, uma vez que os antigos posseiros vão sendo expulsos pelos novos proprietários. As áreas de pastagens vão avançando sobre a área de matas e florestas.

A expansão da soja, juntamente com o milho expressa a presença do grande capital, uma vez que essas culturas demandam grande empregabilidade de tecnologia e máquinas, por consequência, tudo isso demanda bastante recursos. Nota-se que a expansão dessas culturas ocorre justamente no período da instalação da *trading* Cargill no porto de Santarém. É nesse município e em Belterra que ocorreram as grandes expansões de área plantada de soja na área de estudo. Devido à proximidade do porto e, segundo informações obtidas em trabalho de

campo, no início de sua instalação, a Cargill fornecia incentivos como financiamentos para a compra de sementes e maquinários no intuito de viabilizar a produção sojifeira na região. Entretanto, devido à grande pressão de organizações não governamentais, como o Greenpeace, esta empresa resolveu passar a não custear mais essa produção local.

No que concerne às questões em relação ao trabalho, mesmo que só seja possível verificar a situação daqueles que estejam empregados e com carteira assinada, esta análise se torna válida. Porém, é necessário compreender que, ainda mais nessa região que historicamente convive com a ausência do Estado, grande parte da população local se encontra na informalidade. Entretanto, através de dados da evolução da população residente e da população ocupada, existe uma tendência para que essa população entre na formalidade. Com isso, foi possível notar que a maior parte dos trabalhadores que possuem vínculo empregatício estão empregados na administração pública, sendo que o maior crescimento ocorreu no setor da construção civil. A agropecuária duplicou a sua participação na última década, mas a sua representatividade continua baixa, abrangendo apenas 2,89% de todos os empregos formais da região.

Todas essas ambições capitalistas perpassam o território não calculando as consequências socioambientais que toda essa nova dinâmica pode repercutir. Mas as resistências existem, representadas pelos índios e pelas populações tradicionais. O asfaltamento da BR-163 também é defendido pelos movimentos sociais, já que existe um consenso de que com a concretização dessa obra, ocorrerá uma maior dinamização da economia dos municípios que estão dentro de sua área de influência. Porém, o que esses grupos defendem é que além da pavimentação dessa rodovia federal, também sejam solucionados problemas sociais presentes na região como a violência que é decorrente dos conflitos fundiários e que haja melhora no acesso a serviços básicos, como saneamento,

saúde, educação e até mesmo transporte. Com isso, o Estado brasileiro vai estar saldando a sua dívida histórica, em termos sociais, com a população que ali reside.

Conforme Hinkelammert (2005), os avanços técnicos que ocorrem na agricultura capitalista, no caso dessa pesquisa, representada pelo avanço da fronteira do estado de Mato Grosso para o sudoeste paraense, o chamado progresso não ocorre somente no método de exploração da força de trabalho, mas também ocorrem modificações nas relações com a terra. Com a intensificação da produtividade, reflexo da preocupação em gerar cada vez mais capital em um menor período de tempo, promove também o esgotamento das fontes que possibilitam a ocorrência de todo esse processo, nesse caso, a terra e o homem. Daí a preocupação de quais custos esse chamado “desenvolvimento” nos traz, fazendo com que seja necessário que repensemos todo esse processo.

Devido às inúmeras conferências relacionadas à preservação do meio ambiente e dos movimentos ecológicos, o termo “desenvolvimento sustentável” ganhou visibilidade na imprensa mundial e tornou-se um dos elementos principais nos discursos políticos mundo afora. A ideia defendida é que, com a elaboração do “Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém”, fato inédito na construção e pavimentação de rodovias na Amazônia, caso sejam adotadas medidas constantes nesse plano, será alcançado um desenvolvimento sustentável na região. Devido às interpretações variadas desse termo, ele tanto pode ser entendido como a implementação de um pensamento que é possível explorar os recursos naturais e viver bem de forma a preservar o meio ambiente, bem como é encarado como uma utopia, com objetivos de difícil alcance no desenvolvimento capitalista atual.

Com isso, é importante elucidar análises mais críticas em relação a esse termo, já que todos o defendem seus discursos, mas em poucos casos são verificados na prática. Guimarães (1995) afirma que,

*“se a proposta de desenvolvimento sustentável parece plenamente justificável e legítima, a sua aceitação generalizada tem-se caracterizado por uma postura acrítica e alienada em relação a dinâmicas sociopolíticas concretas. Para que tal proposta não represente apenas um “enverdecimento” do estilo atual, cujo conteúdo se esgotaria no nível da retórica, impõe-se examinar as contradições ideológicas, sociais e institucionais do próprio discurso da sustentabilidade, bem como analisar distintas dimensões de sustentabilidade ecológica, ambiental, social, cultural e outras para transformá-las em critérios objetivos de política pública”.*  
(GUIMARÃES, 1995, p. 4).

