

EDUARDO MARGARIT

**TRAMAS POLÍTICAS E IMPACTOS SÓCIOAMBIENTAIS NA AMAZÔNIA: A  
DINÂMICA DO PROCESSO DE PAVIMENTAÇÃO DA BR-163**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós  
Graduação – Mestrado em Geografia/CPTL/UFMS  
– Área de Concentração Análise Geoambiental e  
Produção do Território, como exigência final para  
obtenção do Título de Mestre em Geografia, sob  
orientação do Prof. Dr. Francisco José Avelino  
Júnior.

Três Lagoas - MS

2012

EDUARDO MARGARIT

**TRAMAS POLÍTICAS E IMPACTOS SÓCIOAMBIENTAIS NA AMAZÔNIA: A  
DINÂMICA DO PROCESSO DE PAVIMENTAÇÃO DA BR-163**

Dissertação aprovada pelo Programa de Pós Graduação – Mestrado em Geografia/CPTL/UFMS – Área de Concentração Análise Geoambiental e Produção do Território, como exigência final para obtenção do Título de Mestre em Geografia, sob orientação do Prof. Dr. Francisco José Avelino Júnior.

Aprovado em: 15/03/2012.

Banca examinadora

Prof. Dr. FRANCISCO JOSÉ AVELINO JÚNIOR – Orientador  
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS

Profa. Dra. EDIMA ARANHA SILVA  
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS

Prof. Dr. Carlos Alberto Franco da Silva  
Universidade Federal Fluminense – UFF

### **Dedicatória**

A todos que vivem na esperança de dias melhores com a pavimentação da BR-163.

## **Agradecimentos**

À minha família, que participou ativamente incentivando o meu trabalho de pesquisa, principalmente a minha mãe, que me apoiou moral e financeiramente durante esta empreitada.

Aos muitos amigos que fiz durante o curso, já que são eles que indiretamente fazem parte da formação acadêmica através das discussões informais estabelecidas fora da sala de aula e estão sempre dispostos a ajudar. Ao Edson, Tiago, Sirlene, Vinícius, Dóri, Fábio, César, Hermiliano, Rosângela, Dayse, Valdélia, Gláucia, Cristóvão, Rodrigo, Laís, Valter, Talita, Marcos, Tayrone, Ivan, Mie, Ricardo, Glauber, Eduardo, Renan, entre outros.

Ao meu orientador o Prof. Dr. Francisco José Avelino Júnior, pela atenção e colaboração fundamentais para a realização deste trabalho e que mais do que um professor, se tornou um grande amigo.

Ao programa de Pós-graduação em Geografia da UFMS – Três Lagoas, pela oportunidade oferecida para a realização do curso de pós-graduação, principalmente na figura do coordenador o Prof. Dr. Arnaldo Yoso Sakamoto e do secretário Michel Tosta, ambos sempre prestativos às solicitações e demandas dos alunos.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo incentivo à pesquisa e o apoio dado através da concessão de bolsa, fundamental para a permanência e dedicação integral ao curso.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMS, cujas disciplinas contribuíram para as reflexões estabelecidas neste trabalho, em especial a Arnaldo Yoso Sakamoto, Edima Aranha Silva, Rosemeire Aparecida de Almeida e Valéria de Marcos.

Aos integrantes do Grupo de Estudos Terra-Território (GETT) da UFMS, que durante os debates ofereceram subsídios importantes para a pesquisa e as reflexões adotadas neste trabalho.

Ao professor Dr. Carlos Alberto Franco da Silva da Universidade Federal Fluminense (UFF), que foi decisivo na escolha desta problemática para a pesquisa no mestrado, grande incentivador e colaborador.

À professora Dr. Rosemeire Aparecida de Almeida da UFMS, que durante toda a realização do curso se mostrou uma grande amiga e excelente profissional, contribuindo com suas reflexões críticas sobre a questão agrária.

À professora Dr. Júlia Adão Bernardes da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), extremamente atenciosa e que contribuiu com suas brilhantes reflexões sobre o tema e bibliografia fornecida.

Ao professor Dr. Messias Modesto dos Passos da Universidade Estadual Paulista (UNESP), pela colaboração dada no momento da qualificação, sua experiência na área de pesquisa foi fundamental para dar mais qualidade ao trabalho.

À professora Dr. Edima Aranha Silva da UFMS, que também colaborou na qualificação, principalmente no que concernem as reflexões teórico-conceituais deste trabalho.

À professora Patrícia Helena Mirandola da UFMS, pela colaboração dada no esclarecimento de dúvidas referentes aos programas de geoprocessamento, fundamentais na elaboração dos mapas.

À professora Cleusa Aparecida Gonçalves Pereira Zamparoni da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), que contribuiu com informações para a pesquisa e para a realização do trabalho de campo.

Ao Valter do Carmo Cruz, que na oportunidade como professor substituto da Universidade Federal Fluminense (UFF) e aluno do programa de pós-graduação em Geografia desta mesma instituição, através de sua instigante trajetória de vida, me estimulou a ingressar no mestrado, sem este “encontro” talvez eu nunca tivesse chegado até aqui.

Ao José Gonçalo, grande amigo, que foi o ponto de partida da pesquisa iniciada ainda na graduação com a realização de trabalhos sobre o Mato Grosso.

Ao Flávio Almeida Reis, mestrando do programa de pós-graduação em geografia da Universidade Federal Fluminense (UFF), pelas contribuições à pesquisa.

Ao Flávio Henrique Souza Rodrigues, aluno da graduação da UFMS, pelo apoio essencial na realização do trabalho de campo.

Ao Fábio Oliveira, gerente de transportes da ADM em Rondonópolis, pela entrevista concedida, onde foi possível obter uma série de informações em relação à logística de transportes da soja no Mato Grosso.

Ao Manoel Divino da Silva, Geógrafo e piloto de aviação agrícola, pelo apoio e a excelente exposição da cidade de Lucas do Rio Verde, fornecendo detalhes importantes para a pesquisa.

Ao secretário de Indústria, Comércio, Turismo e Mineração da prefeitura de Sinop, Nevaldir Graf e aos funcionários desta mesma secretaria, Aparecido Pereira da Silva e Ângela Marquetti, pelas informações, dados, fotos, materiais, entre outros, que ajudaram a dar ainda mais consistência a este trabalho.

Ao Senhor Aldo Inácio, mais conhecido como “seu mané”, ex-garimpeiro, ex-político, ex-milionário, ex-dono de 16 empresas, entre tantas outras façanhas que o transformaram na história viva da colonização da Amazônia e que agora, com toda a humildade que a vida lhe impôs, conta na cidade de Novo Progresso no Pará.

Ao Celso Sanches, técnico ambiental e agente do IBAMA de Tocantins, que na ocasião da realização de trabalho de campo estava realizando operação no Pará e que também contribuiu com informações importantes.

Ao Senhor Nivaldo Antônio Martins dos Reis, Analista Ambiental do Instituto Chico Mendes (ICMBio) em Santarém, pela brilhante exposição a respeito da construção e pavimentação da BR-163 e seus consequentes impactos sócioambientais.

A todos os funcionários das bibliotecas, que foram extremamente prestativos e atenciosos durante as consultas em todos os lugares por que passei.

Enfim, a todos que de alguma forma contribuíram para a realização deste trabalho, o meu muito obrigado, já que sem os quais, sem dúvida alguma, não teria sido possível alcançar este resultado.

*Urge preveni-los do muito que se poderia  
fazer, com apoio no saber científico, e do  
descalabro e pequenez do que se está fazendo.*  
(Darcy Ribeiro)

## RESUMO

A rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém) foi construída na década de 1970 no coração da Amazônia brasileira e provocou inúmeras mudanças na organização do espaço em seu entorno. Houve intenso desmatamento, diversos grupos indígenas foram expulsos de suas terras e migrantes do Sul se instalaram em projetos de colonização. Todo este processo ocorreu com base em políticas públicas que visavam à ocupação e o desenvolvimento econômico da Amazônia. A pavimentação do trecho matogrossense da rodovia permitiu o desenvolvimento e a modernização dos circuitos produtivos da soja para exportação. Entretanto, o trecho da BR-163 que atravessa o Estado do Pará não é pavimentado, provocando inúmeras dificuldades para os moradores e facilitando a ilegalidade. Neste contexto, a pavimentação da BR-163 beneficiará a população e principalmente a soja produzida no Mato Grosso, que poderá ser exportada através de Santarém. A pavimentação da BR-163 envolve diversos atores políticos e econômicos, que estabelecem alianças, dando origem à formação de redes políticas. Entretanto, essas relações são assimétricas, gerando conflitos entre grupos e atores distintos. As corporações do agronegócio exercem pressão pela pavimentação da rodovia e os movimentos sociais se unem para evitar que a pavimentação venha a agravar os atuais problemas sócioambientais. A questão-chave colocada é: quais são as redes políticas envolvidas no processo de pavimentação da rodovia BR-163? O objetivo central do trabalho é analisar a dinâmica do processo de pavimentação da rodovia. Para tanto, o trabalho se inicia por um debate sobre a dinâmica da fronteira agrícola capitalista na Amazônia, para em seguida realizar um resgate do processo de ocupação do espaço ao longo da BR-163, uma análise da atual dinâmica sócioespacial ao longo da rodovia e, por fim, analisar os interesses em torno da pavimentação da BR-163 e os impactos sócioambientais. Com isso, foi possível estabelecer parâmetros teórico-conceituais para a análise da dinâmica da fronteira agrícola capitalista na Amazônia, onde diversos empreendimentos ligados ao agronegócio estão se expandindo diante da perspectiva de pavimentação da rodovia. Entretanto, o desenvolvimento econômico vem acompanhado da recriação de uma estrutura desigual, com a expansão dos núcleos urbanos cujas periferias são ocupadas pela população de baixa renda, geralmente expulsa pela modernização do campo. Além disso, inúmeras ilegalidades e crimes que envolvem populações tradicionais e a natureza estão ocorrendo, provocando a desterritorialização de populações indígenas, ribeirinhas e camponesas, além de diversos impactos ambientais.

**Palavras-chave:** Amazônia; Circuitos produtivos; Fronteira agrícola; Geopolítica; Redes políticas territoriais.

## ABSTRACT

The BR-163 (Cuiabá-Santarém) was built in the 1970s in the heart of the Brazilian Amazon and caused numerous changes in the space organization around it. There was massive deforestation, a range of indigenous groups were expelled from their lands and migrants from the South settled in colonization projects. This whole process was based on public policies aimed at the occupation and economic development of the Amazon. The paving of the Mato Grosso portion of the highway led the productive circuits of soybeans for exportation to development and modernization. However, the stretch of BR-163 that crosses the state of Pará is not paved, causing many difficulties for the residents and facilitating illegal activities. In this context, the paving of BR-163 will benefit the population and especially the soy produced in Mato Grosso, which can be exported through Santarém. The paving of BR-163 involves several political and economic actors, establishing alliances, leading to the formation of policy networks. However, these relationships are asymmetrical, creating conflicts between different groups and actors. The agribusiness corporations exert pressure for highway paving and social movements unite to prevent the paving will aggravate the current socio-environmental problems. The key question asked is: what are the policy networks involved in the paving of BR-163? The main objective of the study is to analyze the dynamics of highway paving. To this end, the work begins with a discussion of the dynamics of capitalist agricultural frontier in the Amazon, then make a rescue of the space occupation process along the BR-163, analysis the current socio-spatial dynamic along the highway and, finally, analyze the interests around the paving of BR-163 and the socio-environmental impacts. Thus, it was possible to establish theoretical and conceptual parameters for the analysis of the dynamics of the agricultural frontier capitalism in the Amazon, where several ventures related to agribusiness are expanding at the prospect of highway paving. However, the economic development comes with the recreation of an unequal structure, with the expansion of urban areas whose neighborhoods are occupied by low-income persons, usually expelled by the modernization of the countryside. In addition, numerous illegalities and crimes involving traditional communities and nature are taking place, causing the dispossession of indigenous, river peoples and peasants, besides several environmental impacts.

**Keywords:** Amazon, Productive circuit, Agricultural frontier, Geopolitics, Networks territorial policies.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	16
<b>1. A DINÂMICA DA FRONTEIRA AGRÍCOLA CAPITALISTA NA AMAZÔNIA</b> ...	22
1.1 A organização do território em rede .....	23
1.2 A organização do setor agroindustrial em rede .....	26
1.3 Redes políticas territoriais .....	29
<b>2. PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO AO LONGO DA RODOVIA BR-163</b> ..	33
2.1 Políticas públicas na Amazônia .....	36
2.2 Projetos de colonização ao longo da BR-163 .....	43
2.3 Migração sulista: o papel do colono na fronteira agrícola .....	49
<b>3. DINÂMICAS SÓCIOESPACIAIS NA RODOVIA BR-163</b> .....	53
3.1 Introdução da Soja e o surgimento de grandes grupos empresariais .....	54
3.2 A dinâmica sócioespacial no Mato Grosso .....	58
3.3 A dinâmica sócioespacial no Pará .....	78
<b>4. OS INTERESSES EM TORNO DA PAVIMENTAÇÃO DA BR-163</b> .....	95
4.1 Logística e desenvolvimento econômico .....	96
4.2 Alianças políticas envolvidas no processo de pavimentação da BR-163 .....	103
4.3 Impactos sócioambientais .....	119
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	133
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	139
<b>ANEXO</b> .....	146

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Marco da inauguração da BR-163 em 1976 .....	42
<b>Figura 2:</b> Indústria esmagadora de soja da Bunge em Rondonópolis .....	60
<b>Figura 3:</b> Sede do Grupo André Maggi em Rondonópolis.....	61
<b>Figura 4:</b> Plantação de soja em Lucas do Rio Verde.....	63
<b>Figura 5:</b> Unidade da ADM em Sorriso .....	63
<b>Figura 6:</b> Indústria de beneficiamento de aves e suínos da Sadia em Lucas do Rio Verde ....	65
<b>Figura 7:</b> Casas de Funcionários da Sadia em Lucas do Rio Verde.....	66
<b>Figura 8:</b> Supermercado junto à vila de funcionários da Sadia em Lucas do Rio Verde .....	66
<b>Figura 9:</b> Lago construído em área próxima às casas populares em Lucas do Rio Verde .....	67
<b>Figura 10:</b> Escola Estadual em Lucas do Rio Verde .....	68
<b>Figura 11:</b> Museu do Cerrado em Lucas do Rio Verde.....	69
<b>Figura 12:</b> BR-163 no período chuvoso .....	80
<b>Figura 13:</b> Barcos na orla de Santarém.....	80
<b>Figura 14:</b> Comunidade Santa Júlia em trecho já pavimentado da BR-163 entre Novo Progresso e Moraes de Almeida .....	82
<b>Figura 15:</b> Estabelecimento que oferece acesso à internet na comunidade de Cachoeira da Serra.....	83
<b>Figura 16:</b> Frigorífico da Guaporé Carne em construção às margens da BR-163 no Pará .....	83
<b>Figura 17:</b> Posto de combustível em construção na comunidade de Cachoeira da Serra.....	84
<b>Figura 18:</b> Veículo da empresa Verde Transportes na BR-163 no Pará.....	84
<b>Figura 19:</b> Trecho da BR-163 em pavimentação.....	85
<b>Figura 20:</b> Estabelecimento rural de desmatamento recente próxima à Cachoeira do Curuá .	90
<b>Figura 21:</b> Área de vegetação assentada sobre neossolos quartzarênicos as margens da BR- 163 no Pará.....	94
<b>Figura 22:</b> Carreta tombada no trecho entre Belterra e Rurópolis no Pará .....	95
<b>Figura 23:</b> Terminal Graneleiro da Cargill em Santarém com a logomarca (2004) e sem a mesma (2011) .....	106

## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 1:</b> Estado de Mato Grosso em 1904.....	35
<b>Mapa 2:</b> “Pinças rodoviárias” criadas durante o governo JK.....	37
<b>Mapa 3:</b> Rodovias do Programa de Integração Nacional.....	40
<b>Mapa 4:</b> Planejamento regional e ordenamento espacial dos projetos públicos e privados na Amazônia Legal em meados dos anos 1970.....	41
<b>Mapa 5:</b> Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém).....	43
<b>Mapa 6:</b> Projetos de Colonização na Amazônia Legal durante o Governo Militar.....	44
<b>Mapa 7:</b> Evolução da malha municipal de Mato Grosso entre 1967 e 2008.....	59
<b>Mapa 8:</b> Produção de soja no Mato Grosso por microrregiões (2010 / em mil toneladas).....	62
<b>Mapa 9:</b> Crescimento demográfico no Mato Grosso por microrregiões (2000-2010).....	72
<b>Mapa 10:</b> Expansão da área cultivada com soja no Mato Grosso por microrregião (2000-2010).....	74
<b>Mapa 11:</b> Terras em estabelecimentos com mais de 1000 hectares no Mato Grosso.....	76
<b>Mapa 12:</b> Evolução da malha municipal do Pará entre 1967 e 2008.....	81
<b>Mapa 13:</b> Área de garimpo de ouro e estradas endógenas no Sudoeste do Pará.....	88
<b>Mapa 14:</b> Solos do Pará e Mato Grosso.....	93
<b>Mapa 15:</b> Rotas de exportação da soja produzida no Estado de Mato Grosso.....	98
<b>Mapa 16:</b> De Santarém para o mundo: rotas marítimas de transporte da soja.....	100
<b>Mapa 17:</b> Transporte intermodal através da BR-364 e a Hidrovia do Madeira.....	102
<b>Mapa 18:</b> Projeto de divisão do Estado do Pará.....	114
<b>Mapa 19:</b> Área de influência do Plano de Desenvolvimento Sustentável da BR-163.....	121
<b>Mapa 20:</b> Vetores e pontos de desmatamento no Mato Grosso e Pará (2003-2011).....	124

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1:</b> Incremento populacional dos Estados do Pará e Mato Grosso entre 1970 e 2010..	51
<b>Tabela 2:</b> Relação de produtividade da soja entre as Regiões Sul e Centro-Oeste.....	56
<b>Tabela 3:</b> Indústrias avícolas no eixo da BR-163 .....	64
<b>Tabela 4:</b> Estrutura fundiária do Estado de Mato Grosso (1975-2006).....	75
<b>Tabela 5:</b> Produtos das lavouras temporárias e de origem animal nas microrregiões de Itaituba, Altamira e Santarém.....	91
<b>Tabela 6:</b> Exemplos de preço do frete para Paranaguá.....	99

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1:</b> Principais elementos da estratégia de ocupação da Amazônia (1953-1988) .....	39
<b>Quadro 2:</b> Projetos de Colonização Oficiais sob influência da BR-163 no Mato Grosso (1970-1992) .....	46
<b>Quadro 3:</b> Projetos de colonização particular sob influência da BR-163 no Mato Grosso (1968-1992) .....	47
<b>Quadro 4:</b> Origem e destino dos produtos que serão transportados pela BR-163.....	101
<b>Quadro 5:</b> Usinas Hidrelétricas na bacia do Rio Tapajós previstas no PAC .....	112
<b>Quadro 6:</b> Atores políticos envolvidos no Processo de Pavimentação da BR-163 .....	118

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Produção de soja por região (milhões de toneladas) .....	55
<b>Gráfico 2:</b> Relação da quantidade produzida com área colhida de soja na Região Centro-Oeste (milhões de toneladas e hectares) .....	56
<b>Gráfico 3:</b> Área plantada (ha) com soja nas Microrregiões de Santarém, Itaituba e Altamira no Pará (2001-2010) .....	92

## LISTA DE SIGLAS

**ADM** – Archer-Daniels-Midland  
**ATC** – Associação dos Transportadores de Carga de Mato Grosso  
**BEC** – Batalhão de Engenharia e Construção  
**CAI** – Complexo Agroindustrial  
**CNA** – Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil  
**CONDESSA** – Consórcio de Desenvolvimento Socioambiental da BR-163  
**CONTAG** – Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura  
**CPT** – Comissão Pastoral da Terra  
**DETER** – Detecção de Desmatamento em Tempo Real  
**DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
**DNPM** – Departamento Nacional de Produção Mineral  
**EIA-RIMA** – Estudo de Impacto Ambiental - Relatório de Impacto Ambiental  
**EMBRAPA** – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária  
**EMBRATER** – Empresa Brasileira de Assistência Técnica e Extensão Rural  
**FUNAI** – Fundação Nacional do Índio  
**GPS** – Global Position System  
**IBAMA** – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
**ICMBio** – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade  
**IMAZON** – Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia  
**INCRA** – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária  
**INPE** – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais  
**IPEA** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada  
**MASTER** – Movimento dos Sem Terra  
**MST** – Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra  
**ONG** – Organização Não-Governamental  
**PAC** – Programa de Aceleração do Crescimento  
**PAS** – Plano Amazônia Sustentável  
**PGPM** – Política de Garantia de Preços Mínimos  
**PIN** – Programa de Integração Nacional  
**POLAMAZÔNIA** – Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia  
**POLOCENTRO** – Programa de Desenvolvimento dos Cerrados

**POLONOROESTE** – Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil

**PPS** – Partido Popular Socialista

**PRODECER** – Programa de Desenvolvimento do Cerrado

**PRODES** – Projeto de Monitoramento do Desflorestamento na Amazônia Legal

**PRODOESTE** – Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste

**SEMA** – Secretaria Estadual de Meio Ambiente

**SINOP** – Sociedade Imobiliária Noroeste do Paraná

**SNCR** – Sistema Nacional de Crédito Rural

**SPI** – Serviço de Proteção ao Índio

**SUDAM** – Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia

**SUDECO** – Superintendência para o Desenvolvimento do Centro-Oeste

**UFPA** – Universidade Federal do Pará

**UHE** – Usina Hidrelétrica

## INTRODUÇÃO

A Amazônia abrange cerca de 54% do território brasileiro e é a maior floresta tropical do mundo. Tamaña magnitude transformou a Amazônia em palco de projetos também de grande proporção, um deles foi a rodovia BR-163. Construída na década de 1970, a BR-163 possui cerca de 1.745 km, que atravessam o coração da Amazônia brasileira, entre Cuiabá, no Mato Grosso, e Santarém, no Pará, e provocou inúmeras mudanças na organização do espaço em seu entorno.

Com a construção da rodovia, diversos grupos de indígenas foram expulsos de suas terras, para dar lugar a migrantes vindos principalmente da Região Sul do país. O desmatamento ocorreu em ritmo acelerado, já que era preciso “limpar a terra” para a prática da agricultura e pecuária. As atividades produtivas rapidamente foram expandidas e modernizadas, transformando grande parte das terras no entorno da rodovia em importantes áreas de produção de grãos para exportação, notadamente, a soja. Todo este processo ocorreu com amplo apoio do Estado, cujas políticas públicas visavam à ocupação e o desenvolvimento econômico da Amazônia.

Devido a sua ampla extensão, o espaço ao longo da BR-163 é formado por diferentes arranjos sócioespaciais. Esta heterogeneidade é resultado de inúmeras dinâmicas socioespaciais produzidas nos últimos 30 anos. Atualmente, a BR-163 está pavimentada em quase todo o trecho que atravessa o Estado de Mato Grosso e está recebendo pavimentação no segmento ao longo do Estado do Pará. De forma geral, a pavimentação será benéfica a todos, mas a realização desta obra é fundamentada no desenvolvimento de um corredor de exportação dos grãos produzidos no Mato Grosso através dos portos da Região Norte.

A pavimentação da BR-163 envolve diversos atores políticos e econômicos, que estabelecem alianças, dando origem à formação de redes políticas. Entretanto, essas relações são assimétricas, gerando conflitos entre grupos e atores distintos. Essas disputas criam tensões e formas distintas de organização do espaço. Por ser uma rodovia estratégica para logística de transporte do Centro-Oeste, as corporações do agronegócio em áreas sob o avanço da lavoura da soja na Amazônia brasileira firmam alianças e exercem pressão pela pavimentação da rodovia. Em contrapartida, os movimentos sociais se unem para evitar que a pavimentação venha a agravar os atuais problemas sócioambientais. Dessa forma, uma complexa rede política que envolve interesses públicos e privados está se desenvolvendo para articular novas dimensões de poder na área de influência da BR-163.

Este trabalho aborda o processo de organização do espaço ao longo da BR-163, entre Cuiabá e Santarém e investiga os novos arranjos socioespaciais que estão surgindo diante do atual projeto de pavimentação do trecho paraense da rodovia, que envolve interesses econômicos, mas que esbarram na questão social e principalmente ambiental. A análise dos embates políticos em torno do projeto de pavimentação da BR-163 no contexto do avanço da fronteira agrícola na Amazônia é de fundamental importância, revelando a constituição das redes políticas envolvidas com a incorporação de áreas no agronegócio da soja. Nesse sentido, é na relação existente entre política e o território que se situa o recorte teórico e empírico da pesquisa: as redes políticas territoriais envolvidas no processo de pavimentação da BR-163.

A questão-chave que foi colocada durante a pesquisa é: quais são as tramas, interesses e impactos envolvidos na dinâmica do processo de pavimentação da rodovia BR-163? Sabendo que, as redes políticas condicionam processos de reordenamento territorial e são reflexos de territorialidades preexistentes, a pesquisa envolveu todo o processo de organização do espaço ao longo da BR-163, de sua construção até os dias atuais, e quais são os impactos sócioambientais que a pavimentação da rodovia gera.

Diversos autores já realizaram análises sobre a pavimentação da BR-163. Arruzzo e Brito (2010) realizaram uma pesquisa sobre os circuitos espaciais da produção avícola na BR-163. Bernardes (2006) elaborou um texto baseado nas transformações em curso no setor produtivo na fronteira agrícola. Fearnside (2005) fez um trabalho sobre os impactos ambientais que poderiam ocorrer a partir da pavimentação da rodovia. Ferreira (2010) analisou a implantação de infraestrutura dentro do planejamento governamental. Fortuna (2006) realizou uma abordagem dos impactos da BR-163 na porção norte matogrossense. Gavriloff (2005) fala da violência presente em todo o processo de ocupação ao longo da BR-163. Huertas (2009) aborda os interesses na pavimentação da BR-163. Os textos do livro de Maitelli e Zamparoni (2007) analisam os impactos sócioambientais da expansão da soja na área de transição do Cerrado para a Amazônia no Mato Grosso. Muller (2006) sistematiza o atual cenário de desmatamento ao longo da BR-163 e realiza projeções futuras do mesmo. Oliveira (2005) analisou todo o processo de ocupação ao longo da rodovia, as ilegalidades e a degradação do meio ambiente. Orrico (2005) procura demonstrar a importância da pavimentação da rodovia sob o aspecto da circulação de transportes. Passos (2007) realiza uma ampla abordagem das transformações ocorridas ao longo da BR-163, desde sua implantação até o contexto atual. Silva, Ximenes e Miragaya (2008) realizaram uma avaliação das ações públicas implantadas pelo plano BR-163 sustentável. Torres (2005) faz uma brilhante abordagem da violência e exclusão social na BR-163 desde sua construção.

Este trabalho não pretende realizar apenas uma revisão bibliográfica de tais obras, como também não irá apenas repetir o que já foi dito por esses autores. O objetivo é dar continuidade a pesquisa sobre o espaço ao longo da BR-163 diante do cenário atual, ou seja, mostrar as transformações em curso, já que se trata de uma área extremamente dinâmica e de transformações rápidas, alvo da expansão da fronteira agrícola capitalista. Tais transformações se revelam como resultado da ampliação dos circuitos produtivos. Uma área dinâmica e de transformações rápidas exige uma análise constante e é isso que este trabalho pretende. A partir deste texto espera-se contribuir com o diagnóstico, monitoração e exposição das sucessivas transformações em andamento, à luz da pavimentação da rodovia e seus impactos sócioambientais. Sob esse aspecto pretende-se também revelar a constituição das redes políticas envolvidas no processo de pavimentação, que surgem, evoluem, modificam-se e dissolvem-se de acordo com interesses e estratégias momentâneas.

Portanto, este trabalho revela-se como elemento sistematizador da atual dinâmica do processo de pavimentação da BR-163 através de uma visão holística da geografia, e não pretende com isso encerrar qualquer processo de análise da área de influência da rodovia, pelo contrário, trata-se de apenas mais uma etapa de evidenciação das transformações que continuarão ocorrendo, e certamente exigirão novas análises. Dessa forma, esta pesquisa baseou-se no papel extensivo da universidade em sua essência catalisadora dos processos e dinâmicas que envolvem a relação sociedade-natureza. Sua relevância está inserida na instrumentalização das políticas públicas, ou seja, este trabalho pode ser utilizado como parâmetro para o planejamento de ações de governança na BR-163, já que revela uma série de interesses da sociedade em geral, a partir da análise das redes políticas envolvidas no processo de pavimentação da rodovia.

Diante da relevância e das considerações iniciais dadas, partimos para revelar os elementos norteadores da pesquisa, seus objetivos e metodologia utilizada. Este trabalho teve como objetivo central, analisar a dinâmica do processo de pavimentação da rodovia BR-163, além dos seguintes objetivos específicos:

- Estabelecer parâmetros teórico-metodológicos para a análise da dinâmica da fronteira agrícola capitalista na Amazônia.
- Analisar o processo de ocupação do espaço ao longo da rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém).
- Identificar a atual dinâmica sócioespacial ao longo da rodovia BR-163.
- Investigar a constituição de redes políticas envolvidas no processo de pavimentação da rodovia BR-163.
- Identificar os impactos sócioambientais decorrentes da pavimentação da rodovia.

O ponto de partida da realização deste trabalho foi a definição de uma problemática e os objetivos propostos. Assim sendo, a metodologia aplicada se volta para os procedimentos teóricos e operacionais necessários à análise da dinâmica do processo de pavimentação da rodovia BR-163. Para fins de realização da pesquisa, a metodologia se orientou a partir dos objetivos propostos enquanto eixos de investigação, de modo a responder à questão central. Para tanto, foram realizados os seguintes procedimentos:

- 1- Levantamento bibliográfico nas bibliotecas de Geografia, Economia, História, e Ciências Sociais das Universidades e Institutos de Pesquisa.
- 2- Pesquisa em sites, fóruns, blogs, bancos de dados, redes sociais, entre outros meios de divulgação de informação digital, para a obtenção de dados, textos e documentos.
- 3- Trabalho de campo, de modo a obter dados e informações primárias via entrevistas e diagnosticar a dinâmica da área de estudo.
- 4- Armazenamento e sistematização das informações obtidas no trabalho de campo.
- 5- Análise da documentação cartográfica e dados, para a elaboração de mapas, com a utilização dos programas Spring e ArcGIS.
- 6- Análise das informações estatísticas, bibliográficas e dos trabalhos de campo, a fim de estabelecer sistematização dos dados obtidos, com a utilização de quadros, tabelas e gráficos.
- 7- Por fim, foram explicitadas as conclusões referentes à pesquisa.

A pesquisa realizada durante os dois últimos anos atingiu seu auge com a realização do trabalho de campo em julho de 2011. Com recursos financeiros do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMS foi possível percorrer durante duas semanas toda a rodovia, de Cuiabá a Santarém, com paradas estratégicas em locais de relevância para a pesquisa. Durante o trajeto foram coletadas entrevistas, fotos, dados, entre outros elementos fundamentais para a realização do trabalho e que transformaram muitas das concepções estabelecidas até então apenas com base na bibliografia consultada. Desta forma, foi traçado um panorama mais concreto da dinâmica do processo de pavimentação da BR-163 a partir da experiência vivida em campo.

A realização de uma pesquisa implica também em uma justificativa para a tal. Nesse sentido, a Amazônia se revelou como foco de intrigantes processos de (re)ordenamento territorial durante pesquisas realizadas no curso de graduação em Geografia. Sempre fui instigado a conhecer novas coisas, pessoas e lugares. Somado a isso, houve o encontro com algumas pessoas, que estimularam a pesquisa sobre o tema, culminando com um trabalho de campo realizado no Estado de Mato Grosso em 2008. A combinação desses diversos fatores fez surgir a ideia, que se tornou projeto em 2009, e que hoje se apresenta como resultado nesta dissertação.

A primeira parte do trabalho contém a fundamentação teórico-conceitual da pesquisa. O recorte teórico se inicia por um debate sobre a organização do território em rede. Em seguida, a discussão se situa na reorganização do setor produtivo e sua conformação em circuitos espaciais de produção. Por fim, apresentamos a definição de rede política territorial como recurso ao estudo do objeto empírico da pesquisa. Neste primeiro capítulo, as obras de apoio teórico são: Balandier (1997), Bourdieu (1989), Corrêa (1996), Dias (1995), Foucault (1975, 1979), Haesbaert (1995, 2004, 2009), Lima (2002, 2005), Mazzali (2000), Medeiros (2009), Paulillo (2000), Raffestin (1993), Santos (1988, 1996, 1994), Santos; Silveira (2001), Silva (2002, 2011), Silveira (2005), Souza (1995), entre outros.

Após este estudo, no segundo capítulo a pesquisa se volta para o objeto empírico. O recorte temporal é sinalizado a partir de um resgate do processo de ocupação do espaço ao longo da BR-163, entre Cuiabá e Santarém, iniciado na década de 1970. Nesta fase, as políticas públicas implementadas durante o governo militar, são essenciais para compreender a atual organização do espaço da área de estudo. Para tanto, uma revisão bibliográfica em torno das obras de Alves (2005), Becker (1990, 2004), Cunha (2006), Figueiredo (2003), Figueiredo; Barros; Guilhoto (2005), Huertas (2009), Moreira (1990), Moreno (2007), Oliveira (1988, 1993), Panosso Neto (2002), Passos (2007, 2010), Picoli (2006), Silva; Ferreira (1994), dentre outros, foram necessários para realizar a proposta.

No terceiro capítulo realizou-se a análise da atual dinâmica sócioespacial ao longo da BR-163 no Mato Grosso e no Pará. Para tanto, foram utilizadas as informações coletadas no trabalho de campo, a interpretação de dados estatísticos do IBGE e as seguintes obras de apoio: Aracri (2006), Arruzzo; Brito (2010), Bernardes (2006, 2010), Huertas (2009), Oliveira (2005), Picoli (2006), Torres (2005), entre outras. Com isso, foi possível realizar um parâmetro de diferenciação entre o trecho pavimentado da rodovia no Mato Grosso, onde os circuitos produtivos se consolidaram, e do trecho não pavimentado no Pará, que possui diversos problemas de ordem social e ambiental.

A investigação dos embates e conflitos políticos em torno do projeto de pavimentação da BR-163 no contexto do avanço da fronteira agrícola na Amazônia nos remete à resposta da questão central. Para tanto, no quarto capítulo, as alianças estratégicas, políticas público-privadas, a atuação de ONGs e movimentos sociais, dentre outras, foram alvo da pesquisa. Neste momento, a pesquisa de dados, textos e documentos, obtidos em livros, internet e entrevistas realizadas no trabalho de campo, foram o ponto de partida para a análise das redes políticas, a fim de revelar as práticas sócioespaciais envolvidas com a incorporação de novas áreas no

agronegócio da soja e, conseqüentemente, com os interesses em torno da pavimentação da BR-163 e seus impactos sócioambientais.

Por fim, são explicitadas as considerações finais do trabalho, onde são apresentadas críticas, alternativas e propostas ao atual modelo de desenvolvimento econômico adotado pelo Estado, que abrange a expansão dos circuitos produtivos na Amazônia através da BR-163. Espera-se que o leitor ao longo do texto possa desenvolver um raciocínio crítico sobre a atual dinâmica do processo de pavimentação da BR-163, a partir das informações expostas, e, com isso, atuar como agente multiplicador de novas ideias e perspectivas sobre o assunto, sem, de forma alguma, considerar encerradas aqui tais proposições.

## 1. A DINÂMICA DA FRONTEIRA AGRÍCOLA CAPITALISTA NA AMAZÔNIA

*A fronteira é essencialmente o lugar da alteridade. É isso que o faz dela uma realidade singular. À primeira vista é o lugar do encontro dos que por diferentes razões são diferentes entre si, como o índio de um lado e os civilizados de outro; como os grandes proprietários de terra, de um lado, e os camponeses pobres, de outro. Mas o conflito faz com que a fronteira seja essencialmente, a um só tempo, um lugar de descoberta do outro e de desencontro. Não só o desencontro e o conflito decorrentes das diferentes concepções de vida e visões de mundo de cada um desses grupos humanos. O desencontro na fronteira é o desencontro de temporalidades históricas, pois cada um desses grupos está situado diversamente no tempo da história.*

*(José de Souza Martins)*

A fronteira agrícola capitalista na Amazônia é produto de uma ordem territorial nacional/global e revela-se como um espaço não estruturado em sua plenitude. Dependendo da forma de apropriação, das relações sociais e dos conflitos e interesses dos grupos aí constituídos, tem-se a formação de projetos políticos distintos, que transformam continuamente a fronteira. Este espaço de manobras e conflitos entre frações do capital e demais grupos, torna-se, portanto, um gerador de alternativas à dinâmica da fronteira (BECKER, 1990). Nesse sentido, é difícil entender o próprio significado dessa dinâmica tal a profusão de contradições inerentes aos mecanismos de reprodução ampliada do capital que ali se apresentam.

Ao analisar tamanha complexidade das atuais relações da fronteira agrícola capitalista surge a insegurança na seleção de conceitos e categorias de análise capazes de atender de forma coerente e concisa à pesquisa. A tarefa se torna ainda mais complexa ao se ampliar a escala e analisar o devir, conforme propõe este trabalho. Trata-se de uma necessidade primordial analisar o espaço sem se ater a uma escala precisa, pré-determinada ou engessada. Para tanto, foi adotada a categoria de redes territoriais, como uma forma de oferecer maior dinamismo à pesquisa, abrangendo processos significativos que ficariam velados, caso fossem adotadas outras categorias de análise.

Compreender a dinâmica regional considerando as redes de alcance global que são tecidas pelo agronegócio, foi o ponto de partida para a análise do objeto empírico, ou seja, o

espaço ao longo da BR-163. Entretanto, enquanto as redes ofereciam uma forma mais flexível e dinâmica de se entender as relações socioespaciais, esta categoria de análise se tornava limitada quando os espaços a serem analisados apresentavam-se em descontinuidade com as redes territoriais do agronegócio, como ocorre no Pará. Neste momento foi preciso mudar o ponto de vista e tentar enxergar “pela outra margem da fronteira”, conforme realizou Cruz (2006). Foi preciso entender que existem duas faces do atual processo de globalização da economia: uma enxerga a fronteira como um espaço que precisa ser estruturado, desenvolvido e colonizado. A outra vê na fronteira uma ameaça ao seu modo de vida e bem estar social.

É dessa forma, caminhando no limiar da fronteira agrícola capitalista, que este trabalho estrutura seus conceitos e categorias de análise. Para compreender os mecanismos de reprodução ampliada do capital na fronteira agrícola e seus impactos sócioambientais foi necessário buscar categorias de análise que também fossem ampliadas. Portanto, o texto a seguir buscará abranger a dinâmica da fronteira da forma mais ampliada possível, partindo do entendimento da organização do território e do setor agroindustrial em rede, para então analisar a formação de redes políticas territoriais que auxiliarão na compreensão da dinâmica do processo de pavimentação da BR-163.

### **1.1 A organização do território em rede**

As redes geográficas são interconexões por onde se estabelecem fluxos materiais e imateriais em diferentes escalas. As redes recobrem a superfície terrestre de forma variada e em grande número, podendo ser visível ou não. Diante da organização do capitalismo as redes são essenciais, cada vez mais complexas e assumem diversas formas (CORRÊA, 1996). A constituição de redes está diretamente relacionada ao desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação, que permitiu, entre outras coisas, a integração de mercados regionais ao mercado nacional e global. A efetivação da constituição de uma rede se dá pelos fluxos estabelecidos pela ação humana, assim como as relações sociais e políticas. A criação de infraestruturas como rodovias, ferrovias, aeroportos, gasodutos, geração e transmissão de energia, entre outros, são fundamentais para materializar e viabilizar a constituição das redes.

A expansão das redes confere movimento ao território, já que a estruturação da rede implica em novas territorializações e em contrapartida provoca desterritorializações, forjando configurações específicas para atender os interesses do capital, e moldando o território através da rede. Isso ocorre porque o território em rede não é uma territorialidade única, mas sim uma unidade e diversidade social. No entanto, é possível pensar a rede como síntese de uma

territorialidade desordenada que encerra processos sociais gerais e especificidades das dimensões da sociedade capitalista (HAESBAERT, 2004).

O avanço da fronteira agrícola ocorre no contexto da expansão das redes, integrando novas porções territoriais e sociais aos circuitos produtivos. Entretanto, a integração não é total e isso é proposital, já que é inerente ao capitalismo a desigualdade. Esta “modernização arrasadora”, conforme assinala Haesbaert (1995), visa apenas a funcionalidade e a utilidade do espaço, homogeneizando através de rodovias retilíneas, loteamentos e conjuntos habitacionais padronizados e pivôs de irrigação, em um modelo geometricamente regular, sem a preocupação com o tecido social preexistente. Este processo gera os mais diversos níveis de des-territorialização, e seus consequentes conflitos.

Diante deste modelo de “modernização arrasadora”, emergem grupos excluídos, que não conseguem ter acesso às redes e integram enormes contingentes marginalizados, formando “aglomerados de exclusão”. Portanto, se de um lado a expansão da fronteira agrícola capta novos territórios à rede capitalista global, por outro gera conflitos e acentua as desigualdades, além de arrasar o meio ambiente e as populações locais, dinâmica conhecida como “desterritorialização” (HAESBAERT, 1995).

A fronteira é reflexo da sociedade capitalista, mas possui suas particularidades, representando uma forma diferenciada de organização territorial (SILVA, 2002). Isso permite a constatação de inúmeros arranjos socioespaciais dissonantes da categoria tradicional de redes geográficas. Porque “não existe homogeneidade do espaço, como, também, não existe homogeneidade das redes” (SANTOS, 1996. p.213). Em áreas de fronteira as redes podem assumir novas formas, revelando territórios fragmentados, mas plenamente integrados à rede, conforme assinala Haesbaert:

A comunicação instantânea globalizada revoluciona a formação de territórios pela configuração de redes que podem mesmo prescindir alguns de seus componentes materiais fundamentais, como os “condutos” ou, simplesmente, dutos. Assim, com uma maior carga imaterial, ou, mais propriamente, combinando de forma muito mais complexa o material e o imaterial, as redes contemporâneas, enquanto componentes dos processos de territorialização (e não simplesmente de desterritorialização), configuram territórios descontínuos, fragmentados, superpostos, bastante distintos da territorialização dominante na chamada modernidade clássica (HAESBAERT, 2004. p.281).

Esta fragmentação proporcionou a formação de redes exóticas em relação às redes tradicionais. São territórios, descontínuos e fragmentados, conforme destacou Haesbaert, mas que se encontram diretamente conectados em rede com outros territórios nacionais e internacionais. Isso se torna claro, quando passamos a analisar o agronegócio sojicultor no

Mato Grosso, onde agricultores de pequenas cidades do interior do estado investem diretamente na bolsa de valores de São Paulo, enquanto analisam a cotação da soja no mercado internacional, o que só se tornou possível devido à evolução nos sistemas de comunicação, principalmente com a internet.

Há ainda casos na Amazônia de localidades fortemente integradas ao sistema global, com fluxos materiais e imateriais mais fortes com outros países do que com centros urbanos mais próximos geograficamente. Isso ocorre por inúmeros motivos, que variam desde o turismo às atividades ilegais, como o contrabando de eletrônicos, ouro, drogas, entre outros, por via aérea ou fluvial (DIAS, 1995).

Se os territórios descontínuos e fragmentados são passíveis de conectar-se à rede global, nada impede que haja a conexão entre dois, ou mais, territórios fragmentados, e/ou, descontínuos (HAESBAERT, 2004). Nesse caso, a rede é capaz de articular, ou dar contiguidade a estes territórios. No caso da área de estudo, a colonização de Mato Grosso por migrantes sulistas, criou um território-rede ao dar contiguidade no Mato Grosso a mesma política de colonização já executada no Sul do país, mais precisamente no oeste paranaense.

Assim como existem territórios fragmentados plenamente integrados ao sistema global, existem aqueles que apresentam as vias, mas que não possuem fluxos. Isso pode ocorrer pela ineficiência da via, onde, por exemplo, uma estrada não pavimentada impede o fluxo de pessoas e mercadorias de forma fluida, como ocorre na BR-163 no Pará. Concomitante à ineficiência das vias ocorre a ausência ou a pouca presença de mecanismos de assistência e administração do Estado, reforçando a ideia de descontinuidade.

É no limiar entre o território em rede e sua descontinuidade que está a fronteira agrícola capitalista, que se apresenta em grandes áreas do Cerrado e da Amazônia brasileira, vinculada a uma prática de fragmentação política e estratégica de espaços regionais e/ou locais, por meio de interesses privados nacionais e internacionais, integrados em redes territoriais. Dessa forma, o território funciona como fonte de recursos naturais e sociais, de apropriação política, simbólica e jurídica da natureza (e do seu uso) e de arranjos sociais que se transformam ao longo do tempo. Além disso, o território pressupõe organização em rede, ou seja, uma dimensão historicamente mutável em que se revelam não apenas o território de um determinado grupo social, mas o embate entre territorialidades conflitantes (SILVA, 2002).

Por fim, vale ressaltar também que as redes são globais, mas também são locais, conforme afirma Santos (1996), ou seja, nem toda a rede está conectada à lógica global, e pode possuir sua própria lógica interna. Entretanto, estas redes estão sujeitas às frequentes

transformações, principalmente em áreas de fronteira, onde novas ordens externas trazidas pelos vetores hegemônicos podem desordenar a rede local em favor da lógica global, revelando assim, a vertente perversa da globalização.

### **1.2 A organização do setor agroindustrial em rede**

A agricultura brasileira passou por uma intensa transformação nas últimas três décadas, capitaneada pela globalização da economia, que levou a uma reestruturação produtiva, principalmente dos cultivos destinados à exportação. A associação da agricultura com a indústria e o capital financeiro deu origem aos complexos agroindustriais (CAIs). Este processo promoveu mudanças também nas formas de organização do espaço agrícola, transformando-se fundamentalmente em um território em rede para atender os interesses do agronegócio. Portanto, diante da organização do território e da sociedade em rede, se torna impossível uma análise do processo produtivo capitalista sem observar a sua organização também em rede (SILVEIRA, 2005).

Segundo Santos (1988), as tradicionais relações cidade-campo e a clássica noção de rede urbana não contextualizam a complexidade das relações sociais na atualidade, principalmente do setor produtivo. As relações de produção expandiram-se para além das regiões, alcançando o contexto nacional e internacional. Diversas empresas instaladas hoje no interior do país, longe dos grandes centros urbanos, mantêm fortes relações comerciais com diversas outras cidades do Brasil e do mundo. Ou seja, a localização da empresa não pressupõe que suas relações precisem se dar apenas em âmbito local ou regional. Graças à expansão e modernização das redes é possível hoje que um produtor de um município no interior de Mato Grosso, por exemplo, compre insumos fabricados em São Paulo, invista na bolsa de Nova York e venda sua produção para a China.

Estas transformações no sistema produtivo tiveram início na década de 1960, quando se intensificaram a modernização da agricultura e as relações da agricultura com a indústria, dando origem às agroindústrias. Neste período foram intensificadas as exportações, com a introdução em maior escala de produtos como a soja, frutas e carnes, além de seus derivados industrialmente processados: óleos vegetais, sucos de frutas, aves e bovinos. Na ocasião, as indústrias estavam concentradas junto aos grandes centros urbanos da Região Sudeste, que experimentavam um impressionante crescimento populacional, devido principalmente a grande leva de migrantes vindos do Nordeste (MAZZALI, 2000).

A partir da década de 1970 inicia-se um processo de desconcentração industrial, com o deslocamento gradativo dos empreendimentos dos grandes centros urbanos para o interior. A

agroindústria passa por uma reestruturação produtiva, com inovações tecnológicas e a flexibilização do processo de produção e das relações de produção. Neste período afloram relações de maior interação e complementaridade entre as indústrias e outros setores da economia, caracterizando uma “economia de rede”, onde as atividades encontram-se inter-relacionadas. A partir desta complementaridade e inter-relação entre as atividades surge o conceito de “Complexo Agroindustrial” ou como designa a sua sigla: “CAI” (SILVEIRA, 2005).

Até a década de 1970 o Estado era o grande promotor e financiador da economia nacional, processo iniciado na década de 1930 com Getúlio Vargas. Segundo Mazzali (2000), ainda na década de 1970, as intervenções do Estado passam a ocorrer no eixo dos financiamentos agrícolas e fomento tecnológico, como mecanismos de articulação dos interesses agroindustriais. Instituições públicas como a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), a Empresa Brasileira de Assistência Técnica e Extensão (EMBRATER), o Sistema Nacional de Crédito Rural (SNCR) e a Política de Garantia de Preços Mínimos (PGPM) foram responsáveis pelo financiamento e apoio tecnológico estratégicos para o desenvolvimento do setor agroindustrial. Entretanto, na década de 1980, a crise fiscal do Estado, ocasionada pela elevada dívida internacional e gastos maiores que a receita, provocou a desarticulação do aparato de regulação estatal, com a redução drástica dos investimentos no setor agrícola e tecnológico.