O discurso de desenvolvimento sustentável pode ser visto em inúmeros documentos relacionados ao asfaltamento da BR-163 paraense, devido ao fato desse trecho da rodovia se localizar em uma região de imensa riqueza, em termos de biodiversidade e de grande atenção internacional. O Estado se configura como o ator principal, uma vez que é através dele que ocorre a regulamentação do uso e acesso dos recursos naturais e da decisão de quais áreas deverão ser protegidas, em relação ao meio ambiente. No caso da BR-163, foi possível verificar a criação de inúmeras unidades de conservação e terras indígenas, principalmente na última década.

Porém, a implementação dessas unidades é fácil diante do desafio de alcançar o objetivo que cada tipo de unidade se propõe, seja ela de uso sustentável ou de proteção integral. E este fim é alcançado através da manutenção dessas unidades, com isso é necessário a contratação de funcionários e a obtenção de recursos. Dessa maneira, haverá restrição de usos e o Estado estará cumprindo um de seus papéis para alcançar o desenvolvimento sustentável, que é salvaguardar o uso de áreas estratégicas para a conservação ou preservação

do meio natural e garantir a permanência das populações tradicionais que convivem de maneira harmoniosa com os recursos oferecidos pela natureza.

Como afirma Sachs (2008),

*O desenvolvimento sustentável obedece ao duplo imperativo ético da solidariedade com as gerações presentes e futuras, e exige a explicitação de critérios de sustentabilidades social e ambiental e de viabilidade econômica. Estritamente falando, apenas as soluções que considerem estes três elementos, isto é, que promovam o crescimento econômico com impactos positivos em termos sociais e ambientais, merecem a denominação de desenvolvimento (...). (SACHS, 2008, p. 36).*

Dessa maneira, Sachs (2008) nos demonstra que o conceito de desenvolvimento sustentável é multidimensional, tendo como objetivos a preocupação social e ética, através da solidariedade sincrônica e também a condicionante ambiental, já que se preocupa com a solidariedade diacrônica com as gerações futuras. O autor recorda que o desenvolvimento não pode ocorrer sem o crescimento econômico, mas o crescimento por si só, não garante o pleno desenvolvimento. O que podemos verificar, até mesmo em termos históricos brasileiros, que o crescimento pode trazer um mau desenvolvimento, já que as desigualdades sociais, o desemprego e a pobreza podem persistir.

A violência presente na região, retratada através dos conflitos envolvendo ameaças de morte, tentativa de assassinatos e assassinatos, refletem o caos que está instalado nessa região cuja tendência após o asfaltamento, caso o governo não intervenha, é o aumento de todos esses conflitos. Os antigos posseiros estão sendo expulsos de suas terras e tentam resistir, já que para eles, a terra é vista como trabalho, sendo um instrumento valioso para a sua sobrevivência. Uma vez que a terra é retirada de suas mãos, essa conquista se torna mais distante e caso o poder público não auxilie no confronto que essas populações tradicionais

estão enfrentando com os grupos mais poderosos, ele estará ajudando no aumento da pobreza dessa população. Por isso, a necessidade de que a população tenha uma participação mais ativa, que seja consultada pelo governo no intuito de esclarecer as mudanças que ocorrerão com a concretização dessa obra.

O que se pode verificar é que, nos últimos anos, conforme Cunha e Coelho (2009), o Estado tem procurado construir um modelo de gestão reunindo atores distintos com interesses divergentes na maioria dos casos, com vistas à superação das contradições existentes, para alcançar o desenvolvimento econômico e, de certa maneira, a conservação da natureza. No caso do plano de asfaltamento da BR-163 foram realizados encontros no intuito de avaliar a execução do plano de desenvolvimento regional sustentável, com a participação de líderes de tribos indígenas, presidentes de sindicatos de trabalhadores rurais, organizações não-governamentais, Comissão Pastoral da Terra e representantes do empresariado. O intuito dessas reuniões é a execução participativa das políticas públicas planejadas para a região. De acordo com informações obtidas em trabalho de campo, vem se constatando a extrema lentidão da implementação das políticas públicas ambientais e sociais, tendo em vista os interesses divergentes envolvidos, de um lado os do empresariado, cujo objetivo é concluir o asfaltamento mais rápido possível a qualquer custo, social ou ambiental. De outro, os interesses das populações locais que demandam maior urgência na execução das políticas voltadas para o atendimento de suas necessidades.

Como elucida Fortuna e Costa (2010), o processo de gestão realizado atualmente, tem como uma de suas principais preocupações que as decisões sejam o fruto de negociações e entendimentos entre o setor privado, o poder público e a sociedade civil. Desse modo, as consultas à população residente da região, tem como propósito a necessidade de entender os seus anseios e através das discussões procurar o melhor caminho com o intuito de trazer o progresso, juntamente com a redução da desigualdade e da pobreza com geração de empregos

formais, a melhora da qualidade dos serviços públicos como educação, saúde e segurança e um desenvolvimento que não degrade o meio natural. Este é o objetivo comum para que todos saiam ganhando com a pavimentação da Cuiabá-Santarém.

Porém, a análise dos interesses encontrados no sudoeste paraense estão ligados a uma escala mais ampla, os interesses na região atingem uma escala internacional dentro do sistema capitalista. Como Guimarães afirma,

*A natureza do problema está, portanto, no atual modelo de sociedade, fragmentária, reducionista, individualista, consumista, concentradora de riqueza, exploratória, que se volta para a degradação, antagônico às características de uma natureza que é complexa, sistêmica, sinérgica, que se recicla, que se volta para a vida. (GUIMARÃES, 2006, p. 100).*

Devemos levar em consideração que a economia capitalista possui uma grande eficiência na produção de bens, mas produz consequências provocando males sociais e ambientais. Segundo Sachs (2008), os defensores do capitalismo enaltecem que a produção desses males é o preço que se paga pelo desenvolvimento econômico. É esclarecido que essas consequências só podem ser mitigadas através de políticas públicas, tais como programas sociais que visam à redução da pobreza e programas que visem a proteção ao meio ambiente como a redução do desmatamento.

Portanto, o ordenamento territorial está ligado à correlação de forças que não se restringem apenas àquelas ligadas ao governo através de suas políticas públicas e aos grupos dominantes que detém o poder político e econômico. É importante observar que as resistências representadas pelo diversos grupos sociais também auxiliam na produção e organização do espaço. Logo, o espaço público é fruto das relações entre diferentes atores e agentes sociais.

As organizações não governamentais, as comunidades indígenas e a população tradicional fazem pressão para que sejam implementadas as políticas relatadas no “Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém”, fruto de um esforço governamental para que o asfaltamento da BR-163 não acarrete a exclusão e degradação da qualidade de vida da população local. Dessa maneira, as injustiças sociais e os problemas ambientais seriam amenizados em comparação a história da implementação e asfaltamento de outras rodovias na Amazônia.

Por fim, quando analisamos historicamente a ocupação da Amazônia, nos é revelado o quanto ela está à mercê de conjunturas econômicas que desrespeitam a população de origem amazônica e os seus antigos migrantes, os quais, iludidos com a oferta da terra, decidiram viver sob os auspícios dessa grande floresta. No sudoeste paraense, ocorre uma disputa intensa por terra e pelos recursos florestais com o intuito de obter lucro rápido a qualquer custo. Logo, se esses conflitos não forem amenizados, os maiores prejudicados serão as comunidades tradicionais e as populações indígenas. Esta população que está acostumada a conviver com a floresta de forma harmoniosa, utilizando os recursos que ela oferece, se depara com um novo olhar sobre a terra trazido pelos novos interessados em ocupar a região.

A floresta Amazônica, que abriga a maior biodiversidade do planeta se vê ameaçada na região paraense. O desmatamento da floresta continua, onde os avanços e retrocessos nessa expansão estão relacionados a conjunturas econômicas. O governo brasileiro, com o asfaltamento da rodovia Cuiabá-Santarém que “corta” a floresta amazônica no sentido longitudinal, faz promessas que trará desenvolvimento para a região, minimizando as repercussões ambientais e sociais que podem ocorrer com a concretização dessa obra. Enfim, na história dessa BR, muitos discursos já foram ouvidos, mas ainda existe a esperança de que esse asfaltamento traga desenvolvimento social afetando minimamente o meio natural.