Desde então, o Estado deixou de ser o promotor e financiador da economia, se adequando a uma ideologia neoliberal com ênfase no “Estado mínimo”. Houve a extinção de diversas instituições e a redução orçamentária de várias outras (MAZZALI, 2000). Isso não significou o total desaparecimento ou ausência do Estado na questão da regulação comercial e produtiva. Segundo Paulillo (2000), houve na verdade uma pulverização do poder do Estado em seus diversos setores (secretarias, agências, comissões, institutos, entre outros), sob o aspecto de um pluralismo reformado das redes de poder, ou seja, uma fragmentação do Estado. Em momentos de crise o Estado ainda intervêm, atuando como elemento fortalecedor do mercado e continua sendo o promotor da organização espacial, reforçando a sua participação nas decisões econômicas estratégicas.

Devido às transformações ocorridas no setor agroindustrial nas últimas três décadas, com a redução da interferência do Estado, a transferência gradativa do centro para o interior, as inovações tecnológicas, a interdependência e complementaridade das atividades, a flexibilização do processo de produção e a intensificação da circulação de capital, informação e mercadorias surge a necessidade de novos aportes teóricos capazes de compreender a

complexidade do sistema produtivo atual. Segundo Mazzali (2000), Paulillo (2000) e Silveira (2005), o conceito de “Complexo Agroindustrial” já não abrangeria todas estas temáticas, sendo necessárias novas formulações teórico-conceituais envolvendo o conceito de redes.

Nesse sentido, Santos (1988) oferece uma proposta a partir da análise dos “circuitos espaciais da produção”. Segundo ele, as especializações espaciais, oriundas da distribuição de atividades nos lugares e da divisão territorial do trabalho, revelam uma dimensão relativamente estática. Para entender a dinâmica do território é necessário analisar os fluxos existentes, por isso, sob o aspecto dos circuitos espaciais da produção se torna possível estabelecer análises mais dinâmicas e abrangentes (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

O mundo encontra-se organizado em subespaços articulados dentro de uma lógica global. Não podemos mais falar de circuitos regionais de produção. Com a crescente especialização regional, com os inúmeros fluxos de todos os tipos, intensidades e direções, temos que falar de circuitos espaciais da produção. Estes seriam as diversas etapas pelas quais passaria um produto, desde o começo do processo de produção até chegar ao consumo final (SANTOS, 1988. p.49).

Desta forma, o processo de reorganização agroindustrial teria resultado em uma superação dos “complexos” para dar lugar a “circuitos”, intrínsecos à noção de redes. Associados aos circuitos produtivos estão os círculos de cooperação, que são representados pelos fluxos de capital, informações, mensagens, ordens, entre outros. Assim, as cidades representam nós fundamentais da rede, para onde estes fluxos convergem e se superpõem (SANTOS, 1994).

A estratégia do capital é unir através dos círculos de cooperação entre as diversas empresas o que o recente processo de reorganização territorial do sistema produtivo havia separado, com a distribuição das atividades em diversas empresas e lugares. Os circuitos espaciais da produção associados aos círculos de cooperação atuam de forma complementar e revelam usos diferenciados de cada território, permitindo a compreensão de suas escalas variáveis, desde a regional até a global (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Portanto, diante da amplitude e complexidade do agronegócio na atualidade é necessário ampliar também os conceitos. Desta forma, a análise dos “circuitos” ofereceria um maior entendimento de todos os aspectos do agronegócio, seus fixos e fluxos, que promovem o atual processo de reprodução ampliada do capital. Aplicado à pesquisa em áreas de fronteira agrícola é possível identificar as transformações em curso sob a ótica da ordem territorial nacional/global, assim como revelar interesses e estratégias de territorialização do agronegócio na Amazônia.

### 1.3 Redes políticas territoriais

Os circuitos produtivos são dotados de cada vez mais conhecimento e informação, provocando uma reorganização de todo o circuito e conseqüentemente dos territórios nacionais e do espaço global. Com isso, multiplicam-se as redes, reestruturando as relações espaço-temporais. Neste contexto, o Estado perde gradativamente a capacidade de controlar os fluxos das redes, já que o processo de globalização da economia limita os mecanismos de regulação do Estado. Deste modo, o neoliberalismo vai favorecer o surgimento de novas estratégias de articulação de interesses. Surgem assim, associações, convenções, ONGs, instituições, entre outras alianças para alcançar objetivos comuns (BECKER, 1999).

Em áreas de fronteira agrícola, onde as contradições e os conflitos são exacerbados e o Estado é ainda mais ausente em seus mecanismos de regulação, as alianças da sociedade se fortalecem, configurando redes políticas territoriais. Assim sendo, as redes que adjetivamos de “políticas” surgem de uma dinâmica associativa e são constituídas por fluxos de recursos políticos, sob uma pertinência territorial (LIMA, 2005). Logo, segundo Silva, “Rede Política Territorial é uma arena de atores-redes que promove troca de recursos de poder através de vínculos e alianças entre si, cujos efeitos de suas ações se verificam no território, requalificando-o a partir de estratégias, interesses, conflitos e resistências entre os atores” (SILVA, 2011. p.25).

Para compreender este conceito é necessário analisar alguns aspectos. O primeiro deles é o significado da palavra “política”, que não envolve apenas os atores juridicamente instituídos por voto para exercer tal função junto à administração pública. Ela é formada por cidadãos em busca de um bem comum. Isso não significa que nas redes políticas não estejam presentes relações de poder e hierarquias, elas podem não estar visíveis, mas são inerentes à organização das redes políticas. A política é também a união dos desiguais, a organização da sociedade, a associação, enfim, a convivência em sociedade, e não há política que não envolva interesses, estratégias e conflitos (SILVA, 2011).

A ascensão de redes políticas ocorre em resposta à ineficiência da atuação do Estado na regulação do território, cuja estratégia perpassa a negligência na atuação na organização do espaço para viabilizar a expansão do agronegócio, que age como estruturador da fronteira. Isso ocorre, porque o Estado é uma construção social, calcada em um poder simbólico, conforme sugere Bourdieu (1989), alimentado por um consenso onde as relações de cumplicidade entre dominados e dominantes sustentam a ordem estabelecida. Neste sentido, Balandier (1997) afirma que o Estado representa uma “teatrocracia”, onde seus atores representam em um espetáculo cada vez mais de forma simulada, já que ocorre uma gradativa

redução do seu poder efetivo. É neste contexto, que emergem as redes políticas. Segundo Lima (2002), a ascensão de redes políticas ocorre em resposta à atuação do poder hegemônico, à formação do poder e de um contra-poder. Sua origem se encontra no vácuo deixado pela ausência ou insuficiência dos mecanismos do Estado na gestão do território, ou diante de uma crise da política, pela falta de representatividade de seus atores mediante os interesses da sociedade que os elegeram.

Para entender a rede política é necessário analisar os seus fluxos, componentes abstratos e muitas vezes difíceis de serem percebidos. Entretanto, o que está implícito em uma rede política é o que Santos (1996) considera essencial para que a rede não passe de uma mera abstração. Portanto, é necessário analisar mensagens, valores, ordens, direção, disposições, regulamentos, dentre outros elementos que estão presentes nas redes e sem os quais a compreensão das redes seria limitada, já que ela envolve não apenas aspectos materiais, mas também sociais, políticos e culturais.

Outro aspecto significativo que deve ser considerado ao se realizar uma análise das redes políticas é a escala em que elas acontecem. As redes políticas configuram-se territorialmente, se inserindo em arranjos escalares preexistentes e revelando outros. Tal constituição de escalas é produto de escolhas e ação orientada dos atores. O resultado de tal política de escala revela a rede política e vice-versa. Isso porque política de escala constitui uma estratégia que articula espaço e poder, ampliando a visibilidade de conflitos territoriais e o jogo de interesses diversos (LIMA, 2005).

Neste contexto, a rede política é “uma estratégia de coordenação de fluxos de comandos e decisões, capaz de formar uma arena política e lhe conferir visibilidade, requalificando um dado território” (LIMA, 2005. p.128). Desta forma, a rede política ganha uma pertinência territorial, já que devidamente organizada e adquirida visibilidade, a rede política pode ganhar novos adeptos rapidamente e atuar em um determinado território, ou estender sua escala de atuação territorial, encerrando processos de organização do espaço e de produção do território.

De acordo com Raffestin (1993), a constituição do território se dá através do trabalho do homem sobre um determinado espaço, modificando-o e moldando-o de acordo com os seus interesses. É neste contexto que as redes políticas emergem para (re)qualificar o território a seu favor. Isso porque, o território já pressupõe alianças da sociedade, assim como suas relações de poder, que vão além do poder institucionalizado. Pois, conforme afirma Souza (1995, p.78), “o território [...] é fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”.

O território [...] não poderia ser nada mais que o produto dos atores sociais. São esses atores que produzem o território, partindo da realidade inicial dada, que é o espaço. Há, portanto um “processo” do território, quando se manifestam todas as espécies de relações de poder, que se traduzem por malhas, redes e centralidades cuja permanência é variável, mas que constituem invariáveis na qualidade de categorias obrigatórias (RAFFESTIN, 1993. p.7).

Portanto, a configuração de um território pode se dar por influência de atores diversos. A conformação desses atores em redes políticas serve para ampliar e fortalecer o domínio sobre o território, estabelecendo bases ainda mais estáveis e articuladas com outras instâncias político-territoriais para a efetivação de seus interesses. Com isso, redes locais podem se formar de modo integrado às redes regionais, nacionais e transnacionais, (re)configurando o território, para que ele possa atender a uma determinada lógica.

As lógicas que permeiam os interesses das redes políticas é o que as tornam conflitantes, já que muitas vezes não estão em harmonia com os interesses de todos os grupos envolvidos em uma mesma problemática territorial. Em áreas de fronteira agrícola estes conflitos são mais visíveis e frequentes, por ser a fronteira um espaço em constante transformação, fazendo com que cada grupo eleja seus interesses como prioritários na reestruturação do espaço da fronteira.

Interesses conflitantes geram a formação de redes políticas conflitantes, e neste contexto a lógica hegemônica nacional/global da elite dominante se sobrepõe aos anseios da sociedade em geral, principalmente aos dos grupos tradicionais e minoritários. Uma rede política envolvendo atores de diversos municípios inseridos em uma escala regional, por exemplo, pode ser articulada para beneficiar a dinâmica de instalação de um complexo agroindustrial, sem nenhuma preocupação com a provisão de serviços para a população destes mesmos municípios (PAULILLO, 2000).

Sob este aspecto, a constituição de redes políticas com o objetivo de realizar ações que viabilizem o desenvolvimento de atividades ligadas ao setor agroindustrial é predominante na fronteira agrícola. Entretanto, a formação de redes políticas não ocorre apenas entre os atores hegemônicos. A fronteira é repleta de grupos antagônicos. Enclaves territoriais e movimentos sociais são comuns na fronteira, e surgem devido, principalmente, à modificação de configurações territoriais clássicas, permeadas por aspectos históricos, culturais, sociais e antropológicos. Isso ocorre porque, segundo Medeiros:

O território é, de início, um espaço cultural de identificação ou de pertencimento e a sua apropriação só acontece em um segundo momento. O território é, assim como um espaço político, um jogo político, um lugar de poder. Definir seus limites, recortá-lo, é sinônimo de dominação, de controle. [...] Negar o território é o risco da

crise. O território é pois, esta parcela do espaço enraizada numa mesma identidade e que reúne indivíduos com o mesmo sentimento (MEDEIROS, 2009. p.217).

Sobrepor ou suprimir territórios de populações tradicionais, por exemplo, gera conflitos e estimula o surgimento de redes políticas de defesa e luta pela permanência na terra e recriação de modos de vida. Por isso, a fronteira agrícola apresenta-se como foco de movimentos sociais de origem camponesa, indígena e quilombola, assim como palco de violência e assassinatos envolvendo a posse e o uso da terra.

As contradições e conflitos do território se situam no plano das redes, ou seja, dos fixos e fluxos (objetos e ações) e de seus significados funcionais e simbólicos. Sua singularidade e historicidade derivam do arranjo das redes funcionais, econômicas, técnicas, políticas e culturais (SANTOS, 1996). As redes podem aparecer como elemento separado do ordenamento do território e/ou seu constituinte, conforme nos alerta Haesbaert (2004). Além disso, na sociedade capitalista informacional, as redes constituem um dos principais escopos analíticos do des-ordenamento territorial.

Portanto, é preciso investigar a arena de atores que compõem as redes políticas em áreas de fronteira agrícola. Tais redes se revelam na disposição de meios para fins de atingir objetivos desejados. Devido à conflitualidade destes objetivos compõem-se relações assimétricas entre os diversos grupos. Este processo sugere conflitos entre arenas políticas forjadas e controladas por determinados atores com interesses divergentes (LIMA, 2005). Passaremos, então, a analisar a constituição de redes políticas em áreas sob o avanço da fronteira agrícola capitalista na Amazônia. Para tanto, a construção da BR-163 servirá para retratar o modelo de expansão e integração de redes territoriais, a fim de viabilizar o desenvolvimento do agronegócio, mediante a lógica global.

## 2. PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO AO LONGO DA RODOVIA BR-163

*A Amazônia de hoje é o inacreditável lugar onde parecem de mãos dadas a fantasia e o real; o épico e o impossível; a epopéia e a lenda.*

*(Moura Cavalcanti)*

Para compreender a dinâmica sócioespacial atual ao longo da rodovia BR-163 é necessário antes entender a temporalidade e os fatos que configuraram este espaço. A atual organização do espaço ao longo da BR-163 é resultado de um processo de ocupação por imigrantes nos últimos 40 anos. No entanto, existem fatos relevantes, anteriores a este período recente de ocupação, que precisam ser analisados para se compreender o arranjo atual.

Na investigação das redes políticas o território é uma categoria de análise fundamental, já que o território é uma constituição social e política resultada de processos espaciais que (re)definem a forma, estrutura, função, conteúdo social e significados (gênese, metamorfoses, permanências) que configuram o espaço. Estes processos espaciais, quando analisados individualmente, são limitados para a compreensão do espaço, mas se analisados de forma integrada, são capazes de revelar como o espaço foi criado e moldado através do tempo (SANTOS, 1996).

Da mesma forma, as transformações espaciais se articulam com os processos sociais e (re)definem a produção, organização e evolução do espaço geográfico em uma constante reorganização do espaço. Também não é possível realizar uma análise da organização do espaço sem avaliar pressupostos históricos que contribuíram para a formação de determinada configuração, visto que a historicidade deriva das características materiais e ações humanas que nos permite compreender a atual organização espacial (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Até o século XVII, a região que compreende o atual Estado de Mato Grosso era habitada apenas por índios. A ocupação desta região por homens brancos se deu, inicialmente, com a chegada de bandeirantes paulistas à região. O território do atual Estado de Mato Grosso recebeu ao longo dos séculos XVII e XVIII diversos destes grupos em busca de índios para serem escravizados. Segundo Silva e Ferreira (1994), as bandeiras de Manoel de Campos Bicudo e Bartolomeu Bueno da Silva, no final do século XVII, acamparam na confluência dos rios Cuiabá e Coxipó, local que ficou conhecido como São Gonçalo. Esse foi o primeiro registro da chegada de homens brancos ao local onde mais tarde seria fundada a cidade de Cuiabá.

Já no século XVIII o bandeirante Paschoal Moreira Cabral encontrou ouro no vale do Rio Coxipó. A notícia se espalhou rapidamente, atraindo inúmeras pessoas em busca do metal precioso, o que provocou a fundação em 1719 do Arraial de Cuiabá no local antes denominado de São Gonçalo. Com o esgotamento do ouro naquele local os bandeirantes subiram o rio Coxipó, onde acharam mais ouro, e fundaram na confluência com o riacho Mutuca o Arraial da Forquilha (SILVA; FERREIRA, 1994).

Em 1722, o bandeirante Miguel Sutil descobriu ouro em quantidade até então desconhecida, às margens do Ribeirão da Prainha, próximo à atual Igreja de Nossa Senhora do Rosário em Cuiabá. Essas minas riquíssimas receberam o nome de Lavras do Sutil e sua fama repercutiu novamente pelo país, promovendo uma ocupação desordenada por inúmeros aventureiros e o conseqüente crescimento da população do arraial.

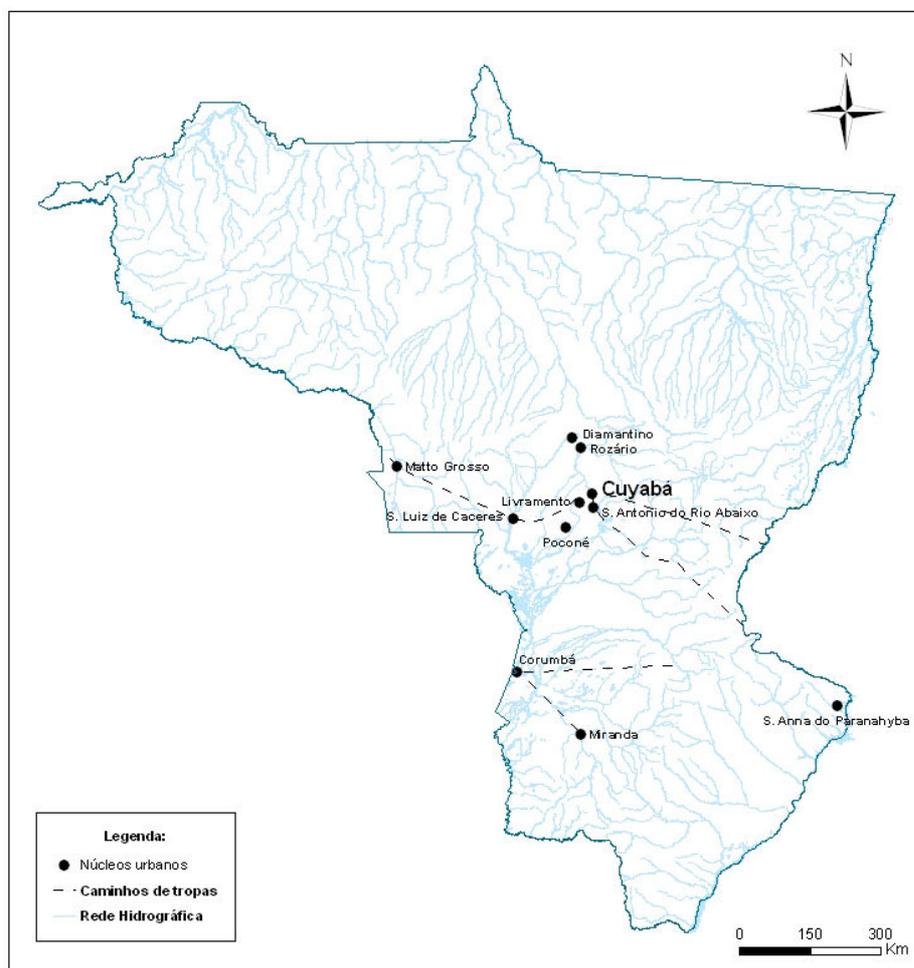
Por muitos anos Cuiabá recebeu muitos imigrantes em busca de enriquecimento fácil através da mineração, até que em 1818 foi elevada à categoria de cidade. De Cuiabá, os bandeirantes se espalharam por outras regiões onde o ouro também aflorava, fundando povoados. Cidades como: Diamantino, Poconé e Nossa Senhora do Livramento tiveram o surgimento do primeiro núcleo populacional atrelado à mineração. No entanto, o rápido declínio da mineração, ainda no século XVIII, causou a estagnação econômica dos núcleos populacionais envolvidos com a extração do ouro, principalmente em Cuiabá. Neste período, as atividades agrícolas ainda eram limitadas, e a circulação de pessoas e mercadorias extremamente precária, conforme ressalta Figueiredo:

No século XIX, com o declínio da mineração, o empobrecimento e o isolamento da província se tornaram inevitáveis. Alguma atividade agrícola e mercantil de subsistência sobreviveu nos campos mais férteis do sul. O único meio de transporte até a capital era o navio, numa viagem pelo rio Paraguai. Na República, esse isolamento foi sendo vencido com a ampliação da rede telegráfica pelo marechal Cândido Rondon, a navegação a vapor e a abertura de algumas estradas precárias. Esse avanço em infra-estrutura atraiu seringueiros, criadores de gado, exploradores de madeira e de erva-mate para a região (FIGUEIREDO, 2003. p.21).

Desde o declínio da mineração, no final do século XVIII, até a década de 1970, Cuiabá e arredores não apresentaram nenhum incremento econômico significativo. Durante este longo período, apenas a Guerra do Paraguai, que teve início em 1864, e a proclamação da República em 1889, que deu origem ao Estado de Mato Grosso, geraram certa agitação política e social.

A criação do Estado de Mato Grosso tornava evidente a dificuldade em administrar um território de tamanha extensão, já que, a princípio, o Estado de Mato Grosso (Mapa 1) era composto também dos atuais Estados de Mato Grosso do Sul e de Rondônia, e possuía poucas

idades, como Cuiabá, Cáceres e Corumbá, e algumas vilas. O acesso a esses núcleos urbanos ocorria exclusivamente pelos rios, principalmente pelo Rio Paraguai, com barcos movidos a vapor, e por alguns caminhos utilizados por tropas em muares, cavalos e carros de boi.



**Mapa 1: Estado de Mato Grosso em 1904.**

**Fonte:** Silva; Ferreira (1994).

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Na Amazônia a situação era bem parecida, com a navegação pelos rios como única forma de transporte e a economia baseada no extrativismo vegetal. Durante um longo período a economia se baseou na exploração de recursos naturais como madeira, pescado e extração de cacau. Isolada das decisões da política brasileira, a região passou inclusive por movimentos separatistas para a criação de um novo país, no entanto, estes movimentos foram suprimidos pelo governo.

A Amazônia ganhou destaque a partir da segunda metade do século XIX, com a extração da borracha e a forte demanda dos países europeus pelo produto. Com um cenário favorável ao desenvolvimento do extrativismo na Amazônia houve grande incremento econômico e o surgimento de importantes cidades, como Belém, Manaus e Santarém.

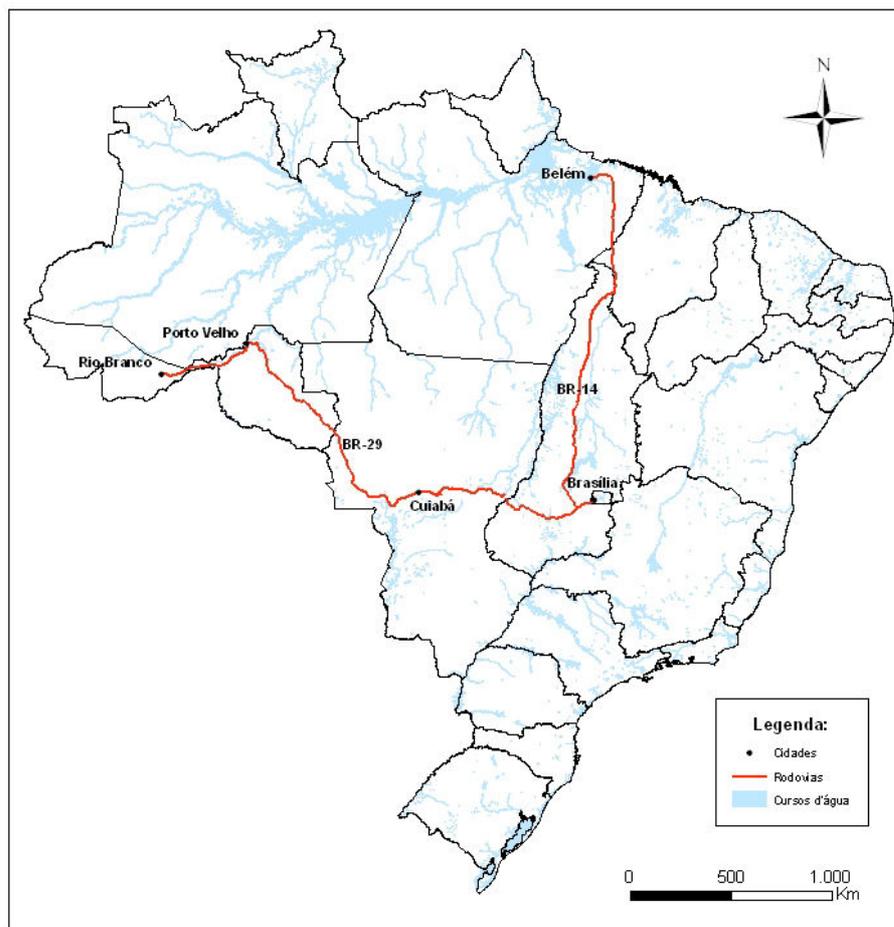
Formou-se então, uma elite econômica, que só foi possível graças à exploração do trabalho de índios e nordestinos levados para a Amazônia para extrair a borracha. Com o declínio da atividade nas primeiras décadas do século XX, a região voltou à estagnação econômica e perdeu importância no cenário político nacional.