Em suma, a partir dessa pesquisa pode-se inferir que se vem ocorrendo um processo de concentração de terra, se ocorrem conflitos e níveis elevados de desmatamento, pode-se afirmar que a tendência de desenvolvimento da região não vem ocorrendo de forma sustentável, uma vez que a gestão do território vem sendo realizada por grupos com interesses tão contraditórios, constituindo tal situação uma das especificidades da nova fronteira do capital que avança na Amazônia da BR-163 paraense.

## Referências bibliográficas

ARENDDT, H. *A condição humana*. São Paulo: Forense, 1999.

ARGUELLO, Katie. "O mundo perfeito: nem possível, nem desejável". In: Souza, Jessé (org.). *O malandro e o protestante*. Brasília: Editora UnB, 1999.

BARROS et al. "A agricultura e o custo Brasil", in *Revista de Política Agrícola, Brasília*, n.6, jan/fev/mar 1997, pp.3-4.

BECKER. B. K. Significância Contemporânea da Fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: *Fronteiras*. AUBERTIN, C., Paris: ORSTOM, 1988.

BERNARDES, Júlia A. Mudanças técnicas e espaço: uma proposta de investigação. In: *Geografia: conceitos e temas*. CASTRO, I. E. de, GOMES, P. C. da C. e CORRÊA, R. L. 2ª ed, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

\_\_\_\_\_. "Circuitos espaciais da produção na fronteira agrícola moderna: BR-163 matogrossense. In: *Geografias da soja: BR-163: fronteiras em mutação*. BERNARDES, J. A.; FREIRE FILHO, O. L. (Org.). Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2006.

\_\_\_\_\_. Fronteiras da agricultura Moderna no Cerrado Norte/Nordeste: Descontinuidades e Permanências. In: BERNARDES, J. A.; BRANDÃO FILHO, J. B. *A territorialidade do capital*. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2009a.

\_\_\_\_\_. Modernização: a lógica do capital e o direito dos excluídos. In: BERNARDES, J. A.; ARRUIZZO, R. C. *Novas fronteiras da técnica do Vale do Araguaia*. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2009b.

\_\_\_\_\_. O novo tempo do capital no cerrado: a criação de novos territórios produtivos. In: BERNARDES, J. A.; ARACRI, L. A. S. *Espaço e circuitos produtivos: a cadeia carne/grãos no cerrado mato-grossense*. Rio de Janeiro: Arquimedes edições, 2010.

BERNARDES, J A; FERREIRA, F. P. de M. Sociedade e Natureza. In: CUNHA, S. B.; GUERRA, A. J. T. (Orgs.). *A Questão Ambiental: diferentes abordagens*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

BRASIL. Presidência da República. Metas e bases para a ação de governo. Brasília, 1970.

\_\_\_\_\_. *Projeto do II Plano Nacional de Desenvolvimento, PND*. Brasília, 1974.

\_\_\_\_\_. *Constituição Federal Brasil*. Brasília, 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm)

\_\_\_\_\_. *Projeto Avança Brasil*. Brasília, 1970.

\_\_\_\_\_. *Plano Amazônia Sustentável*. Brasília, 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/casacivil/arquivospdf/pas.pdf>

CARVALHO, G. Histórico e impacto das políticas públicas na Amazônia. In: BARROS, A. C. (Coord.). *Sustentabilidade e democracia para as políticas públicas na Amazônia*. Belém: IPAM, 2000. Disponível em: <http://brasilsustentavel.fase.org.br/cadernot.htm>.

CASTILLO, R. *Agronegócio e Logística em Áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada*. In: Revista da ANPEGE, v. 3, 2007. Disponível em: [www.revista\\_anpege.ig.ufu.br/include/getdoc.php?id=18...](http://www.revista_anpege.ig.ufu.br/include/getdoc.php?id=18...) Acesso em março de 2011.

- CASTILLO, R. A.; Frederico, S. *Dinâmica regional e globalização: espaços competitivos agrícolas no território brasileiro*. Mercator (Fortaleza. Online), v. 09, p. 17-26, 2010.
- CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm)Acesso: 25 jan. 2012.
- CORRÊA, R. L. Espaço, um conceito chave da geografia. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- COSTA, M. V. V. *Expansão do agronegócio e logística de transporte no estado de Mato Grosso*. Monografia apresentada como requisito para a obtenção de diploma de graduação em geografia. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.
- CUNHA, H. L. e COELHO, M. C. N. Política e Gestão Ambiental. In: *A questão ambiental: diferentes abordagens*. CUNHA, S. B. da e GUERRA, A. J. T. 5ª ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.
- DUBBY, G.; LARDREAU, G., “Diálogos sobre a Nova História”. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1989.
- FORTUNA, D. da S. *Circulação e territorialidade econômica: o (re) ordenamento territorial no eixo médio mato-grossense da BR-163 (Cuiabá-Santarém)*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia da UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.
- FORTUNA, D. S.; COSTA, M. V. V. (Re) ordenamento territorial no eixo da Rodovia Cuiabá-Santarém: circulação, desmatamento e dinâmica regional. In: BERNARDES, J.