## **2.1 Políticas públicas na Amazônia**

A Amazônia sempre foi considerada no território nacional como uma área isolada, de difícil acesso e de descontinuidade, mediante as configurações político-territoriais do restante do país. Portanto, integrar esta parte do território ao restante do país significava um desafio para o Estado. Neste sentido, somente durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) algumas transformações entraram em curso na Amazônia. Visando o desenvolvimento econômico, o governo de JK adotou uma série de medidas, entre elas, estava a construção da nova capital no planalto central, estratégica para promover a integração do território nacional a partir de rodovias que de lá partiriam, e alcançariam os extremos do país, conforme demonstra Huertas:

Era preciso dar um salto para o futuro, “desenvolver 50 anos em 5”, com um programa de investimentos distribuídos entre os setores de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. Mas se tornava essencial atrair mão-de-obra, capitais e empreendimentos para o coração do Brasil, e a nova capital, a cerca de mil quilômetros da faixa litorânea, significava o rompimento definitivo com a velha concepção da vocação agrícola do Brasil. Assim, o governo propõe uma guinada no curso do desenvolvimento nacional, levando-o para o interior, e incentiva a industrialização com o conseqüente alargamento do mercado interno (HUERTAS, 2009. p.75).

Neste período, a construção de duas rodovias foi de fundamental importância no processo de integração nacional, a BR-29 (atual BR-364) ligando Brasília a Rio Branco no Acre, passando por Cuiabá no Mato Grosso e Porto Velho em Rondônia, e a BR-14 (atual BR-153) ligando Brasília a Belém no Pará. Ambas, contornando a Amazônia, como “pinças”, para apanhar recursos naturais e integrar estas regiões ao Centro-Sul do país, conforme podemos observar no Mapa 2.



**Mapa 2: “Pinças rodoviárias” criadas durante o governo JK.**

**Fonte:** Huertas (2009).

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

A construção destes imensos troncos rodoviários no governo de Juscelino Kubitschek, apesar de não serem pavimentados e possuírem curvas e rampas extremamente acentuadas, já representavam um significativo avanço para a integração da Amazônia com o Centro-Sul. Segundo Huertas (2009), com a inauguração da rodovia, a navegação entre Cáceres e Corumbá pelo rio Paraguai praticamente desapareceu, enquanto que empresas de transporte rodoviário de passageiros e cargas surgiram. Ocorreu também a expansão da fronteira agrícola, com o surgimento de novas lavouras em Goiás e Mato Grosso.

Há, portanto, uma resignificação nos fluxos de pessoas e mercadorias entre a Amazônia e o Centro-Sul neste período. Os espaços ao longo das rodovias adquirem aderência à rede tecida pela territorialização do capital produtivo advindo do Centro-Sul, se tornando, por conseguinte, uma área habilitada à expansão da agricultura comercial, devido à possibilidade de fluidez na comercialização da produção via rodovias. Isso não significa que não houvesse fluxos de mercadorias através do transporte fluvial, entretanto, esse não representava a viabilidade necessária à integração de mercados com tamanha fluidez como a

oferecida pelas rodovias. A resignificação dos fluxos se dá exatamente pela alteração dos interesses prioritários. Se antes a navegação era necessária à circulação de pessoas e mercadorias entre núcleos populacionais distantes, as rodovias continuam a cumprir esta função, mas lhe é adicionada a função de dar continuidade ao espaço do Centro-Sul, anexando novas áreas agricultáveis e favoráveis à ocupação humana por meio de uma rede contínua de transporte.

A construção destas duas “pinças rodoviárias” foi suficiente para promover a migração em direção à Amazônia, que segundo Becker (2004), apresentou um salto populacional na região de 1 para 5 milhões entre 1950 e 1960. A construção de Brasília e das rodovias que de lá partiriam, além de promover a ocupação da Amazônia, também faziam parte de uma estratégia geopolítica de controle e dominação, já que a transferência da capital e a construção destas rodovias que bordejavam a floresta Amazônica provocaram uma reorganização do espaço brasileiro.

Uma ação estatal sobre o espaço, tal como a transferência da cidade-capital, possui sempre uma dimensão política; e se essa ação, ademais, for alicerçada no saber geopolítico, essa política é claramente voltada para o controle social, para o reforço da dominação. E o discurso geopolítico, sem dúvida alguma, constituiu um dos pré-requisitos básicos para a transferência da Capital Federal do Rio de Janeiro para Brasília (VESENTINI, 1986. p.61).

Entretanto, a transferência da capital e a construção das “pinças rodoviárias”, apesar de aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias, não representaram um aumento significativo no grau de desenvolvimento econômico da Amazônia, mas apenas atendeu à pré-existente necessidade de integração do tão vasto território nacional e aumentou os fluxos de produtos e serviços. Avanços geopolíticos estratégicos viriam a ocorrer com a chegada dos militares no poder, quando foi traçado um complexo projeto geopolítico, conforme afirma Becker:

Mas é somente entre 1966 e 1985 que se inicia o planejamento regional efetivo da região. O Estado toma para si a iniciativa de um novo e ordenado ciclo de devassamento amazônico, num projeto geopolítico para a modernização acelerada da sociedade e do território nacionais. Nesse projeto, a ocupação da Amazônia assume prioridade por várias razões. É percebida como solução para as tensões sociais internas decorrentes da expulsão de pequenos produtores do Nordeste e do Sudeste pela modernização da agricultura. Sua ocupação também foi percebida como prioritária em face da possibilidade de nela se desenvolverem focos revolucionários (BECKER, 2004. p.26).

Portanto, as políticas públicas adotadas durante o governo militar resolveriam dois problemas simultaneamente. Ao mesmo tempo em que aliviaria a pressão e os conflitos por terra existentes nas regiões Nordeste e Sudeste, promoveria a ocupação de terras devolutas. O

Quadro 1 traz uma síntese dos principais elementos da estratégia de ocupação da Amazônia entre 1953 e 1988. Repare que a maior parte destes elementos surgiu durante o período em que os militares estiveram no poder, ou seja, de 1964 a 1985.

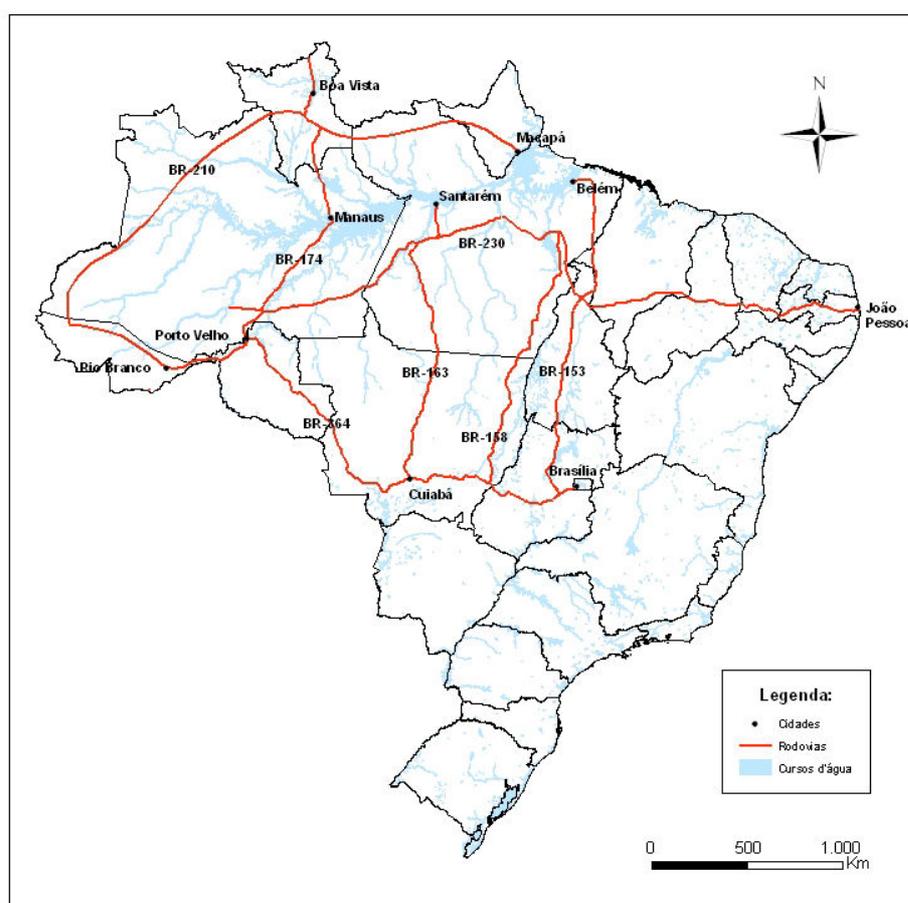
**Quadro 1: Principais elementos da estratégia de ocupação da Amazônia (1953-1988)**

Ano	Programas, projetos e órgãos executores	Objetivos
1953	SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia / Presidência da República	Elaborar planejamentos quinquenais para valorização econômica da Amazônia
1958	Rodovia Belém-Brasília (BR-010) / Ministério dos Transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a Amazônia Oriental ao resto do país
1960	Rodovia Cuabá-Porto Velho (BR-364) / Ministério dos Transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a porção Meridional da Amazônia
1966	Sudam – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia / Ministério do Interior	Coordenar e supervisionar programas e planos regionais; decidir sobre a redistribuição de incentivos fiscais
1967	Suframa – Superintendência da Zona Franca de Manaus / Ministério do Interior	Integrar a porção ocidental da Amazônia, mediante criação de um centro industrial e agropecuário e isenção de impostos
1968	Comitê Organizador dos Estudos Energéticos da Amazônia / Ministério das Minas e Energia	Supervisionar estudos referentes ao aproveitamento do potencial energético
1968	Incentivos Fiscais / Sudam	Promover investimentos na região, por meio de deduções tributárias significativas
1970	PIN – Programa de Integração Nacional	Estender a rede rodoviária e implantar projetos de colonização oficial nas áreas de atuação da Sudene e Sudam
1970	Proterra – Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste	Promover a capitalização rural
1970	Incra – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária / Ministério do Interior	Executar a estratégia de distribuição controlada da terra
1974	Polamazônia – Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia / Ministérios do Interior, Agricultura e Transportes	Concentrar recursos em áreas selecionadas visando o estímulo de fluxos migratórios, elevação do rebanho e melhoria da infraestrutura urbana
1980	Getat – Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins Gebam – Grupo Executivo para a Região do Baixo Amazonas SGCSN/PR	Regularização fundiária, discriminação de terras e distribuição de títulos
1980	PGC – Programa Grande Carajás / Seplan-PR	Explorar de forma integrada, em grande escala, recursos minerais e agroflorestais da região
1981	Polonoroeste / Ministérios da Agricultura, Transportes e Interior	Pavimentar a BR-364; promover a colonização
1985	PCN – Projeto Calha Norte / SGCSN-PR	Oficialmente, assegurar a soberania nacional, fiscalizar a circulação e assistir os índios
1987	Projeto 2010 / Ministério das Minas e Energia, Eletronorte	Implantar rede hidrelétrica para estimular o desenvolvimento industrial da região
1988	Programa Nossa Natureza / Ministério do Interior, AS-DEN/PR	Oficialmente, rever legislação ambiental para a região e zoneamento agroecológico na Amazônia

Fonte: Adaptado de Becker (1990, p.16-17).

Dentre os elementos mencionados no Quadro 1, em função da temática abordada neste trabalho, é importante destacar o PIN (Programa de Integração Nacional), criado em 16 de junho de 1970. Utilizando-se do slogan “integrar para não entregar”, a preocupação do

governo era ocupar um espaço considerado como “vazio demográfico”. Sem dúvida alguma, seria este um importante progresso Geopolítico para os militares. A ocupação foi baseada em uma política de construção de rodovias e a ocupação ao longo das mesmas. A construção de estradas, como a BR-230 (Transamazônica), a BR-153 (Belém-Brasília), a BR-163 (Cuiabá-Santarém), entre outras, foram as principais formas de abertura e ocupação da fronteira, formando uma rede de rodovias que se cruzam e alcançam todos os “cantos” do território nacional, antes inacessíveis, conforme pode ser observado no Mapa 3.



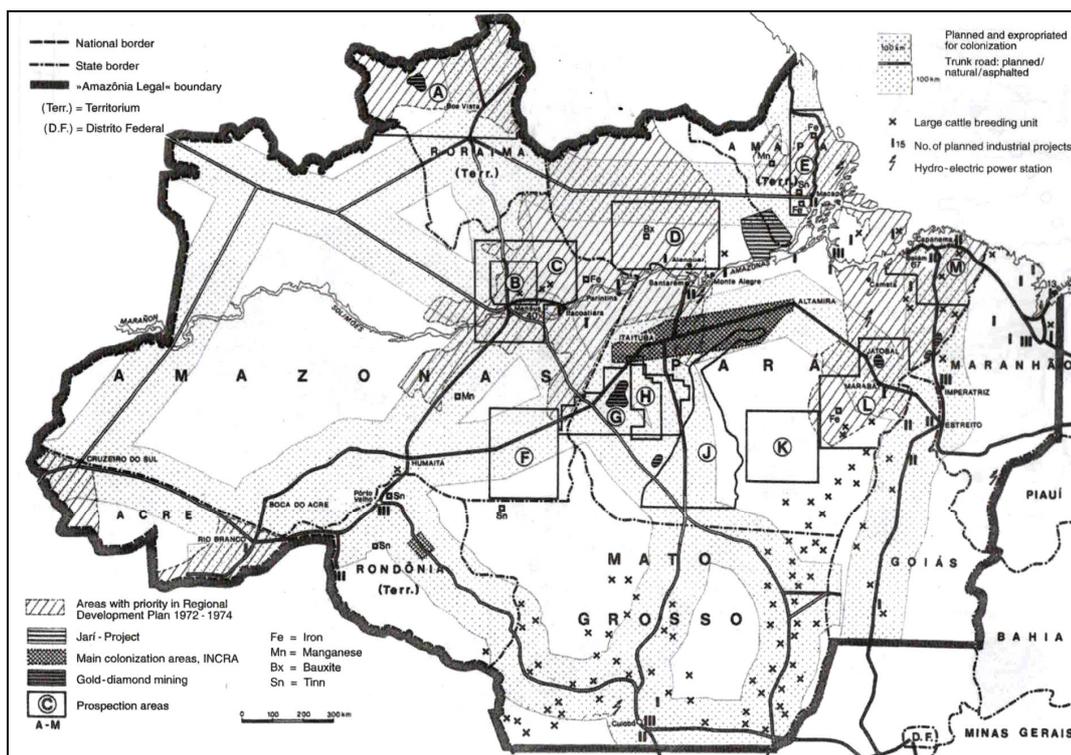
**Mapa 3: Rodovias do Programa de Integração Nacional**

Fonte: Oliveira (1988) e Ministério dos Transportes.

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

As rodovias, por si só, já seriam suficientes para fomentar a ocupação na Amazônia, entretanto, as políticas públicas do governo militar potencializaram o poder de ordenamento espacial ao longo das mesmas. Se condensarmos o traçado das rodovias com as políticas públicas adotadas durante este período, será possível perceber a criação de uma rede de integração territorial capaz de gerar presença na Amazônia, assegurando a soberania territorial nacional, resultado de um amplo e complexo planejamento regional adotado neste período, conforme pode ser observado no Mapa 4.



**Mapa 4: Planejamento regional e ordenamento espacial dos projetos públicos e privados na Amazônia Legal em meados dos anos 1970.**

Fonte: Kohlhepp (1976) in: Passos (2007, p.53).

Se em um primeiro momento a integração territorial promovida pelas rodovias aparece como um elemento vivificador das políticas públicas adotadas na Amazônia neste período, esta não representa a sua essência, fundamentada em um projeto mais abrangente, onde o planejamento regional é resultado de um quadro de objetos e ações que, segundo Santos (1996), revela uma intencionalidade. A Amazônia era um espaço descontínuo do território nacional que precisava ser atingido pelas redes. Interligar este espaço não se trata somente da construção de vias (rodovias e telecomunicações), mas de um projeto complexo, capaz de garantir a anexação definitiva da Amazônia à dinâmica produtiva do restante do país e atender os interesses das redes políticas que se conformavam por toda parte com interesses divergentes. Tratava-se então, de satisfazer desde o grande empresariado até os movimentos sociais, equilibrando forças e conformando relações de poder capazes de garantir a estabilidade política, econômica e territorial.

Diante deste cenário, a rodovia BR-163 foi de suma importância estratégica e será o alvo de análise empírica deste trabalho. Iniciada em setembro de 1970, concomitantemente com a Transamazônica, a construção da BR-163 em seus mais de 1.700 km, de Cuiabá a Santarém, cortou parte do cerrado e da floresta Amazônica em um traçado retilíneo, atravessando um espaço composto por fauna e flora riquíssima, além de inúmeros territórios

indígenas. Não havia a preocupação com o tecido social e ambiental preexistente, apenas com a aplicação de um projeto econômico maior, capaz de criar novos territórios produtivos, que suplantariam territórios de populações tradicionais.

Para realizar a obra, o governo militar transferiu o 3º Batalhão Rodoviário do Exército, sediado no Rio Grande do Sul, para Cuiabá no Mato Grosso, transformando-o no 9º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército (9º BEC), sob o comando do Coronel José Meirelles. O 9º BEC seria encarregado de construir o trecho sul, de Cuiabá a Serra do Cachimbo, na divisa com o Pará, e o 8º BEC, sediado em Santarém, construiria o trecho norte, de Santarém até a Serra do Cachimbo. Após o adiamento por várias vezes do término das obras e o aumento do orçamento inicial, a BR-163 foi inaugurada no dia 20 de outubro de 1976 com uma cerimônia realizada na localidade da Cachoeira do Curuá (km 877), pelo então presidente Ernesto Geisel (Figura 1) (PASSOS, 2007).



**Figura 1: Marco da inauguração da BR-163 em 1976**  
Fonte: Amazônia (1976) in: Oliveira (2005, p.83).

A pavimentação da rodovia foi posterior a sua inauguração. Inicialmente construída em terra, a BR-163 foi recebendo asfalto por trechos. O maior deles foi inaugurado em 1984, quando cerca de 330 km foram pavimentados entre o Posto Gil (entrada para Diamantino) e Sinop. Ao todo, foram pavimentados cerca de 745 km entre Cuiabá e Guarantã do Norte no Mato Grosso, e os cerca de 1.000 km restantes permaneceram sem pavimentação, conforme indica o Mapa 5.



**Mapa 5: Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém)**

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

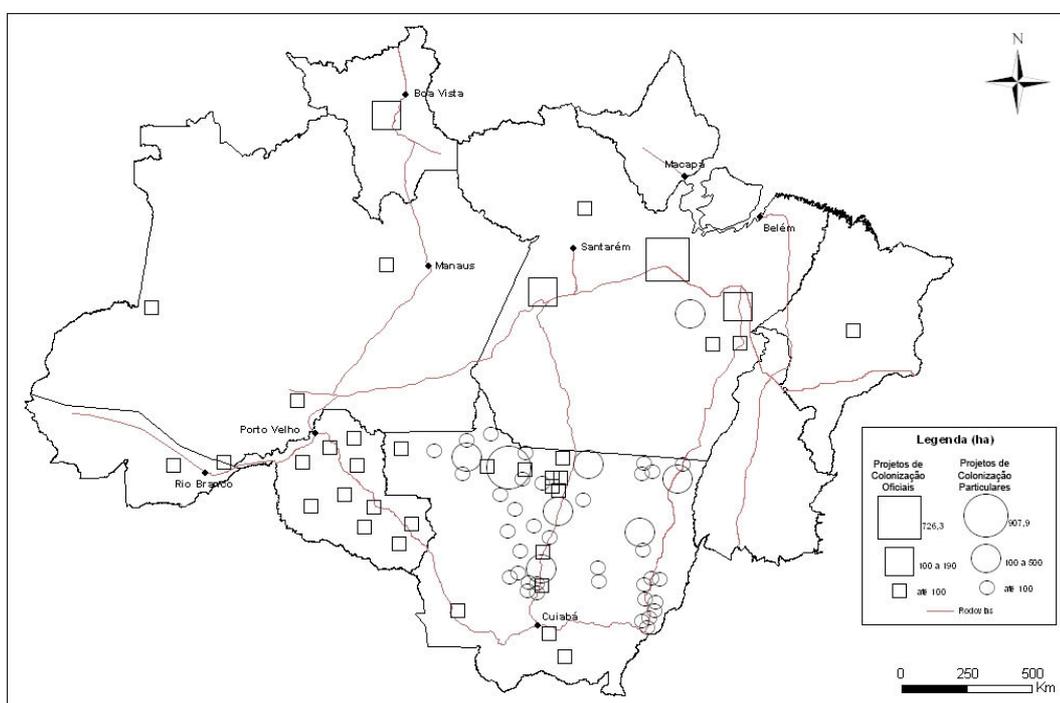
## 2.2 Projetos de colonização ao longo da BR-163

Conforme destacado anteriormente, a construção de rodovias atrelada à ocupação de seu entorno estava associada a um planejamento regional estratégico, onde era de suma importância garantir a ocupação efetiva do território nacional. Como seria inviável a ocupação militar de toda a Amazônia, devido a sua extensão territorial e fronteiriça, a estratégia adotada foi incentivar a ocupação através de projetos de colonização, recrutando imensos contingentes populacionais em outras regiões do país.

Para tanto, o governo federal determinou que uma faixa de 100 km, em ambos os lados, ao longo das rodovias, pertenceria ao poder público, com a justificativa de que estas terras seriam distribuídas aos camponeses, através de projetos de colonização coordenados

pelo INCRA. Segundo Becker (1990), só no Pará, 66,5% do território do estado passou a ser administrado pelo governo federal, o que representa o montante de 83 milhões de hectares.

Projetos de colonização como estes já haviam ocorrido anteriormente. Os primeiros aconteceram em 1941, quando foi criada a Colônia Agrícola de Goiás em Goiás, e em 1943 com a Colônia Agrícola de Dourado no Mato Grosso do Sul. Este último deu origem ao município de Dourados (PICOLI, 2006). No entanto, é a partir da década de 1970, que foi registrada a ocorrência de inúmeros projetos de colonização Amazônia, principalmente no Mato Grosso, e destes, grande parte foi realizado na área de influência da BR-163, conforme pode ser observado no Mapa 6.



**Mapa 6: Projetos de Colonização na Amazônia Legal durante o Governo Militar.**

Fonte: Becker (1990) e INCRA (1992) in: Moreno (2007).

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

A colonização na Amazônia neste período ocorreu de três formas: a colonização espontânea, a colonização oficial do governo e a colonização promovida por empresas privadas. Dentre essas, a colonização espontânea é a que se dá de forma mais desordenada e que gera uma série de conflitos de terra, pois não observa regras, ordens ou racionalidades, apenas a demanda de migrantes por terra.

Com o início das obras de construção da BR-163, migrantes de todas as regiões chegavam à busca de oportunidades nestas novas terras, consideradas como o “eldorado”. Somente na construção da rodovia, em 1972, já havia 2.070 homens trabalhando, entre civis e

militares. Ainda não havia um controle efetivo sobre as vastas terras que seriam colonizadas, promovendo a ocupação desordenada por posseiros e grileiros. Alguns destes migrantes passaram a integrar garimpos e movimentos “sem terra”. Os conflitos eram constantes, inclusive com assassinatos (PASSOS, 2007). Tanto que, segundo Oliveira (1993), em Lucas do Rio Verde, junto à BR-163, surgiu em 1985 o primeiro acampamento de “sem terra” do Estado de Mato Grosso.

Já os projetos de colonização oficiais, ou seja, aqueles que são comandados pelo Estado, possuíam um planejamento estratégico. O projeto envolvia a colonização da área, assistência aos colonos e a criação de núcleos urbanos hierarquizados.

Os projetos recentes de colonização oficial se iniciaram com o PIN (Programa de Integração Nacional) [...]. Foram concebidos num esquema de urbanismo rural a ser implantado nas áreas de “vazio demográfico”: lotes de 100 ha seriam distribuídos aos colonos que teriam numa rede hierarquizada de núcleos urbanos – rurópolis, agrópolis e agrovilas – a base para sua organização (BECKER, 1990. p.32).

A distribuição de terras pelo governo possuía critérios rígidos e burocráticos. Para conseguir o título provisório, o colono precisava apresentar nove documentos diferentes e suas respectivas cópias, desde carteira de saúde até o certificado de alistamento militar. Em seguida, para a obtenção do título definitivo, o colono precisava seguir orientações especificadas pelo INCRA para caracterização do lote, inclusive o desmatamento de 50% da área total (PASSOS, 2007).