A.; ARACRI, L. A. S. *Espaço e circuitos produtivos: a cadeia carne/grãos no cerrado mato-grossense*. Rio de Janeiro: Arquimedes edições, 2010.

FOWERAKER, J. *A luta pela terra (a economia política da fronteira pioneira no Brasil de 1930 aos dias atuais)*. Trad. Maria Júlia Goldwasser. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1982.

FURLAN, L. F. “Furlan: mundo cheio de oportunidades para o Brasil”. In: *Futuros Agronegócios*, Edição especial. São Paulo, abril de 2004.

GIDDENS, A. *Para além da esquerda e da direita: o futuro da política radical*. São Paulo: Ed. UNESP, 1996.

GORZ, A. *Metamorfose do trabalho: crítica da razão econômica*. São Paulo: Annablume editora, 2003.

GRAZIANO DA SILVA, J. F.. *A modernização dolorosa: estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1981.

GUIMARÃES, R.P. *Desenvolvimento sustentável: proposta alternativa ou retórica neoliberal?* Conferência de Abertura do Simpósio Internacional O desafio do desenvolvimento sustentável: a geopolítica. Rio de Janeiro, UFRJ, 1995.

\_\_\_\_\_. A Ecopolítica da sustentabilidade em tempos de globalização corporativa. In: *As dimensões humanas da biodiversidade. O desafio de novas relações sociedade-natureza no século XXI*. Petrópolis, Editora Vozes, 2006.

HAESBAERT, R.; PORTO-GONGALVES, C. W. *A nova des-ordem mundial*. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

HARVEY, D. *Espaços de esperança*. São Paulo: Ed. Loyola, 2006.

HINKELAMMERT, F. “O antropocentrismo ocidental e o desastre ecológico”. In: PROCÓPIO, A et al. *Os excluídos da arca de Noé*. São Paulo: Hucitec, 2005.

LEFF, E. *Epistemologia ambiental*. São Paulo: Cortez, 2007.

MACHADO, L. O. “A fronteira agrícola na Amazônia brasileira”. In: BECKER, B.; CHRISTOFOLETTI, A.; DAVIDOVICH, F. & GEIGER, P. *Geografia e Meio Ambiente no Brasil*. São Paulo: Editora Hucitec, 1995.

\_\_\_\_\_. “A fronteira agrícola na Amazônia brasileira”. In: *Revista Brasileira de Geografia*, nº54, vol. 2. Rio de Janeiro: IBGE, abr/jun 1992.

Manual para elaboração e normalização de dissertações e teses. PAULA, E. B. M. et al. (Org.). Rio de Janeiro: SIBI, 2004.

MARTINS, J. de S. “O tempo da fronteira”. *Tempo Social. Revista de Sociologia*, 8 (1), maio. São Paulo: Ed. USP, 1996.

MAY, P. H. *A sustentabilidade do sistema agroalimentar: “Brasil em Ação” e reforma do Estado*. [Rio de Janeiro]: CPDA/UFRRJ, 1998. Disponível em: [www.redcapa.org/downloads/peter\\_may\\_sustentabilidade.doc](http://www.redcapa.org/downloads/peter_may_sustentabilidade.doc)

MICOL, L. et al. *Transparência Florestal ato Grosso: Análises do desmatamento e da gestão florestal*. Ano I, nº 1, 2007/2008, Cuiabá: ICV, 2009.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO E MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA. Portaria Interministerial nº 477, de 15.08.90, de Diretrizes de Política Econômica para a Agricultura. Brasília, 1990

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. *Plano de desenvolvimento sustentável para a área de influência da BR-163*. Brasília. Julho de 2004.

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984.

MONIÉ, F. Transporte e Expansão da Fronteira da Soja na BR-163: estado de Mato Grosso.

In: MAITELLI, G. T.; ZAMPARONI, C. G. P.. *Expansão da Soja na Pré-Amazônia Mato-Grossense: Impactos Socioambientais*. Cuiabá: UFMT, 2007.

\_\_\_\_\_. Dinâmicas produtivas, logística e desenvolvimento territorial. In: COSTA, P; VIDEIRA, S. L.; FAJARDO, S. (Org.). *(RE)leituras da Geografia Econômica*. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2011, p. 145-167.

MORIN, E. *Roda Viva. O Brasil passa por aqui*. SP: Cultura Marcas, 1997.

MUSSI, S. M.; MOTTA P. C. S. *Unidades de Conservação: as áreas protegidas mais importantes para a conservação da biodiversidade*. Disponível em: <http://www.ivt-rj.net/sapis/2006/pdf/SultaneMussi.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2012.

NETO, A., GOMES, A. *A Dinâmica da Modernização Agrícola no Brasil e no Estado de Minas Gerais: 1985-1995*. MPC 01-05, 2004. Disponível em: <<http://www.ichs.ufop.br/conifes/anais/MPC/mpc0105.htm>>. Acesso em: 15 dez. 2011.

PASSOS, M. M. *BR-163, de estrada dos colonos a corredor de exportação*. Maringá: Ed. Massoni, 2007.

PAULILLO, L. F. *Redes de poder & territórios produtivos*. São Carlos: Rima: Editora da UFSCar, 2000.

POLANYI, K. *A grande transformação: as origens da nossa época*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

PROGRAMA AVANÇA BRASIL. Governo Federal, 2000. Disponível em:  
<http://www.abrasil.gov.br>

RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. São Paulo : Ática, 1993.

SANCHEZ, J-E. *Espacio, economía y sociedad*. Madrid: Siglo Veintiuno de España Editores, S. A., 1991.

SACHS, I. *Desenvolvimento: incluyente, sustentável, sustentado*. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. *Espaço e método*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 5ª edição, 2008.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro e São Paulo: Ed. Record, 2001.

SKIDMORE, T. *Brasil: de Castelo a Tancredo*, Ed. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1989.

SMITH, N. J. H. *Rainforest Corridors*. Berkeley and Los Angeles, Califórnia: University of California Press, 1982.

*Sociedade, território e conflitos: BR-163 em questão*. CASTRO, Edna (Org.). Belém: NAEA, 2008.

SOUZA, M. L. A teorização sobre o desenvolvimento em uma época de fadiga teórica, ou: sobre a necessidade de uma "teoria aberta" do desenvolvimento sócio-espacial. In: *Revista Território*, vol 1 (1), 1996.

TOLEDO, M. R. *Circuitos espaciais da soja, da laranja e do cacau no Brasil: uma nota sobre o papel da Cargill no uso corporativo do território brasileiro*. Dissertação apresentada na Unicamp, 2005.

VELTZ, P. *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona: Editora Ariel, 1999.

VERISSIMO, et al. Áreas para produção florestal manejada: detalhamento do macrozoneamento ecológico econômico do Estado do Pará. Relatório para o governo do Estado do Pará. Belém; Imazom, 2006.

## Fontes Consultadas

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS EXPORTADORES DE CEREAIS (ANEC). Disponível em: <http://www.anec.org.br>

COMISSÃO PASTORAL DA TERRA. Disponível em: <http://www.cptnacional.org.br>

INSTITUTO DO HOMEM E MEIO AMBIENTE DA AMAZÔNIA. Disponível em: <http://www.imazon.org.br>

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS (INPE). Disponível em: <http://www.obt.inpe.br/prodes/index.html>

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. Site oficial. Disponível em: <http://www.socioambiental.org.br>

RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS/ MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (RAIS-MTE). Disponível em: <http://http://sgt.caged.gov.br/>

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E FINANÇAS DO ESTADO DO PARÁ (SEPOF/PA). Disponível em: <http://http://www.sepof.pa.gov.br/>

SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/>

## Decretos e Leis

Lei nº 2.163, de 05/01/54. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Lei nº 2.613, de 23/09/55. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Lei Delegada nº 11, de 11/10/62. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Lei nº 4.504, de 30/11/64. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Decreto-lei nº 1.106, de 16/06/70. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Decreto-lei nº 1.110, de 09/07/70. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Lei nº 7735, de 22/02/1989. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Lei nº 8.629, de 25/02/1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Lei nº 8.876, de 02/05/1994. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Lei nº 11.284, de 02/03/2006. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>

Lei nº 9.985, de 18/07/2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>