Diversos projetos de colonização foram realizados pelo Estado através do INCRA ao longo da BR-163, no entanto, todos eles foram concentrados no trecho sul da rodovia, no Estado de Mato Grosso (Quadro 2). No Pará, os projetos de colonização oficial foram realizados ao longo da Transamazônica e receberam principalmente imigrantes nordestinos. Já no Mato Grosso, a maioria dos colonos eram de origem sulista, ou seja, dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Diversos projetos de colonização resultaram na criação de novos municípios no estado. Segundo Moreno (2007), em 1970 havia no Mato Grosso 34 municípios, já em 1990 eram 95 municípios, a maioria criado a partir de projetos de colonização.

**Quadro 2: Projetos de Colonização Oficiais sob influência da BR-163 no Mato Grosso (1970-1992)**

Nome do projeto de colonização	Município em que foi instalado	Municípios criados com a colonização	Área (ha) do projeto	Nº. de Famílias assentadas
Braço Sul	Colíder	Guarantã do Norte	202.719	2.226
Cafezal	Colíder	-	20.000	1.160
Canaã	Colíder	Nova Canaã do Norte	63.000	1.098
Carapá	Colíder	-	14.440	326
Carlinda	Alta Floresta	Carlinda	89.986	4.000
Coqueiral Quebó	Nobres	-	49.383	500
Cruz do Sul	Diamantino	-	2.239	39
G.L. Eta	Peixoto de Azevedo	-	22.674	325
G.L.H.I.J.	Peixoto de Azevedo	-	23.373	388
Lucas do Rio Verde	Diamantino	Lucas do Rio Verde	200.000	972
Novo México	Colíder	-	9.963	154
Paraná	Colíder	-	9.520	318
Peixoto Azevedo	Guarantã do Norte	Peixoto de Azevedo	211.000	1.230
Ranchão	Nobres	-	23.931	120
Serragem	Nobres	-	1.043	35
Teles Pires	Colíder	-	97.000	1.160
Terra Nova I e II	Colíder	Terra Nova do Norte	279.919	1.457

**Fonte:** INCRA (1992) in: Moreno (2007); Oliveira (1993) e Silva; Ferreira (1994).

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Alguns destes projetos de colonização foram marcados por irregularidades e denúncias de corrupção. Um deles foi o Projeto de Assentamento Lucas do Rio Verde, com área de 200.000 ha, destinada a cerca de 1.000 famílias camponesas “sem terra”, mas que acabou nas mãos do grande capital, conforme nos assinala Oliveira:

Lucas Rio Verde é um projeto “meio especial” porque envolveu o esforço do governo militar (...), na tentativa de desarticulação do acampamento dos “sem terra” da encruzilhada do Natalino, em Ronda Alta no Rio Grande do Sul. O Major Curió conseguiu remover apenas 252 famílias, que foram assentadas em Lucas Rio Verde; entretanto, em 1986, destas, apenas 15 famílias ainda lá permaneciam, tendo as demais retornado para o Rio Grande do Sul. É um projeto por ser “especial”, envolvido em uma trama de corrupção que gerou processos administrativos e afastamentos de funcionários do INCRA em Cuiabá. Porém, estes “desmandos” não acabaram, e um número grande de latifundiários “compraram” os lotes dos colonos e agora lutam para que o órgão os reconheça (OLIVEIRA, 1993. p.107).

Os projetos de colonização realizados por empresas privadas também ficaram concentrados no Estado de Mato Grosso, onde 33 empresas atuaram na criação de 88 projetos de colonização nas décadas de 1970 e 1980. Nesses projetos quase 20 mil famílias foram assentadas em cerca de 3,25 milhões de hectares de terras divididas em lotes de mais de 100 hectares (MORENO, 2007). Algumas áreas ocupadas por estes projetos eram habitadas por populações indígenas, que foram expulsas ou dizimadas através de sangrentas batalhas e deram lugar aos imigrantes procedentes massivamente da Região Sul do país. O Quadro 3 traz os projetos particulares de colonização executados na área sob influência da BR-163.

**Quadro 3: Projetos de colonização particular sob influência da BR-163 no Mato Grosso (1968-1992)**

Empresa responsável pela colonização	Nomes dos projetos de colonização	Municípios em que foram instalados	Municípios criados com a colonização	Área total dos projetos (ha)
Agropecuária do Cachimbo	Matupá I e II e Glebas A, B, C, D, E, H, U e X	Colíder	Matupá	116.064
Agropecuária Gravari	Rio do Sangue	Diamantino	-	76.771
Coimbra Empreendimentos	São João	Porto dos Gaúchos	-	18.555
Colonizadora Bandeirantes	Nova Bandeirantes	Alta Floresta e Juara	Nova Bandeirantes	19.992
Colonizadora e Melhoramento Tropical	Vale do Verde e São Manuel	Nobres	-	24.252
Colonizadora Maiká	Marcelândia	Sinop	Marcelândia	-
Colonizadora SINOP	Gleba Celeste I, II, III, IV e V	Chapada dos Guimarães	Sinop, Vera, Cláudia e Santa Carmem	449.205
Colonizadora Sorriso	Sorriso, Teles Pires, Santa Rita e Boa Esperança	Nobres e Chapada dos Guimarães	Sorriso	59.258
Colonizadora Tapurah	Tapurah	Diamantino	Tapurah	25.684
CONOMALI	Meu Brasil, Gleba Arinos 1, 2, 6 e 7	Diamantino	Porto dos Gaúchos	26.297
COPLACA	Bariri	Colíder	-	12.136
Empreendimento Agropecuário Eldorado	Boa Esperança I, II, III, IV e V	Diamantino	-	31.958
Imagrol	Novo Horizonte	Porto dos Gaúchos	Novo Horizonte do Norte	-
INCOL	Massapé 1, 2 e 3	Diamantino	São José do Rio Claro e Nova Maringá	17.877
INDECO	Alta Floresta, Paranaíta, Apiacás 1, 2, 3 e 4 e Redenção 1 e 2	Aripuanã, Chapada dos Guimarães e Diamantino	Alta Floresta, Paranaíta e Apiacás	907.944
Líder	Colíder	Chapada dos Guimarães	Colíder	-
Mutum Agropecuária	Mutum I e II e Mutum Etapa A e B	Diamantino e Nobres	Nova Mutum	116.598
SIBAL	Juara	Porto dos Gaúchos	Juara	14.500
TOPLANAGRO	Pacoval	Nobres	-	11.130

**Fonte:** INCRA (1992) in: Moreno (2007); Oliveira (1993) e Silva; Ferreira (1994).

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

A empresa SINOP (Sociedade Imobiliária Noroeste do Paraná), com sede em Maringá no Estado do Paraná, é um claro exemplo do processo adotado por empresas particulares de colonização. Ênio Pepino, fundador e proprietário da empresa SINOP, em sintonia com as políticas públicas do governo militar e com estreitos laços de amizade com os governantes, comprou terras no Mato Grosso e criou a Gleba Celeste. A estratégia de colonização consistia na compra de grandes extensões de terra e seu loteamento para venda, seguido da abertura de algumas estradas de acesso aos lotes e da construção de núcleos urbanos nos mesmos moldes

do INCRA. A criação de infraestrutura valorizava os lotes e geravam o lucro à colonizadora. A Gleba Celeste deu origem às cidades de Vera, Santa Carmem, Cláudia e a principal delas: Sinop, instalada junto a BR-163 (PANOSSO NETO, 2002).

Ainda segundo Panosso Neto (2002), o Estado do Paraná foi o principal alvo da propaganda da empresa SINOP, que através de carros de som e propaganda nas rádios e jornais ofereciam lotes no Mato Grosso. Apesar de os lotes serem vendidos com preço superior ao comprado pelas empresas colonizadoras, já que haviam sido valorizados pela infraestrutura instalada, este valor ainda era muito inferior aos das poucas terras ainda disponíveis no Paraná, atraindo muitos imigrantes daquele estado. O processo de valorização da terra está ligado à disponibilização de infraestrutura, principalmente com a construção de estradas, o que viabilizou o aumento da produção agrícola e pecuária. Em um primeiro momento a extração de madeira é a forma de “abrir” a fronteira e obter lucros rápidos. O desmatamento era incentivado pelo governo, já que era condição para obtenção do título definitivo de posse da terra desmatar 50% da área, conforme mencionado anteriormente.

O governo federal também incentivou a ocupação através da criação de programas como o PRODOESTE (Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste) e o PRODECER (Programa de Desenvolvimento do Cerrado). Desta forma, é possível estabelecer a relação entre a ação do Estado, através das políticas públicas e a viabilização da ocupação ao longo da BR-163. Porém, o Estado também foi o responsável pela inserção de grandes grupos empresariais nesta região, contribuindo para que ocorresse concentração fundiária.

Não haveria como ser diferente. O simulacro de projeto de reforma agrária que levou essa população à Amazônia propositadamente relegava-a ao mais extremo abandono, para que, em pouco tempo, servisse de contingente à implantação do grande capital. Talvez a falta mais danosa tenha sido a de Estado, de limites e de leis (TORRES, 2005. p.309).

As ações da SUDAM (Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia) e SUDECO (Superintendência para o Desenvolvimento do Centro-Oeste) também acabaram por beneficiar, com maior intensidade, empresas, em detrimento de camponeses. Segundo Oliveira (1993), 72% dos projetos agropecuários incentivados pela SUDAM estavam no Mato Grosso e Pará. Eram no total 419 projetos nestes dois estados, executados por um grande número de empresas particulares nacionais e estrangeiras com verbas do governo federal. Alguns desses foram cancelados, pois apresentavam irregularidades em sua execução, e nunca vieram a funcionar.

Portanto, fica evidente que as políticas públicas adotadas durante este período beneficiaram com maior intensidade as empresas interessadas em se estabelecer na Amazônia, algumas apenas para obter parte das verbas públicas destinadas aos programas de desenvolvimento econômico da região. Já os agricultores de origem camponesa, tiveram grande dificuldade para ter acesso à terra e aos créditos públicos. As redes políticas formadas por estas empresas se articularam para angariar recursos públicos, sem nenhuma preocupação socioambiental. Tratava-se de garantir a efetivação dos interesses privados em harmonia com o poder público e as políticas de colonização e desenvolvimento, para tanto, qualquer investimento neste sentido era patrocinado pelo Estado, que via estas empresas como grandes contribuintes ao desenvolvimento nacional.

### **2.3 Migração sulista: o papel do colono na fronteira agrícola**

Para entender porque a ocupação ao longo da BR-163 no Mato Grosso foi de imigrantes vindos principalmente do Sul do país, precisamos primeiro analisar uma trama de fatos que ocorreram durante este período. Durante a década de 1960 ocorreu uma forte expansão da agricultura capitalista na Região Sul, com a substituição da cultura do café pela soja, a construção de rodovias e usinas hidrelétricas, ocasionando a mecanização do campo e conseqüentemente dispensando mão de obra. O aporte de grandes empresas capitalistas também promoveu a concentração de terras, que associada à construção de hidrelétricas e seus grandes lagos, desalojou inúmeras famílias. Como a fragmentação de terras, por herança familiar, já não era mais possível, pois havia chegado ao seu limite, e também não havia novas terras para serem ocupadas, começaram a surgir diversos movimentos camponeses de luta pela terra (MOREIRA, 1990).

Para organizar a resistência, o campesinato sulino cria suas entidades de luta. Assim, ao tempo em que na Zona da Mata nordestina surgem as Ligas Camponesas, no Rio Grande do Sul aparece o MASTER (Movimento dos Sem-Terra), criado em 1960. [...] Na década de 60, do Nordeste ao Sul, o número das organizações camponesas aumenta no país: multiplicam-se as Ligas Camponesas, que em 1962 se unificam na Liga Camponesa do Brasil, e os sindicatos rurais, que desde 1948 vêm sendo criados; cria-se então em 1963 a CONTAG (Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura) (MOREIRA, 1990. p.75).

A instalação do governo militar em 1964 ocorreu exatamente neste contexto de ascensão dos movimentos sociais de origem camponesa, e o governo precisou traçar estratégias para conter tais movimentos que poderiam ameaçar a integridade do regime militar. Para tanto, foram criadas diversas políticas públicas, já mencionadas nos itens anteriores, que visavam distribuir as “terras sem dono” da Amazônia à população “sem terra”

do Centro-Sul e Nordeste do país. Assim, as elites conseguiriam “ao mesmo tempo, evitar a reforma agrária nas regiões de ocupação antiga, e suprir de mão de obra seus projetos econômicos na fronteira” (OLIVEIRA, 2005. p.72).

A estratégia de colonização foi adotada sem considerar a preexistência de outros grupos populacionais, principalmente de indígenas, na Amazônia. Desta forma, diversos conflitos ocorreram entre colonos e indígenas, resultando, em sua maioria, na permanência do primeiro em detrimento do segundo. Foram adotadas estratégias de expropriação dos indígenas de seus territórios, que variavam desde a transferência, executada pelo SPI (Serviço de Proteção ao Índio), atual FUNAI, até o genocídio.

Ao eixo da rodovia Belém-Brasília (BR-153) e da Transamazônica (BR-230) coube a ocupação por nordestinos, promovida principalmente pelo INCRA. Já no eixo da Cuiabá-Santarém (BR-163) e da Cuiabá-Porto Velho (BR-364), a ocupação se deu prioritariamente por migrantes procedentes da Região Sul do país e promovida, em sua maioria, por empresas particulares de colonização. Esta divisão reside não somente em um planejamento estratégico do território por parte do Estado, mas também no fato de que boa parte das empresas de colonização particular possuía suas sedes em cidades do Sul do país. Neste contexto o território se apresenta conformado em rede, já que há uma clara conexão das empresas colonizadoras sulistas com o Centro-Oeste, que serve de área de expansão para os seus negócios. A lógica de funcionamento da empresa particular, que dependia do lucro alcançado com a colonização, também foi fator determinante, já que o agricultor capitalizado do Sul seria um cliente ideal para estas empresas, em detrimento do agricultor pobre e extremamente castigado pelas secas do Nordeste.

Segundo Alves (2005), a migração sulista, é ainda caracterizada pelo fato dessa corrente seguir predominantemente o caminho rural, diferentemente do que ocorreu com outras correntes migratórias, como a nordestina, que visava às áreas essencialmente urbanas, ocupando as áreas de expansão da fronteira agrícola no cerrado. Talvez o fato de os habitantes desta região possuírem uma raiz desbravadora e uma formação agrícola consolidada levantou o interesse do Estado de favorecer este grupo na ocupação da fronteira agrícola na Amazônia.

Não foi aleatória, entretanto, a escolha de tal grupo para comandar a ocupação de terras que viria a ser a fronteira agrícola, mas fazia parte da estratégia de reforçar um modelo econômico sustentado na produção de commodities agrícolas para exportação. Tal modelo se tornaria viável adotando dois conjuntos de diretrizes em articulação: a) incorporação de novas áreas, a serem ocupadas mantendo o sentido de produzir para o mercado externo; b) concentração da propriedade da terra nas antigas áreas de ocupação, na própria região Sul do Brasil, para começar por lá o processo de modernização agropecuária (ALVES, 2005. p.49).

Para entender a dinâmica migratória da Região Sul para o Mato Grosso é necessário periodizar e caracterizar cada fluxo migratório: Antes da década de 1970, dois fluxos migratórios ocorriam simultaneamente: a migração de grupos do Rio Grande do Sul para o Noroeste do Paraná e de gaúchos e paranaenses para áreas no atual Estado do Mato Grosso do Sul, onde haviam áreas sendo colonizadas. Durante a década de 1970, o fluxo se direcionou para o Mato Grosso, que recebeu Gaúchos vindos do Rio Grande do Sul e Gaúchos que estavam no Paraná, além dos próprios Paranaenses, que migraram em grande número, e alguns Catarinenses. Segundo Oliveira (2005), na década de 1970, 57% dos imigrantes que chegavam a Mato Grosso vinham do Centro-Sul do país, principalmente do Paraná, responsável por 35% dos imigrantes. Entre 1970 e 1980 a população do estado cresceu 86%, graças, sobretudo, aos mais de 456.000 imigrantes que chegaram neste período.

O Estado do Pará também recebeu um enorme contingente de migrantes, entretanto, a origem destes migrantes não estava relacionada à colonização particular executada por empresas do sul do país como no caso de Mato Grosso. No Pará, principalmente nas terras ao longo da Transamazônica, a colonização foi dirigida pelo INCRA, e contou com a presença majoritária de migrantes nordestinos, principalmente do Maranhão. A Tabela 1 demonstra a evolução populacional dos Estados do Pará e Mato Grosso, entre 1970 e 2010, onde é possível constatar as altas taxas de incremento populacional nos anos 1970 e 1980 devido ao processo migratório.

**Tabela 1: Incremento populacional dos Estados do Pará e Mato Grosso entre 1970 e 2010**

	1970	%	1980	%	1991	%	2000	%	2010
Pará	2.197.072	59,64	3.507.312	47,74	5.181.570	19,45	6.189.550	22,48	7.581.051
Mato Grosso	612.887	90,87	1.169.812	72,89	2.022.524	23,72	2.502.260	21,30	3.035.122

**Fonte:** IBGE: Censos demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Como pode ser observado na Tabela 1, a partir da década de 1980 ocorreu uma desaceleração do crescimento populacional de ambos os estados, isso se deve principalmente à redução dos fluxos migratórios. Outro fator que contribuiu para a redução da taxa de crescimento populacional no Mato Grosso, foi o surgimento de um processo migratório inverso, ou seja, o retorno de migrantes para o seu estado de origem. Este processo teve início ainda na década de 1980, acentuou-se na década de 1990, e culminou em 2000, quando mais de 50% dos emigrantes estavam retornando ao seu estado de origem devido a uma série de dificuldades enfrentadas nas terras em que estavam (CUNHA, 2006).

Tal fato permite considerar que esta emigração configura-se, na verdade, como um processo não de expulsão destes migrantes de Mato Grosso, mas sim de retorno à origem, decorrente da constatação das dificuldades de fixação e/ou insucessos, favorecidos pela interação de diversos elementos, tais como: inexistência de terras adequadas em função do alto grau de concentração fundiária; políticas pouco eficazes de assentamentos; falta de alternativas produtivas que permitissem a reprodução social; etc. (CUNHA, 2006. p. 92-93).

Portanto, a dificuldade de acesso à terra e permanência nela ocasionaram um processo migratório inverso. Simultaneamente ao processo de retorno de alguns colonos, as décadas de 1980 e 1990 foram marcadas pelo elevado grau de urbanização da população. Em 1970, apenas 39% da população do Estado de Mato Grosso residiam nos núcleos urbanos, já em 1991, eram 73,2% da população, alcançando a taxa de 81,8% em 2010 (IBGE: Censos demográficos de 1970, 1991 e 2010). Neste período, a modernização do campo dispensou um grande contingente de mão de obra, associado ao insucesso de alguns colonos, que passaram a integrar, principalmente, as áreas periféricas dos núcleos urbanos.

As transformações registradas no Estado de Mato Grosso, apesar de semelhantes às ocorridas em todo o Centro-Oeste, se deram com maior intensidade e dinamismo. Este dinamismo ajuda a esclarecer o fato de que o estado que antes atraía muitos migrantes, passou rapidamente a se tornar um repulsor. A dificuldade do colono em permanecer na terra se deu por diversas razões: as diferentes características do solo em relação ao estado de origem, as dificuldades de acesso aos créditos governamentais e o isolamento das áreas de colonização, que dificultavam a circulação de mercadorias.

Portanto, a estratégia do Estado era esvaziar as terras da Região Sul, desmantelando as pequenas propriedades, para fortalecer médias e grandes propriedades através de incentivos à modernização e à produção para a exportação. O contingente excedente de mão de obra viria a compor a leva de colonos que desbravariam e ocupariam a fronteira agrícola (ALVES, 2005). Essa era uma forma de assegurar a consolidação da política de modernização e desenvolvimento em curso, garantindo condições para que as grandes empresas pudessem se instalar e estabelecer seus negócios sem gerar situações conflituosas. Ao mesmo tempo, desta forma, foi possível enfraquecer os movimentos sociais no campo, com a oferta de novas terras nas Regiões Norte e Centro-Oeste.

### 3. DINÂMICAS SÓCIOESPACIAIS NA RODOVIA BR-163

*É fácil fazer uma estrada, mesmo na selva, como foi o caso da Cuiabá-Santarém. Isso não é nenhuma epopéia. Epopéia mesmo é fazer com que o poder público interiorize os seus mecanismos de assistência e promoção humana, de valorização do homem e da família. Isso é quase impossível.*

*(Cel. José Meireles)*

A construção da BR-163 (Cuiabá-Santarém) promoveu a expansão da fronteira agrícola e estimulou a ocupação ao longo da mesma. No entanto, os anos que se seguiram, após a inauguração da rodovia em 1976, foram marcados por uma constante dicotomia entre o trecho pavimentado e o trecho não pavimentado. Os municípios cortados pelos cerca de 745 km pavimentados, entre Cuiabá e Guarantã do Norte no Mato Grosso, assistiram a uma constante evolução dos índices de desenvolvimento econômico e social. Enquanto, os cerca de 1.000 km não pavimentados, que atravessam os municípios do Pará sofreram com intensa estagnação econômica e problemas sociais.

A pavimentação do trecho que corta o Estado de Mato Grosso facilitou o transporte da produção agrícola, promovendo o desenvolvimento econômico de diversos municípios. A produção de soja neste trecho foi a que mais cresceu e gerou riquezas para estes municípios e para o agronegócio. Com isso, inúmeras outras atividades não agrícolas estão se desenvolvendo para atender ao mercado da soja. Indústrias esmagadoras de soja, secadores e armazenadores de grãos, indústrias de insumos químicos, comércio de produtos agropecuários, entre outras atividades que compõem os circuitos espaciais da produção agroindustrial. Todas estas atividades encontram-se conformadas em rede com diversos outros setores da economia do Brasil e do Mundo.

Já no trecho não pavimentado que atravessa o Estado do Pará, justamente pelas dificuldades de transporte da produção, a agricultura não se desenvolveu da mesma forma, e se sustenta em bases familiares e de subsistência. Enquanto no Mato Grosso há uma consolidação e concentração das forças produtivas em torno do cultivo de grãos, no Pará a economia encontra-se distribuída em diversas atividades, como a pecuária, madeiras, mineração, extração vegetal, entre outras. Tudo isso demonstra que há na verdade uma descontinuidade do território-rede encontrado no Mato Grosso, ou seja, a não pavimentação

do trecho paraense da BR-163 impossibilitou que houvesse uma integração econômica do território à lógica do agronegócio.

Sob estes aspectos, o uso diferenciado do território ocorre de acordo com uma lógica territorial nacional/global. As transformações no espaço variam de acordo com os fluxos estabelecidos, que garantem, ou não, a consolidação dos circuitos produtivos e dos círculos de cooperação. Sendo assim, a técnica é utilizada de forma seletiva e diferenciada no território, variando de acordo com o mercado e a capacidade de cada empresa (SANTOS, 1994). Desta forma, o espaço ao longo da BR-163 no Pará representa uma descontinuidade ao território-rede, integrado ao circuito produtivo da soja no Mato Grosso.

O trabalho se lança então na caracterização das duas áreas distintas, a área de influência da BR-163 no Mato Grosso e no Pará. As diferenças são muitas, mas que caminham principalmente em três vertentes: econômica, social e ambiental. Do ponto de vista ambiental o aspecto mais relevante é a predominância do bioma cerrado no Mato Grosso e amazônico no Pará. O aspecto social refere-se principalmente ao tipo de colonização, predominantemente sulista, no Mato Grosso e Nordestina no Pará, conforme já mencionado anteriormente. Entretanto, a dicotomia existente entre a área de influencia do Pará e de Mato Grosso, no tocante ao aspecto econômico, é a mais saliente. Portanto, serão abordadas de forma mais enfática, já que é sob este aspecto que ocorrem as maiores transformações ambientais e sociais.

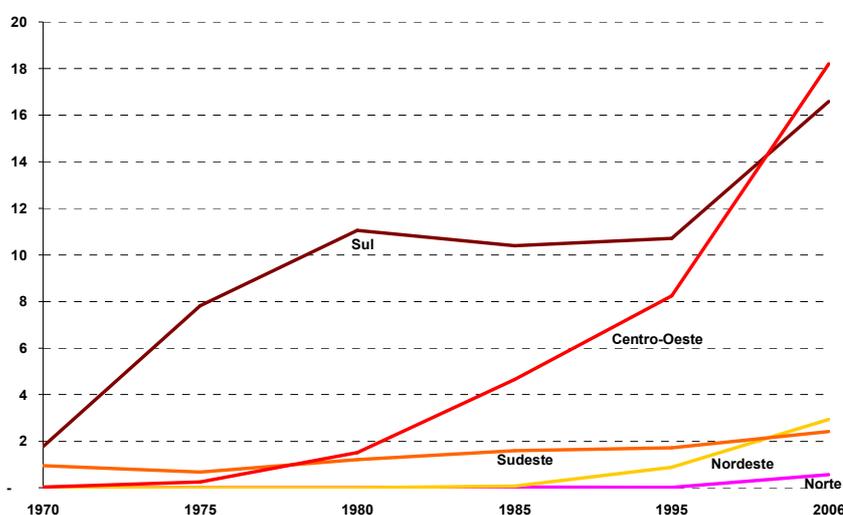
### **3.1 Introdução da Soja e o surgimento de grandes grupos empresariais**

A expansão da fronteira agrícola favoreceu a instalação de grupos empresariais em detrimento do pequeno produtor, que sem a assistência governamental, não conseguiu se fixar na terra. Esta estratégia governamental tinha por objetivo difundir um novo modelo baseado em propriedades de grande extensão, de monocultivo altamente mecanizado e destinado à exportação, segundo padrões internacionais da agricultura moderna. É neste contexto de modernização da agricultura, que a soja surge como uma excelente alternativa para o plantio, devido à boa aceitação pelo mercado externo.

A soja foi a grande responsável pela modernização em larga escala da agricultura e também pela consolidação dos laços entre o setor agrícola e o industrial. O chamado “Complexo agroindustrial” (CAI) da soja deu uma virada em toda a economia da Região Sul. O produto, cultivado na região desde antes da década de 1970, teve uma expansão espetacular dessa data em diante devido à convergência de uma série de fatores, entre os quais a possibilidade de se obterem créditos subsidiados para seu cultivo e para se adquirirem os insumos modernos necessários e também uma conjuntura internacional de preços favoráveis para o produto (ARBEX JR.; OLIC, 1995. p.39).

Concomitantemente à introdução da soja na Região Sul do Brasil na década de 1970, a Região Centro-Oeste começou a receber o plantio do grão em grandes extensões de terra. Incentivos fiscais, facilidade de acesso a crédito, o baixo preço da terra e programas de desenvolvimento regional, foram elementos fundamentais para incentivar a introdução da soja na região. No entanto, o cultivo da soja no cerrado só foi possível devido a avanços técnicos capazes de produzir novas variedades de soja adaptadas as condições edafoclimáticas do cerrado. Sob este aspecto, a EMBRAPA, exerceu papel fundamental na pesquisa e no desenvolvimento de sementes e métodos de correção de solos (FIGUEIREDO; BARROS; GUILHOTO, 2005).

As políticas públicas adotadas durante o período em que os militares estiveram no poder promoveram o crescimento acelerado da produção de soja na Região Centro-Oeste. Crescimento este que continua a ser registrado atualmente, já que mesmo sem a continuação dos projetos agropecuários, após o fim da ditadura militar, o acesso aos créditos públicos por grandes empresas agroindustriais continuou facilitado. O Gráfico 1 demonstra a evolução da produção de soja nas regiões brasileiras em milhões de toneladas.



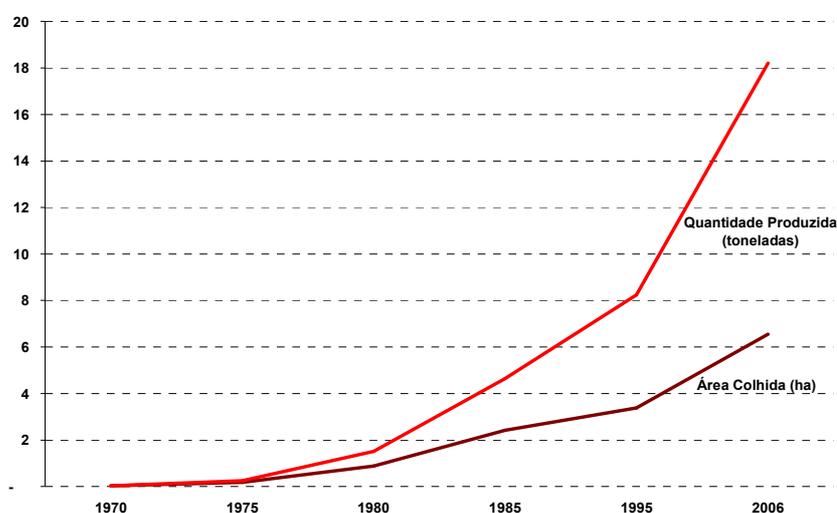
**Gráfico 1: Produção de soja por região (milhões de toneladas)**

Fonte: IBGE: Censo Agropecuário (série histórica 1970-2006).

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

O crescimento acelerado da produção de soja na Região Centro-Oeste nas três últimas décadas também esteve atrelado à modernização da agricultura através do desenvolvimento de sementes mais produtivas, inclusive com a introdução de transgênicos, e a mecanização. No Gráfico 2 é possível verificar o aumento da produtividade da soja na Região Centro-Oeste, já

que ocorreu um aumento na produção do grão, sem que houvesse um aumento na mesma proporção da área colhida.



**Gráfico 2: Relação da quantidade produzida com área colhida de soja na Região Centro-Oeste (milhões de toneladas e hectares)**

**Fonte:** IBGE: Censo Agropecuário (série histórica 1970-2006).

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Houve ainda, o aumento da competitividade da soja do Centro-Oeste em relação à soja produzida na Região Sul do país, já que em 2006 foram colhidos grãos de soja em pouco mais de 6,5 milhões de hectares nas duas regiões. No entanto, a produtividade foi muito maior na Região Centro-Oeste, conforme pode ser verificado na Tabela 2.

**Tabela 2: Relação de produtividade da soja entre as Regiões Sul e Centro-Oeste.**

	1970		2006	
	Sul	Centro-Oeste	Sul	Centro-Oeste
Área Colhida (ha)	2.086.248	26.714	6.806.397	6.556.229
Quantidade Produzida (toneladas)	1.773.648	24.778	16.582.379	18.205.482

**Fonte:** IBGE: Censo Agropecuário (série histórica 1970-2006).

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Assim como a soja, a produção de algodão, milho, aves, suínos e a pecuária, também se fortaleceram em todo o Centro-Oeste. A territorialização do capital transformou as relações de produção, transformando agricultores em empresários, que produzem commodities com cotação no mercado internacional. No Estado de Mato Grosso o processo de colonização associado à introdução da cultura da soja para exportação, ocasionou inúmeras transformações no espaço agrário. Os proprietários de terra que não conseguiram modernizar a produção e acompanhar os rumos do mercado agroindustrial acabaram falindo e vendendo suas terras para outros proprietários que estavam alcançando êxito. Este processo ocasionou o

surgimento de grandes empresários rurais no estado, entre eles, se destacou André Maggi, que chegou a ser considerado o maior produtor individual de soja do mundo.

André Antônio Maggi, nasceu em 1927 no município de Torres, no Rio Grande do Sul. Filho de imigrantes italianos, André Maggi se casou em 1952 e migrou para o oeste paranaense, fronteira agrícola daquele momento, onde tinha a esperança de comprar terras, devido à atuação de diversas empresas colonizadoras que estavam vendendo lotes naquela região. Descapitalizado, André Maggi precisou trabalhar em uma serraria do povoado de Gaúcha, distrito de Foz do Iguaçu, durante dois anos e meio, até conseguir comprar uma fazenda, onde montou uma serraria e uma mercearia. Em pouco tempo André Maggi veio a se tornar um político influente, participando inclusive do processo emancipatório do povoado de Gaúcha que deu origem ao município de São Miguel do Iguaçu em 1961 (SILVA, 2003).

Para expandir seus negócios, André Maggi comprou novos lotes de terra no Estado do Paraná, extraiu a madeira e implantou lavouras, como as de milho, soja, feijão e trigo, além da criação de gado e suínos. No entanto, descontente com as restrições a sua expansão no Paraná devido à escassez de terras, André Maggi resolveu ampliar seus negócios em outros estados.

Não se contentando com as fracas oportunidades de ampliação de seus negócios no oeste paranaense, André Maggi partiu, em 1979, para o cerrado. O alto preço da terra, a baixa disponibilidade de terras e a imensa capacidade de antever o futuro no presente lançaram-no ao norte do país. De início, sobrevoou de avião áreas no Amazonas, mas dada a experiência fracassada optou pela região de Rondonópolis, no sudeste de Mato Grosso. No entanto, acabou comprando uma fazenda no município de Itiquira com 2,4 mil hectares de terra (hoje chamada de SM1). Intuição, espírito empreendedor e coragem para arriscar eram fatores determinantes na sua marcha rumo ao cerrado (SILVA, 2003. p.71).

Em pouco tempo, ou seja, em pouco mais de duas décadas após a compra dos primeiros hectares de terra no Estado de Mato Grosso em 1979, a ampliação dos negócios de André Maggi deu origem às diversas empresas que passaram a compor o Grupo André Maggi: Sementes Maggi Ltda., Maggi Armazéns Gerais Ltda., Amaggi Construção de Rodovias Ltda., Amaggi Amidos Ltda., Hermaggi Agroindústria Ltda., Amaggi Exportadora e Importadora Ltda., Hermasa Navegação da Amazônia S/A, Agropecuária Maggi Ltda., Cidezal Agrícola Ltda., Amaggi Construções Ltda., Fasa Fornecedora de Autopeças Ltda. e Maggi Energia S/A. Somando uma receita de 2 bilhões de reais e lucro de 134,7 milhões, declarados em 2007, o Grupo André Maggi é a maior empresa do estado e uma das maiores do país. Somente a Amaggi Exportadora e Importadora, vendeu 2,7 milhões de toneladas de soja em 2007, sendo 77% desta produção destinada ao mercado externo (AZEVEDO, 2008).

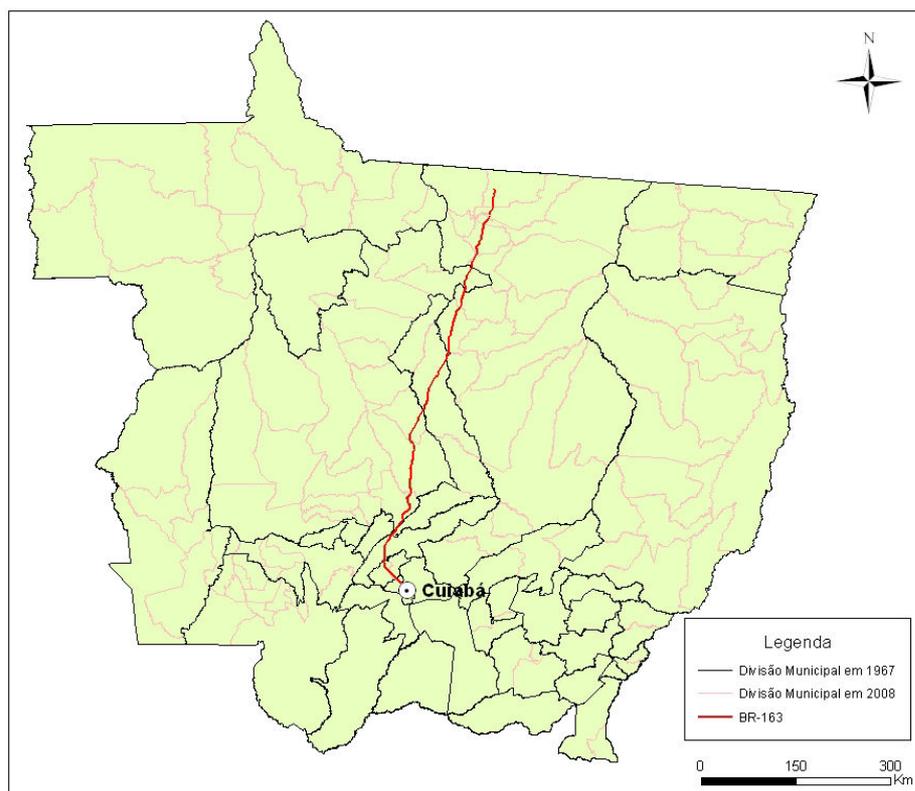
Outro caso interessante de ascensão social na fronteira agrícola foi o de José Pedro Dias, conhecido como Zé Paraná, que chegou na década de 1970 no Mato Grosso como colono no projeto de colonização de Porto dos Gaúchos. Zé Paraná enriqueceu e comprou terras para implantar o seu próprio projeto de colonização, que deu origem ao município de Juara. Desta forma, o colono transformou-se em colonizador, possuindo a sua própria empresa de colonização: Zé Paraná Empreendimentos Imobiliários Ltda. (OLIVEIRA, 2005).

Outros grandes produtores atuais também possuem o seu passado ligado ao processo de colonização de Mato Grosso, como Adilton Sachetti, Otaviano Pivetta, Erai Maggi, Eliseu Scheffer, Nelson Vigolo, entre outros. Todos estes possuem milhares de hectares de terra e faturam milhões de reais com a produção de suas fazendas, além disso, alguns também possuem envolvimento na política.

Esses foram apenas alguns exemplos de ascensão social que ocorreram em áreas de fronteira agrícola. São casos como o de André Maggi, de agricultores capitalizados do Sul do país que resolveram investir em novas terras no Centro-Oeste e acabaram por constituir um imenso patrimônio. No entanto, a maioria dos colonos não conseguiu obter o mesmo sucesso, alcançado por André Maggi, o que fez surgir inúmeras desigualdades sócioespaciais ao longo da BR-163, e que serão discutidas a seguir.

### **3.2 A dinâmica sócioespacial no Mato Grosso**

Os anos que se seguiram à inauguração da BR-163, em 1976, foram marcados por uma crescente dinamização do espaço ao longo da rodovia no Mato Grosso. Os projetos de colonização e as políticas públicas implantadas foram responsáveis pelo crescimento demográfico e incremento econômico da porção norte do estado. Com a pavimentação da rodovia até Guarantã do Norte o acesso aos produtos e serviços foi facilitado, além de viabilizar o escoamento da produção para os mercados e portos do Centro-Sul. Com a dinâmica produtiva em desenvolvimento, os núcleos urbanos provenientes dos projetos de colonização executados nas décadas de 1970 e 1980 deram origem a novos municípios, conforme pode ser verificado no Mapa 7.



**Mapa 7: Evolução da malha municipal de Mato Grosso entre 1967 e 2008**

**Fonte:** Oliveira (2005).

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

A fragmentação territorial e o aumento das atividades produtivas promoveram um fortalecimento político desta porção do estado, com isso, novas alianças se formaram para articular decisões favoráveis à dinâmica da região. Além disso, diversas tradings internacionais do agronegócio se instalaram no estado, contribuindo para tornar ainda mais complexas as relações econômicas e políticas, já que as decisões políticas em todos os níveis se tornam tendenciosas aos interesses do agronegócio e à lógica global do capital.

Como em toda rede, ao longo da BR-163 existem núcleos urbanos hierarquizados a partir de características, sobretudo, econômicas e políticas. Neste caso, a rodovia exerce a função de integrar e permitir a fluidez na rede. Partindo de Cuiabá, a BR-163 no Mato Grosso atravessa atualmente 19 municípios, mas exerce influência em muitos outros, que podem ser acessados através de rodovias estaduais. Para compreender a dinâmica dos municípios influenciados pela BR-163 no Mato Grosso é necessário antes analisar a dinâmica de duas cidades, Cuiabá e Rondonópolis, que estão diretamente ligadas aos circuitos produtivos da soja e influenciam e são influenciadas pela dinâmica produtiva de todo o estado.

A cidade de Rondonópolis se apresenta no Mato Grosso como um eixo de convergência da soja produzida no estado, já que é de passagem obrigatória pela cidade

qualquer carga que segue para exportação via portos do Sul e Sudeste do país. Deste modo, o município passou a abrigar indústria de esmagamento de soja, frigorífico, fábrica de fertilizantes, sede de transportadoras e de diversas empresas ligadas aos circuitos produtivos de grãos. Existe ainda por parte das grandes empresas a pretensão de instalar novas indústrias, como a Bunge (Figura 2) e a Dreyfus que veem ampliando suas atividades no município.



**Figura 2: Indústria esmagadora de soja da Bunge em Rondonópolis**

Fonte: Margarit, set/2008.

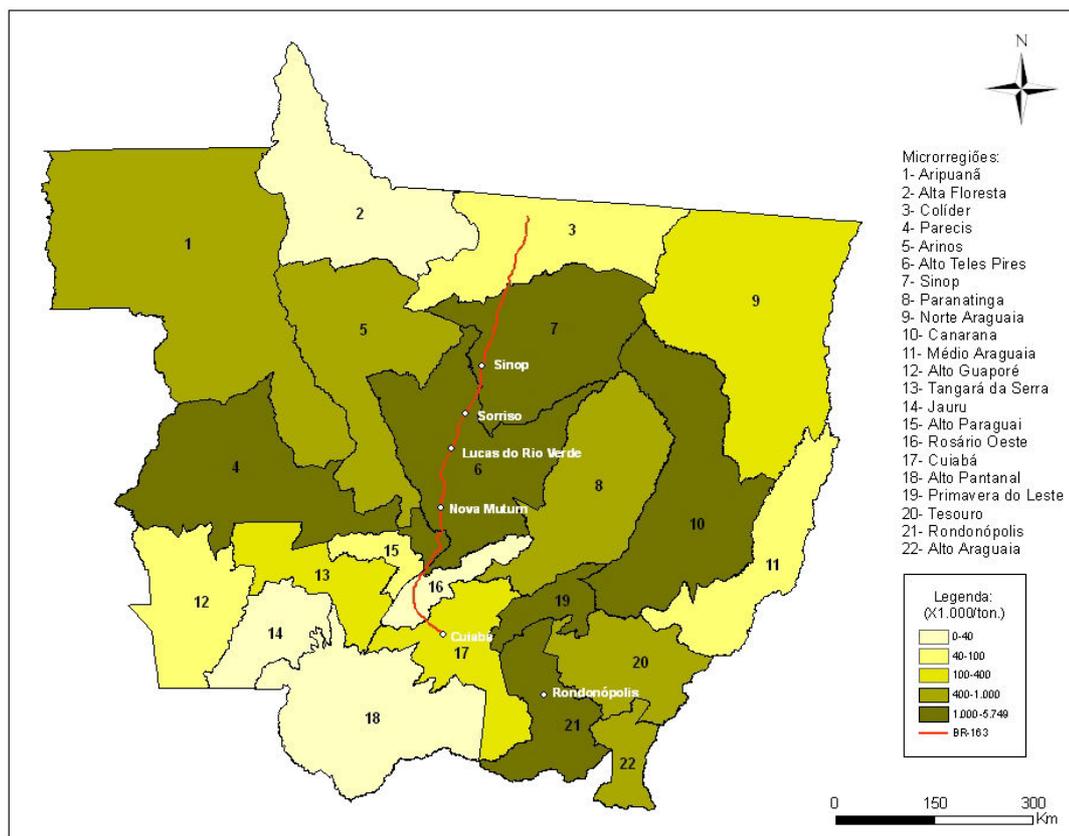
Estas ações, que promovem o desenvolvimento econômico do município, também transformam o espaço urbano, causando problemas sociais e ambientais. A cidade de Rondonópolis apresenta forte segregação sócioespacial, com o surgimento de condomínios de alta renda em contraposição aos bairros marcados pela pobreza e violência. O espaço destinado ao distrito industrial é alvo de intensa degradação ambiental, com a poluição de rios e córregos, além da grande quantidade de resíduos sólidos e mal-cheiro emitido pelas indústrias.

Rondonópolis, juntamente com Cuiabá, concentra sedes de muitas empresas, transformando estas cidades em importantes centros de tomada de decisões empresariais. A localização é estratégica, não só do ponto de vista logístico, já mencionado, mas também por ser Cuiabá a capital político-administrativa do estado, tornando possível articular decisões empresariais atreladas às decisões políticas. Esta associação favorece o fortalecimento das redes políticas, que unem empresários e políticos, muitas vezes em um só sujeito. O caso mais clássico é o de Blairo Maggi, ex-governador do Estado de Mato Grosso, cuja sede de sua empresa localizava-se em Rondonópolis (Figura 3) e foi recentemente transferida para Cuiabá, e de onde são negociados a soja, o milho e o algodão, produzidos pelo grupo, diretamente com o mercado externo (AZEVEDO, 2008).



**Figura 3: Sede do Grupo André Maggi em Rondonópolis**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

Se Cuiabá e Rondonópolis se destacam como importantes núcleos políticos, empresariais e industriais, o mesmo não acontece em relação à produção de grãos, que se concentra, em sua maior parte, em outros municípios. Ao analisar a produção de grãos nas microrregiões do estado, podemos detectar três grandes regiões produtoras: a primeira, na porção leste do estado, é a Microrregião de Parecis; a segunda, no meio-norte matogrossense, compreende as microrregiões do Alto Teles Pires e Sinop; já a terceira, na porção leste do estado, envolve as microrregiões de Canarana, Primavera do Leste e Rondonópolis, conforme pode ser visto no Mapa 8.



**Mapa 8: Produção de soja no Mato Grosso por microrregiões (2010 / em mil toneladas)**

**Fonte:** IBGE: Produção Agrícola Municipal (2010).

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Como pode se observar no Mapa 8, uma destas regiões encontra-se no eixo da BR-163, e compreende as microrregiões de Sinop e Alto Teles Pires, que juntas concentraram 37,8%, das cerca de 18,7 milhões de toneladas de soja produzidas no estado em 2010 (IBGE: Produção Agrícola Municipal, 2010). Com a agricultura consolidada, principalmente com o plantio da soja, esta região apresenta-se como indutora do processo de modernização para outras áreas, assim como o meio técnico-científico informacional mais consolidado e contíguo, vinculadas à economia internacional (BERNARDES, 2006).

A consolidação do agronegócio da soja nesta região alterou completamente a paisagem em menos de 30 anos, substituindo o cerrado pelo plantio de grãos. A Figura 4 é um claro exemplo da consolidação do modelo agro-exportador da soja no Mato Grosso, onde, segundo Souza (2006), cerca de 70% da área agrícola do estado está voltada para o cultivo de produtos com cotação no mercado externo.



**Figura 4: Plantação de soja em Lucas do Rio Verde**  
Fonte: Manoel Divino da Silva, 2010.

Na região produtora de grãos da BR-163 destacam-se as cidades de Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop, que possuem uma grande quantidade de empreendimentos ligados aos circuitos produtivos da soja. Também são nestes municípios que estão instaladas grandes empresas, como a ADM, Perdigão, Cargill, Sadia, Bunge, Fiagril, Grupo André Maggi, Dreyfus, Grupo Mutum, entre outras. Seja com um pequeno escritório ou uma grande indústria, estas empresas instalam fixos para estabelecer representações nestes municípios, como forma de assegurar seu território de atuação. A Figura 5 mostra um exemplo de unidade de armazenamento de grãos de uma trading instalada às margens da BR-163, em Sorriso.



**Figura 5: Unidade da ADM em Sorriso**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

Alem das tradings envolvidas na comercialização e processamento grãos, instaladas ao longo da BR-163 estão também as multinacionais dos setores químico e mecânico, diretamente ligados aos circuitos espaciais da produção de soja. A complementaridade destas

atividades representa os círculos de cooperação, indispensáveis para o pleno funcionamento dos circuitos. Afinal, o cultivo de soja requer alto nível técnico, envolvendo produtos químicos e maquinário moderno. Entre as diversas indústrias de insumos químicos, podemos destacar as multinacionais Bayer, Basf e Singenta, que monopolizam este setor e possuem unidades ao longo da BR-163. Assim como as indústrias químicas, empresas revendedoras e concessionárias de máquinas e peças das multinacionais Massey-Ferguson, New Holland, John Deere e Case IH também possuem unidades ao longo da rodovia (BERNARDES, 2006).

A instalação e consolidação dos circuitos espaciais da produção de grãos nesta região favoreceu também a instalação de outros ramos de atividades. O processamento de grãos agrega valor e capta novas atividades a integrar o circuito, já que o esmagamento dos grãos de soja gera dois subprodutos principais: o óleo e o farelo, este último amplamente utilizado em rações para alimentação animal. Desta forma, surge a cadeia carne/grãos, criando circuitos completos da produção (BERNARDES, 2010).

A ração é produzida a partir da soja, principal plantio da safra matogrossense, e do milho, plantado no período de entressafra da soja (safrinha), e utilizada principalmente para a alimentação de aves, suínos e bovinos confinados. Ao longo da BR-163 no Mato Grosso existem três grandes indústrias que integram este circuito completo, são: a Anhambi, instalada no município de Sorriso, a Perdigão, em Nova Mutum e a Sadia no município de Lucas do Rio Verde. A Tabela 3 apresenta um demonstrativo da dimensão destas indústrias, a partir do número de aviários, funcionários e abate diário de aves.

**Tabela 3: Indústrias avícolas no eixo da BR-163**

Empresa	Aviários	Funcionários	Abate/dia
Anhambi	62	s/d	40.000
Perdigão	574	2.249	280.000
Sadia	760	4.800	500.000
Total	1396	7.049	820.000

**Fonte:** Arruzzo; Brito (2010, p.52-53).

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Como observado na Tabela 3, a indústria da Sadia é atualmente a maior deste segmento na região e considerada também a maior indústria do ramo na América Latina. Além do abate de aves, a unidade da Sadia em Lucas do Rio Verde também abate suínos e possui uma fábrica de rações. A produção de carne é destinada principalmente para o mercado externo, beneficiada por uma conjuntura global favorável à exportação de carne brasileira. A Figura 6 apresenta a emblemática logomarca da empresa em frente à portaria principal da indústria em Lucas do Rio Verde, inaugurada em 2009.



**Figura 6: Indústria de beneficiamento de aves e suínos da Sadia em Lucas do Rio Verde**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

A instalação da indústria da Sadia em Lucas do Rio Verde promoveu um incremento econômico ao município, mas trouxe consigo uma série de problemas de ordem social e ambiental. Os efluentes da indústria, apesar de tratados, são lançados no Rio Verde, que tangencia a cidade e dá nome à mesma. O mau cheiro emitido pela atividade industrial é constante e é levado pelo vento para bairros próximos à indústria, causando incômodo à população.

A implantação de um empreendimento deste porte em uma cidade de pequeno porte, como aconteceu em Lucas do Rio Verde, atualmente com 45.556 habitantes, segundo o censo de 2010 do IBGE, gera impactos sociais severos. A unidade da Sadia em Lucas do Rio Verde emprega cerca de 5 mil pessoas, no entanto, a cidade não possui mão de obra suficiente para atender esta demanda. Para solucionar o problema foram levadas famílias dos Estados do Maranhão e Piauí para a cidade. Estas famílias foram alojadas em 3 mil casas (Figura 7), construídas pela própria empresa, próximo à fábrica, e alugadas por um valor simbólico de 50 reais, que podem se tornar posse definitiva caso o funcionário permaneça 10 anos na empresa (ARRUZZO e BRITO, 2010).



**Figura 7: Casas de Funcionários da Sadia em Lucas do Rio Verde**

Fonte: Margarit, jul/2011.

Lucas do Rio Verde é uma cidade cuja população possui um alto padrão de vida, com renda média per capita de 13.769 reais (IBGE, 2010). No entanto, segundo Arruzzo e Brito (2010), o salário médio dos funcionários de baixa qualificação da indústria da Sadia é de 550 reais, sendo insuficiente para acompanhar o padrão de vida do restante da população da cidade. Para tanto, foi instalado junto às casas dos funcionários um supermercado com preços abaixo dos praticados nos supermercados da cidade. No local onde se situam as casas dos funcionários também existe uma igreja evangélica e um estabelecimento onde acontecem bailes com músicas típicas do nordeste. A Figura 8 mostra o “Atacadão do povo”, supermercado construído para atender a um público específico: os funcionários da Sadia que possuem baixo poder aquisitivo.



**Figura 8: Supermercado junto à vila de funcionários da Sadia em Lucas do Rio Verde**

Fonte: Margarit, jul/2011.

A localização da vila de funcionários da Sadia distante do centro da cidade e próximo à fábrica é benéfica para o empregador, mas a distância não é só geográfica, ela também ocorre nos níveis: econômico, social e cultural. Os funcionários possuem uma infraestrutura básica para que não necessitem ir ao centro da cidade e de certa forma nem podem, já que suas rendas não lhe permitem o livre consumo no restante da cidade. Portanto, a existência de uma igreja, uma área de lazer e entretenimento e um supermercado permitem aos moradores da vila de funcionários que possam estabelecer suas relações sociais na própria vila, permanecendo em um espaço segregado do restante da área urbana.

A nova lógica produtiva, baseada no uso intensivo da técnica, com modernos sistemas de engenharia, apesar de trazer consigo um discurso de modernidade, continua tendo como base a baixa remuneração do trabalhador. Evidência disso é que a instalação da Sadia em Lucas do Rio Verde “importou” mão de obra dos estados do Maranhão e Piauí como forma de minimizar os custos da produção, já que naquele estado os graves problemas sociais levam a população a aceitar os baixos salários. Desta forma, o trabalhador é visto apenas como “parte da engrenagem”, sem que haja a preocupação da empresa com o tecido social envolvido, “podendo a modernidade significar grandes possibilidades como também grande ônus” (BERNARDES, 2010. p.25).

Ainda em Lucas do Rio Verde, no extremo oposto da cidade, estão sendo construídas 1.279 casas populares, sob as mesmas condições das construídas para os funcionários da Sadia. Ou seja, o novo bairro se localiza em uma área afastada da região central da cidade e com infraestrutura básica, como escola, posto de saúde e inclusive com a construção de um lago (Figura 9) para servir de área de lazer e garantir a permanência dos moradores no local.



**Figura 9: Lago construído em área próxima às casas populares em Lucas do Rio Verde**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

Se o desenvolvimento econômico, proporcionado pelo estabelecimento dos circuitos espaciais da produção nestas cidades, gera desigualdades e o surgimento de espaços segregados, em contrapartida, ele também gera certo conforto à população em geral. Isso ocorre porque na medida em que aumenta a arrecadação, o poder público investe em infraestrutura, com a instalação de alguns itens fundamentais para o bem estar dos moradores. Os municípios que fazem parte das regiões produtoras de soja no estado possuem boas escolas, postos de saúde, ruas pavimentadas, entre outros fatores que proporcionam maior bem estar e qualidade de vida a uma parte da população, mas que ainda mantém uma estrutura marcada por desigualdades, onde a população de baixa renda permanece segregada nas áreas periféricas e possui acesso diferenciado aos serviços oferecidos pelo município. A Figura 10 é um exemplo das boas condições de infraestrutura urbana e de serviços à população na região produtora de soja no Mato Grosso.



**Figura 10: Escola Estadual em Lucas do Rio Verde**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

A presença destes itens, apesar de serem indispensáveis à população em geral, são encontrados em quantidade e qualidade superiores nestes municípios, se comparado com alguns outros do estado ou de outros estados do Brasil. Os cuidados com o paisagismo urbano também são claramente notados em cidades como Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Sinop, entre outras, que se encontram no eixo da BR-163 no Estado de Mato Grosso, e que estão inseridas na região produtora de soja deste mesmo eixo. A beleza do sítio urbano reflete a preocupação com a imagem destas cidades para o Brasil e também para o mundo, já que as mesmas abrigam importantes empresas nacionais e internacionais. São estas mesmas cidades que constantemente estão nos noticiários, documentários e propagandas do governo do estado, como lugares de prosperidade, desenvolvimento e geração de riquezas.

A presença constante de mensagens de exaltação ao progresso, ao desenvolvimento e a tecnologia nos meios de comunicação e também em faixas e cartazes de propaganda é resultado da construção de uma psicofera. Trata-se da introdução de uma racionalidade local atrelada a uma conjuntura global, constituindo novos valores sociais fundamentados na adequação comportamental à expansão do meio técnico-científico (SANTOS, 1996). No entanto, a manutenção dessa aparente normalidade oculta diversos outros aspectos que não são difundidos, mas que são intrínsecos ao modelo de desenvolvimento econômico em curso. A ideia de que o desenvolvimento econômico traz apenas benefícios para estas cidades, esconde o fato, por exemplo, de que boa parte da vegetação de cerrado nesta região foi subtraída em cerca de apenas trinta anos, a ponto de se tornar artigo de museu, como acontece em Lucas do Rio Verde (Figura 11).



**Figura 11: Museu do Cerrado em Lucas do Rio Verde**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

Desta forma, torna-se evidente os problemas decorrentes da expansão do capital, que se territorializa e impõe uma nova ordem local. Trata-se de uma difusão territorial de um modelo globalizador que implica no exaurimento dos recursos naturais. A modernização da agricultura também provocou mudanças no estilo de vida das populações destes municípios. Durante as décadas de 1970 e 1980, os colonos que chegaram ao Mato Grosso, se instalaram, em sua maioria, em lotes rurais provenientes dos projetos de colonização. Portanto, nos municípios ao longo da BR-163, a maior parte da população morava e trabalhava no campo. Atualmente, houve uma inversão nesta dinâmica, com a situação de domicílio da maioria da população na zona urbana. Na década de 1970, 60% da população residia na zona rural, atualmente são apenas 18% (IBGE: Censos demográficos de 1970 e 2010).

Esta mudança vem ocorrendo, dentre outros motivos, devido à mecanização da agricultura, que dispensa mão de obra, e a necessidade do produtor de estar integrado ao

mercado global. Com isso, muitos proprietários de terra trocaram a sede de suas fazendas por casas nas cidades, estabelecendo escritórios para realizarem seus negócios, com a facilidade de acesso à internet, proximidade de bancos, cartórios e escritórios de outras empresas, onde podem negociar a produção. O monitoramento das atividades desenvolvidas nas propriedades passou a ser feito através de ordens aos empregados por telefone e algumas visitas semanais. Alguns proprietários estão instalando até mesmo câmeras nas fazendas para monitorar as atividades. Propriedades de grande extensão, atualmente, são facilmente monitoradas com sobrevoos de avião, fotografias aéreas e imagens de satélite.

Novas estratégias de controle da produção estão sendo adotadas com base em novas ferramentas tecnológicas, para alcançar uma “agricultura de precisão”, ou seja, com aumento de produtividade e redução de custos. Programas de computador são utilizados na gestão da agricultura, calculando o uso de insumos e melhorando a produtividade. Informações relativas à produtividade, propriedades do solo, topografia, imagens de satélite e fotografias aéreas podem ser utilizadas, por exemplo, para identificar áreas menos produtivas e auxiliar o proprietário na tomada de decisões quanto a sua correção. Tratores e colheitadeiras também são equipados com GPS, para a correta localização destas áreas. Em outros setores, como na suinocultura, por exemplo, também existem programas de computadores que calculam a mistura ideal para a ração e nos armazéns, o monitoramento da umidade evita o aparecimento de fungos (ARACRI, 2006).

Desta forma, a região produtora de grãos ao longo da BR-163 está se consolidando nos moldes de uma agricultura de precisão. O atual nível de desenvolvimento técnico-científico facilita o fluxo de informações, comprimi a relação espaço-tempo e permite a gestão integrada de todas as etapas da produção. Este processo ocorre de acordo com padrões internacionais de difusão de uma agricultura altamente tecnificada. A introdução da agricultura praticada atualmente no Mato Grosso nestes moldes torna a produção agrícola do estado mais competitiva no mercado internacional e proporciona o incremento constante do volume da produção e da técnica empregada.

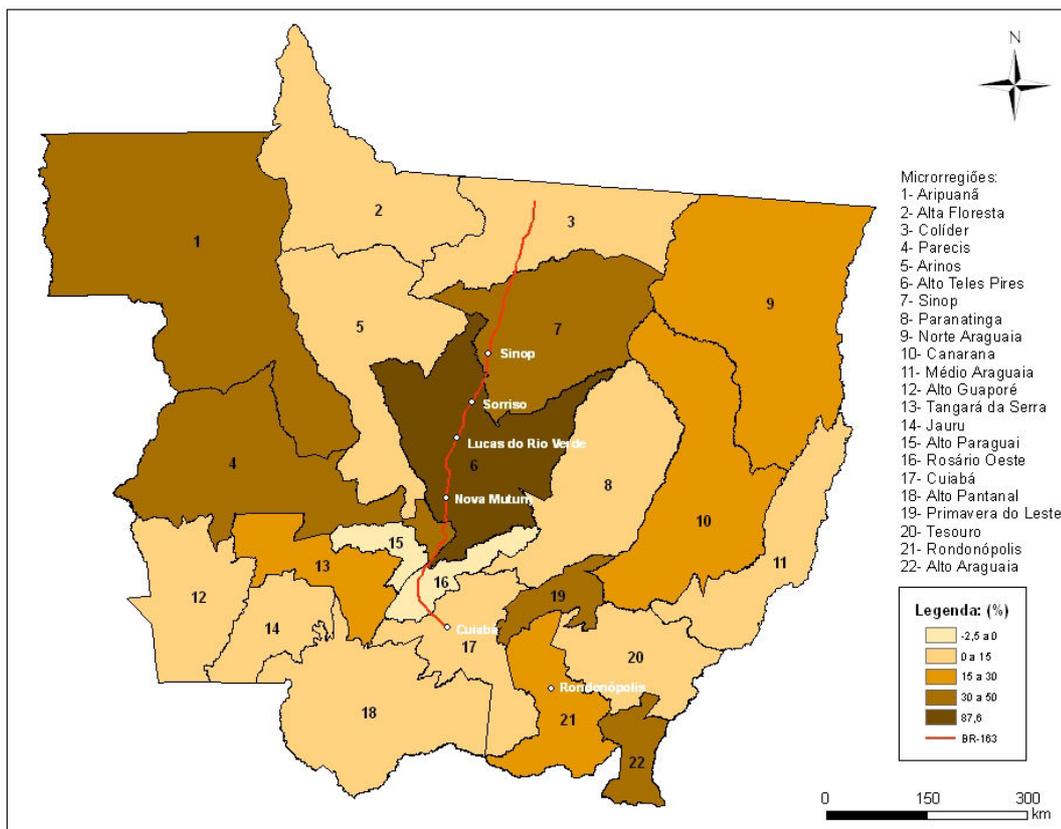
A introdução da produção agrícola do Estado de Mato Grosso no mercado global fez com que se instalassem nas cidades ao longo da BR-163 agências dos principais bancos e financeiras, facilitando a realização de movimentações financeiras e empréstimos sem a necessidade de deslocamento dos produtores para a capital. Nestas cidades também é crescente o número de empresas de consultoria e laboratórios de pesquisa, imprescindíveis diante das exigências do mercado global, para agregar tecnologia, gestão e informação à produção agrícola (BERNARDES, 2006).

Com o crescimento da oferta de tecnologia e serviços destinados ao setor agrícola, nas cidades ao longo da BR-163 no Mato Grosso, ocorre o fortalecimento dos circuitos espaciais da produção, que agora passam a “enxergar” o mercado global a partir de todos os “nós” da rede. Ou seja, é possível agora comprar e vender grãos no mercado internacional, obter financiamentos, consultoria e estabelecer pesquisas a partir de várias destas cidades e não mais apenas na capital. Tudo isso graças ao desenvolvimento do meio técnico-científico informacional, que passa a permitir a conexão dos mercados locais diretamente com o mercado global, ou como sintetiza Santos:

Nas condições atuais do meio técnico-científico, os fatores de coesão entre a cidade e o campo se tornaram mais numerosos e fortes. A agricultura moderna, à base de ciência, tecnologia e informação, demanda um consumo produtivo cuja resposta, imediata, deve ser encontrada na cidade próxima. Com a divisão interurbana do trabalho, as tarefas especializadas reduzem os respectivos custos unitários, aumentando a produtividade e a rentabilidade de cada agente individual e fortalecendo o conjunto de cidades (SANTOS, 1996. p.227).

Este processo de integração e desenvolvimento do meio técnico-científico informacional aumenta a fluidez dos circuitos espaciais da produção e torna o território mais produtivo. Com isso, ocorre um reordenamento territorial vinculado à racionalidade hegemônica, que gera também desigualdades espaciais, como destacado anteriormente (SANTOS, 1996).

A dinamização da economia e o aumento das atividades produtivas nos municípios que integram as regiões produtoras de soja vêm atraindo pessoas de diversas partes de Mato Grosso e de outros estados do Brasil. Entretanto, a dinâmica migratória atual é diferente da que ocorreu nas décadas de 1970 e 1980, quando migrantes procedentes da Região Sul colonizaram o estado, desenvolvendo atividades agrícolas. Desta vez, os migrantes que chegam ao estado se instalam, em sua maioria, nos núcleos urbanos, ocupando postos de trabalho na indústria, comércio e atividades ligadas aos circuitos produtivos da soja. O Mapa 9 reflete a relação existente entre o crescimento demográfico e a produção de soja, onde é possível constatar maior incremento populacional nas regiões produtoras do grão, mencionadas no Mapa 8. Destaca-se a Microrregião do Alto Teles Pires que sofreu um acréscimo de população de 87,6% na última década (IBGE, 2010).



**Mapa 9: Crescimento demográfico no Mato Grosso por microrregiões (2000-2010)**

Fonte: IBGE: Censos demográficos de 2000 e 2010.

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

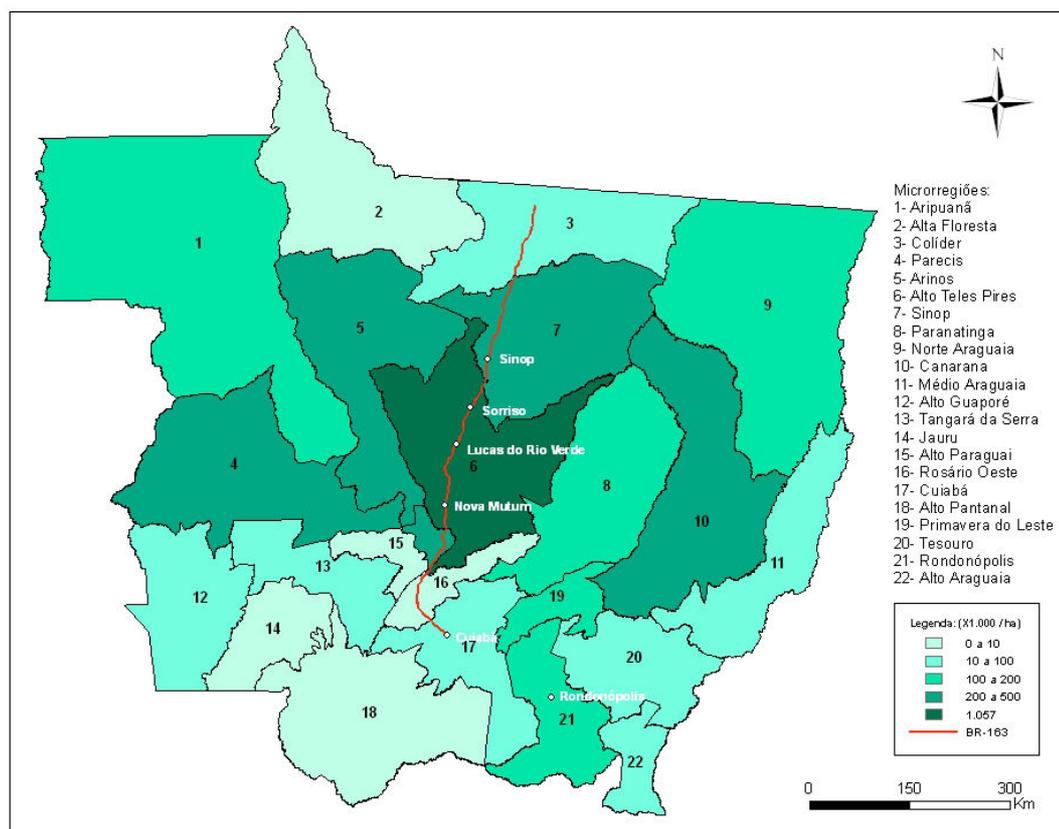
Enquanto a Microrregião do Alto Teles Pires experimenta um incremento populacional e econômico devido à produção de soja, o entorno da rodovia BR-163, de Sinop até a divisa com o Estado do Pará, no extremo norte do estado, apresenta uma dinâmica diferente. As microrregiões de Sinop e Colíder possuem áreas que estão em constante transformação e economia diversificada, com o plantio de arroz, madeireiras, mineração, carvoarias, pecuária, além dos plantios de soja e milho, recentes nesta região e em ampliação. É uma área típica de expansão da fronteira agrícola, marcada pelo desmatamento para a criação de pastagens e a progressiva substituição desta última por grãos.

O município de Sinop é um polo madeireiro, que teve seu auge nas décadas de 1970 e 1980, quando ocorreu intenso desmatamento no norte de Mato Grosso devido aos projetos de colonização e incentivos governamentais. Atualmente, apesar de estar em declínio, a atividade madeireira ainda é forte no município. Entretanto, as fontes de matéria-prima estão cada vez mais escassas e distantes, devido ao elevado desflorestamento e a ascensão de atividades agropecuárias nas áreas mais próximas. O que ocorreu nos últimos 30 anos, foi um deslocamento da fronteira agrícola em direção à Amazônia, com a modernização agropecuária

do meio-norte matogrossense e o desmatamento de novas áreas no extremo norte. Com isso, está ocorrendo também um deslocamento gradativo da indústria madeireira para outras áreas no extremo norte de Mato Grosso e no Pará (PICOLI, 2006).

A fronteira agrícola matogrossense é representada atualmente por municípios como: Sinop, Tabaporã, Terra Nova do Norte, Cláudia, Colíder, entre outros, que estão sofrendo diversas transformações. Nestes municípios as atividades tradicionais estão dando lugar à agricultura moderna, como extensões das áreas mais ao sul, cujas atividades de alto nível tecnológico já estão consolidadas. Trata-se da introdução de máquinas, produtos químicos, entre outros elementos que representam uma agricultura tecnificada e incorporada à racionalidade de uma economia globalizada (BERNARDES, 2006).

No Mapa 10 é possível visualizar a expansão da fronteira agrícola na BR-163 a partir do incremento das áreas cultivadas com soja nos últimos 10 anos. A Microrregião do Alto Teles Pires foi a em que mais o plantio de soja se expandiu, incorporando mais de 1 milhão de hectares entre 2000 e 2010. Na Microrregião de Sinop foram mais de 368 mil hectares e na Microrregião de Colíder foram cerca de 28 mil hectares incorporados ao plantio de soja no mesmo período. Isso demonstra a consolidação da Microrregião do Alto Teles Pires como área produtora de soja e a gradativa expansão em direção ao extremo norte do estado.



**Mapa 10: Expansão da área cultivada com soja no Mato Grosso por microrregião (2000-2010)**

**Fonte:** IBGE: Produção Agrícola Municipal de 2000 e 2010.

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Na área de expansão da soja destaca-se a cidade de Sinop como polo regional, que recebe moradores de outros 34 municípios em busca de mercadorias e serviços disponíveis na cidade, conhecida como “a capital do nortão”. O município possui 113 mil habitantes, sendo 83% destes residindo na zona urbana (IBGE, 2010). Sinop possui mais de 12 mil empresas instaladas, sendo 1.641 no setor industrial, 4.445 no setor de comércio e 6.262 no setor de serviços, concentrando assim, grande parte das atividades do norte do estado e se consolidando como um grande polo de comércio e serviços (Prefeitura Municipal de Sinop, 2011). Desta forma, Sinop revela-se como centro irradiador de tecnologia na fronteira agrícola, com concessionárias das principais fabricantes de máquinas agrícolas e comércio de insumos.

**A expansão da fronteira agrícola implica em diversas mudanças. A agricultura se torna mais tecnificada e incorpora um modelo de produção baseado no aumento da produtividade. Entretanto, é impossível falar de modernização da agricultura sem apontar o processo histórico de concentração fundiária. A atual estrutura fundiária de Mato Grosso é extremamente desigual, com a concentração de 73% das terras em 5% dos estabelecimentos, com mais de 1000 hectares, conforme mostra a**

Tabela 4. Este cenário é resultado da distribuição de terras a grandes grupos empresariais nas décadas de 1970 e 1980 e o insucesso de muitos colonos que venderam suas terras a proprietários bem sucedidos, que por sua vez incorporaram áreas ilimitadamente. Esse processo causou a formação de extensas propriedades que passaram a incorporar a produção de grãos, notadamente a soja.

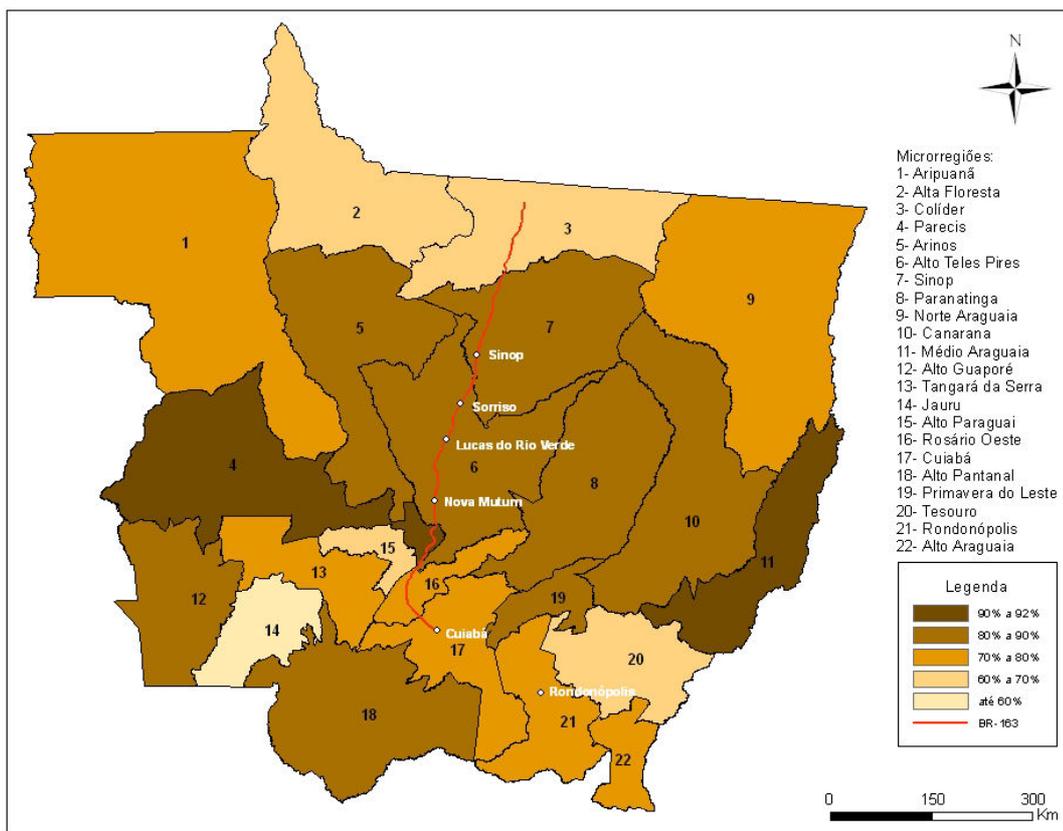
**Tabela 4: Estrutura fundiária do Estado de Mato Grosso (1975-2006)**

Área (ha)	Número de estabelecimentos agropecuários				Área dos estabelecimentos agropecuários			
	1975	1985	1995	2006	1975	1985	1995	2006
Menos de 100	90%	83%	75%	81%	6%	6%	6%	10%
de 100 a 1000	7%	13%	19%	14%	10%	13%	14%	16%
mais de 1000	3%	4%	6%	5%	84%	81%	80%	73%

**Fonte:** IBGE: Censo Agropecuário (série histórica, 1975-2006).

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

O atual modelo produtivo de Mato Grosso, baseado na produção de grãos para exportação, exige alto nível técnico, tornando viável apenas a produção em larga escala. Desta forma, os circuitos produtivos são limitados à participação de médios e grandes produtores, causando reflexos na estrutura fundiária do estado. Como podem ser observadas no Mapa 11, as microrregiões produtoras de grãos (Mapa 8) apresentam altos níveis de concentração fundiária, resultado da exclusão dos pequenos agricultores do processo produtivo.



**Mapa 11: Terras em estabelecimentos com mais de 1000 hectares no Mato Grosso**

Fonte: IBGE: Censo Agropecuário (2006).

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

A concentração de mais de 80% das terras em estabelecimentos com mais de 1000 ha nas áreas produtoras de soja aponta para uma desigualdade histórica, que não conseguiu ser revertida com os programas de reforma agrária. Para agravar ainda mais a questão agrária, existem muitas terras improdutivas em todo o território nacional, passíveis de reforma agrária, mas que só corroboram para aumentar a especulação fundiária. Neste contexto, as regiões Norte e Centro-Oeste despontam como uma espécie de “paraíso” do latifúndio, das terras improdutivas, da especulação fundiária e do desmatamento ilegal.

A expansão da fronteira agrícola capitalista na Amazônia é um caso emblemático de todo este processo. Gigantescas extensões de terras públicas foram apropriadas por grandes produtores, empresas e grileiros, que exploraram a madeira, o garimpo, a pecuária e mais recentemente o plantio de grãos. Atualmente, as terras mato-grossense pertencem basicamente a cerca de 300 grandes produtores, que possuem em média mais de 10 mil hectares de soja cada.

A situação do pequeno produtor no Mato Grosso é bem delicada. O governo federal tenta inseri-los nos circuitos produtivos da soja, através da produção de biodiesel. Para isso,

foi criado o Selo Combustível Social, concedido às empresas que comprarem matéria-prima proveniente da agricultura familiar. No Estado de Mato Grosso, a principal matéria-prima utilizada para a produção do biodiesel é a soja. Entretanto, para o pequeno produtor, a produção de soja é inviável, já que é necessária a utilização de maquinário sofisticado e de alto custo. Desta forma, todo o processo de produção de soja em propriedades de pequenos agricultores, desde o plantio até a colheita, é realizado por grandes empresas, descaracterizando, portanto, a agricultura familiar (MONTEIRO; PINTO, 2011).

As atividades agrícolas de Mato Grosso baseadas na produção de soja vem experimentando elevada taxa de crescimento, assim como contribuindo para um aumento expressivo do Produto Interno Bruto do país. Contudo, é importante refletir sobre as consequências da modernização da agropecuária matogrossense e seus reflexos nos indicadores sociais. A modernização e tecnificação das atividades produtivas no campo estão alterando substancialmente as relações de produção e provocando um reordenamento das forças produtivas internas por intermédio da emergência dos circuitos espaciais da produção de soja.

Atualmente, diversas cidades no Mato Grosso estão se desenvolvendo economicamente em função da soja, mas este modelo é extremamente frágil, pois a população está inserida quase que integralmente nos circuitos produtivos da soja. Basta uma pequena queda na cotação internacional do grão para desencadear uma crise que atinge a toda população. Exemplo disso ocorreu em 2006, quando uma queda brusca da cotação da soja no mercado internacional provocou uma grave crise nestas cidades, ocasionando a parada das atividades e um protesto de produtores, que saindo da cidade de Ipiranga do Norte, interromperam o tráfego na BR-163. Esta manifestação ficou conhecida como o “grito do ipiranga” e tornou evidente a fragilidade inerente a um circuito produtivo baseado apenas na soja.

Nos municípios do Estado de Mato Grosso onde os circuitos produtivos da soja estão consolidados ocorre uma relação de interdependência entre os diferentes setores da economia. A agricultura e a indústria estão estreitamente relacionadas e o setor de comércio e serviços atende direta ou indiretamente a estes setores. A provisão de serviços à população e o comércio são movimentados pelo fluxo de capital proveniente das atividades agroindustriais. A melhoria na qualidade de escolas e hospitais reflete a arrecadação do município com impostos e a intensidade das vendas do comércio ocorre no mesmo grau da remuneração dos funcionários. O produtor tem a sua renda garantida a partir da colheita e sua venda de acordo com a cotação dos grãos no mercado internacional. O mesmo ocorre com os funcionários,

cujo pagamento de muitas fazendas é feito com sacas de soja. Neste contexto, onde a soja virou moeda de troca e movimentou todas as relações financeiras da cidade, qualquer variação na sua cotação internacional representa mudanças em todas as relações sociais e econômicas dos municípios.

### **3.3 A dinâmica sócioespacial no Pará**

A colonização da BR-163 no Pará foi realizada concomitantemente com a de Mato Grosso, entretanto, se deu de forma diferente. A BR-163 no Pará possui conexão com a Transamazônica, inclusive com um trecho coincidente, o que favoreceu a colonização por nordestinos, principalmente, vindos do Maranhão. Os processos de ocupação ao longo das duas rodovias no Pará se confundem, já que os projetos de colonização, implantados em ambas as rodovias, foram dirigidos pelo INCRA, e consistiram na distribuição de lotes de 100 ha, com uma rede hierarquizada de núcleos urbanos: rurópolis, agrópolis e agrovilas. Estes núcleos serviriam de apoio na comercialização de insumos e da produção, e possuíam escolas, igrejas, armazéns, ou seja, infraestrutura básica para se estabelecerem ali as relações sociais dos colonos, se tornando a base para sua organização (BECKER, 1990). Foi assim que surgiram cidades como: Pacajá, Anapú, Altamira, Brasil Novo, Medicilândia, Uruará, Placas e Rurópolis.

Como todo projeto, as concepções pensadas para a colonização do INCRA na Amazônia eram entusiasmantes, mas as distorções e irregularidades em sua execução não tardaram a surgir. Primeiramente, pelo baixo nível de assistência técnica prestada aos colonos pelo INCRA e sua rápida conclusão. Segundo, porque houve a distribuição irregular das terras, com lotes de 100 ha a 2.500 ha, ou seja, de início, já se criou uma estrutura desigual, com uma imensa disparidade entre pequenos e grandes proprietários. Isso gerou desigualdades também na forma de produção e de comercialização, já que os grandes possuíam maior facilidade e viabilidade em comprar equipamentos e comercializar os seus produtos. Como os pequenos proprietários não possuíam condições para adquirir um veículo e transportar mercadorias ficavam impossibilitados de vender sua produção.

Existem desigualdades também em relação ao acesso a crédito. Além do favorecimento dos grandes proprietários em detrimento do pequeno, a distribuição também se dava de forma diferente em relação à origem do migrante. Segundo relatos de antigos colonos, o acesso ao crédito agrícola sempre foi facilitado aos colonos de origem sulista, e dificultado, ou muitas vezes negado, aos nordestinos. Isso fez surgir um estigma entre os

colonos, de que “gaúcho”, forma como é chamado na região qualquer pessoa de origem sulista, tem dinheiro, e “maranhense”, ou seja, os nordestinos, são pobres.

A falta de assistência do INCRA, a dificuldade de transporte de mercadorias, a distribuição desigual de terras e os empecilhos no acesso ao crédito ocasionaram o insucesso de muitos colonos, que acabaram por vender suas terras, que eram incorporadas as grandes propriedades, e que, por conseguinte, se tornavam ainda maiores. Aos colonos que venderam suas terras restaram algumas opções: trabalhar no garimpo, se tornar funcionário nas propriedades que prosperaram, ir morar na periferia das cidades, ou, como aconteceu com muitos deles, migrar para outro local e se apossar de novas terras, o que gerou o atual quadro fundiário do estado, onde muitos agricultores não possuem o título da terra. Há ainda, uma grande quantidade de terras abandonadas, cujos donos não conseguiram sanar suas dívidas nos bancos, que por sua vez, possuem pátios lotados de máquinas apodrecendo, dadas como garantia no pagamento de dívidas.

Os projetos de colonização também geraram severos impactos sócioambientais. Populações indígenas foram dizimadas para dar lugar aos colonos e o desmatamento era condição obrigatória para a obtenção do título definitivo da terra. O processo de desmatamento seguia as seguintes etapas: Quando era viável, a madeira mais nobre era retirada e comercializada, em seguida, toda a mata era derrubada. Após alguns meses, depois de seco, os restos eram incendiados. Sobre as cinzas eram lançadas, por avião, as sementes que formariam as pastagens (OLIVEIRA, 2005).

A pecuária se tornou uma das principais atividades praticadas ao longo da BR-163 no Pará. Entretanto, esta prática não está relacionada ao estabelecimento de atividades produtivas, mas sim a consagração da grilagem de terras públicas, com a introdução do gado para fins de legitimação da posse da terra, como recurso à especulação fundiária, já que a dificuldade de tráfego da rodovia impediu a consolidação das atividades produtivas.

A falta de manutenção da BR-163, nos anos que se seguiram após a sua inauguração, em 1976, transformou o trecho não pavimentado em um desafio a quem arriscasse atravessá-los. Como consequência, a dificuldade de acesso a bens e serviços, assim como para o escoamento da produção, transformou este espaço em um bolsão de pobreza e problemas sociais. Desta forma, o espaço ao longo da BR-163 no Pará representa uma descontinuidade do território-rede formado no Mato Grosso. A dificuldade de acesso não permite a mesma fluidez da rede observada naquele estado e impede a continuidade das relações estabelecidas com o mercado global com a mesma intensidade. Na Figura 12 é possível perceber a dificuldade de acesso no período chuvoso, quando a rodovia se torna intransitável.



**Figura 12: BR-163 no período chuvoso**  
Fonte: Maurício Torres in: Orrico (2005, p.439).

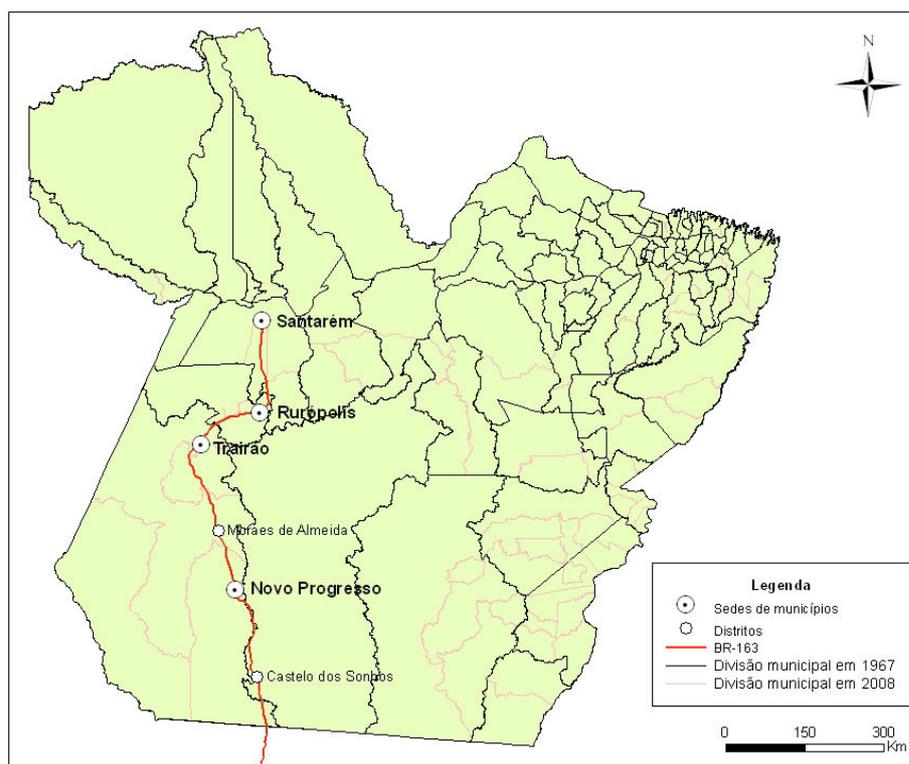
As dificuldades de tráfego na BR-163 e na BR-230 colaboraram para que o transporte de pessoas e mercadorias através dos rios ainda fosse predominante. A principal cidade da BR-163 paraense é Santarém, que exerce influência sobre muitas outras. Itaituba é a segunda maior cidade do oeste do Pará e também exerce influência sobre os municípios ao seu redor (OLIVEIRA, 2005). Ambas, são cidades localizadas às margens de rios, que possuem uma ampla gama de serviços à população e importantes portos que recebem barcos vindos de diversas outras cidades, distritos e comunidades ao longo dos rios. A Figura 13 mostra os barcos na orla de Santarém, que partem para diversas localidades, transportando pessoas e mercadorias.



**Figura 13: Barcos na orla de Santarém**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

Devido às dificuldades na circulação pela rodovia, os núcleos urbanos que não estão às margens de nenhum rio enfrentam o isolamento no período chuvoso, quando os transportes de passageiros e mercadorias são interrompidos. Os cerca de mil quilômetros da BR-163 no Pará

atravessam apenas 4 sedes de municípios: Novo Progresso, Trairão, Rurópolis e Santarém, mas existem também distritos e pequenas comunidades à beira da rodovia. Um exemplo de isolamento e dificuldade de acesso e gestão do território é Castelo dos Sonhos, distrito de Altamira, distante mais de mil quilômetros, em estrada de terra, da sede de seu município. O Mapa 12 mostra as sedes de municípios e distritos existentes ao longo da BR-163, assim como os municípios instalados após a construção da rodovia na década de 1970.



**Mapa 12: Evolução da malha municipal do Pará entre 1967 e 2008**

**Fonte:** Oliveira (2005).

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

A atual configuração da malha municipal ao longo da BR-163 no Pará reflete as dificuldades de acesso impostas pelas rodovias. Diferente do que aconteceu no Mato Grosso, onde houve uma intensa fragmentação do território devido ao grande número de projetos de colonização instalados, que se transformaram em municípios, no Pará poucos municípios foram criados desde a década de 1970, o que demonstra a baixa eficiência das políticas públicas na ocupação do território. A colonização no Pará ocorreu, ou seja, a população ocupou o espaço, no entanto, não se efetivou da mesma forma a promoção de mecanismos de assistência. Escolas, hospitais, saneamento, entre outros, ainda são escassos e precários, e o deslocamento em busca destes serviços em outros municípios é extremamente difícil e quase impossível no período chuvoso, quando a rodovia fica intransitável. Deste modo, a população

existente ao longo da BR-163 no Pará encontra-se em estado de total abandono pelo poder público.

A dificuldade de acesso impede a gestão eficiente do território e enfraquece a articulação política com o restante do estado, impedindo possíveis emancipações de alguns distritos e a captação de recursos. Existem diversas comunidades ao longo da BR-163 no Pará, caracterizadas por algumas dezenas de casas, uma igreja e alguns poucos estabelecimentos comerciais (Figura 14). Algumas surgiram a partir do garimpo de ouro, já outras a partir de um núcleo rural. De qualquer forma, todas devem ser beneficiadas pela pavimentação, com melhorias na circulação, acesso a bens e serviços e dinamização econômica a partir do incremento do tráfego na rodovia.



**Figura 14: Comunidade Santa Júlia em trecho já pavimentado da BR-163 entre Novo Progresso e Moraes de Almeida**

Fonte: Margarit, jul/2011.

Apesar do isolamento, as cidades, distritos e comunidades ao longo da BR-163 possuem elementos ilustrativos da sociedade moderna brasileira. A chegada da energia elétrica, através do programa “luz para todos” do governo federal, até mesmo em pequenas casas isoladas no meio da mata, permitiu o acesso à tecnologia, influenciando no modo de vida da população. A televisão e a internet, através de antenas parabólicas e acesso via satélite, já são elementos comuns, apesar de não serem acessíveis a todos. É comum ver pessoas reunidas em torno de televisões, em paradas de ônibus, bares, restaurantes, entre outros lugares onde elas existem, para assistir às novelas e aos telejornais. As “lan-houses” permitem o acesso à internet, para um público de maioria adolescente. Desta forma, até mesmo uma pequena comunidade consegue estar “conectada” com o mundo (Figura 15).



**Figura 15: Estabelecimento que oferece acesso à internet na comunidade de Cachoeira da Serra.**

**Fonte:** Messias Modesto dos Passos, set/2011.

Devido à importância da navegação nos rios da Amazônia, as principais cidades localizam-se à beira dos mesmos. Entretanto, com a pavimentação da BR-163 um novo padrão de organização espacial e de circulação está surgindo. As cidades instaladas junto às rodovias e sem ligação por rios estão apresentando maior incremento populacional e o surgimento de diversas atividades produtivas. Em Castelo dos Sonhos, por exemplo, às margens da BR-163, está sendo construído um frigorífico da empresa Guaporé Carne (Figura 16), que deve captar boa parte da produção de bovinos do sudoeste do Pará.



**Figura 16: Frigorífico da Guaporé Carne em construção às margens da BR-163 no Pará**

**Fonte:** Margarit, jul/2011.

Concomitante à instalação de novos empreendimentos industriais ao longo da rodovia, toda uma infraestrutura também está sendo montada para atender ao tráfego de veículos, que deve aumentar significativamente após a pavimentação. Estão sendo construídos postos de combustível (Figura 17) e outros serviços estão se expandindo, como oficinas mecânicas, borracharias, lojas de auto peças e pequenas concessionárias de automóveis.



**Figura 17: Posto de combustível em construção na comunidade de Cachoeira da Serra**

Fonte: Margarit, jul/2011.

Para atender à crescente demanda de passageiros, as empresas de transporte rodoviário estão se reestruturando, adquirindo novos veículos e aumentando a oferta de viagens. A Figura 18 mostra um veículo da “Verde Transportes”, antiga empresa “Real Norte”, que se reestruturou, alterando seu nome para fazer alusão à natureza e a integração da floresta. A empresa também adquiriu novos veículos e reformou seus guichês de atendimento. Outras três empresas de transporte rodoviário de passageiros também atuam na BR-163 no Pará, são elas: Ouro e Prata, Satélite e Tapajós, além de micro-ônibus de cooperativas.



**Figura 18: Veículo da empresa Verde Transportes na BR-163 no Pará**

Fonte: Margarit, jul/2011.

O transporte rodoviário ainda é irregular, ou seja, possui horários incertos, podendo um ônibus atrasar até 5 horas, dependendo das condições da estrada. Entretanto, esta irregularidade está diminuindo cada vez mais, já que diversos trechos já foram pavimentados e outros estão recebendo o serviço de terraplanagem. Desta forma, a rodovia apresenta, em

geral, boas condições de tráfego e maquinários realizando obras em toda a sua extensão, prontos para retirar qualquer veículo que eventualmente fique atolado. A Figura 19 mostra um trecho da BR-163 em pavimentação, próximo a Serra do Cachimbo.



**Figura 19: Trecho da BR-163 em pavimentação**  
Fonte: Aparecido Pereira da Silva, out/2010.

O discurso que envolve as ideias de modernidade, progresso e desenvolvimento abarca a maioria da população residente ao longo da BR-163, principalmente no tocante à pavimentação da rodovia. Praticamente todos anseiam por melhores condições de vida a partir do asfaltamento da BR-163. Entretanto, a atual fase de desenvolvimento econômico ao longo da rodovia é contraditória, já que apresenta simultaneamente elementos modernos e arcaicos. A energia elétrica, internet, televisão, aviões, GPS, entre outros, possibilitaram a comunicação com o mundo, assim como o monitoramento de atividades e propriedades via satélite e a proliferação de novas relações sociais marcadas pela instantaneidade das informações. Concomitantemente à expansão do meio técnico-científico informacional houve a ampliação do trabalho escravo, assassinatos, contrabando, narcotráfico, grilagem de terras e diversos outros crimes de ordem ambiental, que serão discutidos no item 4.3 deste trabalho. Esta dicotomia entre a modernidade e a ilegalidade demonstra a instabilidade e fragilidade das relações sociais e econômicas na fronteira agrícola.

Muitos dos crimes envolvem os conflitos por terra, que tem na grilagem o seu principal motivo. Em 1971 o governo militar determinou que uma faixa de 100 km, em ambos os lados, ao longo das rodovias, passaria para o controle do governo federal. Oliveira (2005) alerta que quase todas as terras ao longo da BR-163 no Pará continuam sendo da União e, portanto, praticamente todas as ocupações são ilegais. Os moradores dos assentamentos não possuem titulação e os grandes fazendeiros são amparados por uma legislação branda e a ausência de fiscalização, já que continuam a desmatar e a ocupar novas áreas.

A ilegalidade se tornou tão frequente que passou a ser considerada como normal. O envolvimento da Polícia Militar e políticos com tais crimes são comuns. A grilagem de terras e a atuação de madeireiras motivam os frequentes assassinatos, cuja polícia é conivente ou simplesmente ignora a sua ocorrência. Diante deste cenário, a população reivindica a presença do Estado, entretanto, entende que somente o poder federal pode trazer proteção a ela e punição aos infratores, já que os poderes estaduais e municipais são vistos, em geral, como ameaça. Esta analogia é evidente, por exemplo, na atuação do IBAMA em Itaituba e Santarém, que recebe denúncias de trabalho escravo, deficiência de atendimento médico e escolar, entre outras, cujas responsabilidades não lhe competem (TORRES, 2005). O próprio IBAMA ainda é utilizado como instrumento de grilagem, já que multas por desmatamento são utilizadas para comprovar a presença na terra para sua possível regularização, ou seja, o desmatamento é reconhecido como benfeitoria (FEARNSSIDE, 2005).

O garimpo do ouro é outra atividade que envolve grande número de ilegalidades na área de influência da BR-163, com frequentes assassinatos, contrabando de ouro, venda de drogas, desmatamento, poluição por mercúrio, prostituição infantil, entre outras. Também é uma atividade que movimentava grande volume de dinheiro e ocupa uma extensa área. A mineração do ouro é antiga na Amazônia, e já era executada antes mesmo da construção das rodovias. A abertura das estradas fez surgir muitos conflitos de terra, o que ocasionou a morte de muitos garimpeiros, a desistência de outros e a regularização de alguns junto ao Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM).

No sudoeste do Pará a atividade mineradora teve início em 1958 com a extração manual nos aluviões. Com a introdução de novas técnicas, que compreendiam a dragagem de rios e desmonte por jatos de água, a produção aumentou significativamente, chegando próximo a 20 toneladas em 1979, transformando a região na maior produtora de ouro do país e atraindo milhares de pessoas. A atividade garimpeira originou a criação da cidade de Novo Progresso e dos distritos de Moraes Almeida, pertencente ao município de Itaituba, e Castelo dos Sonhos, que pertence à Altamira (OLIVEIRA, 2005).

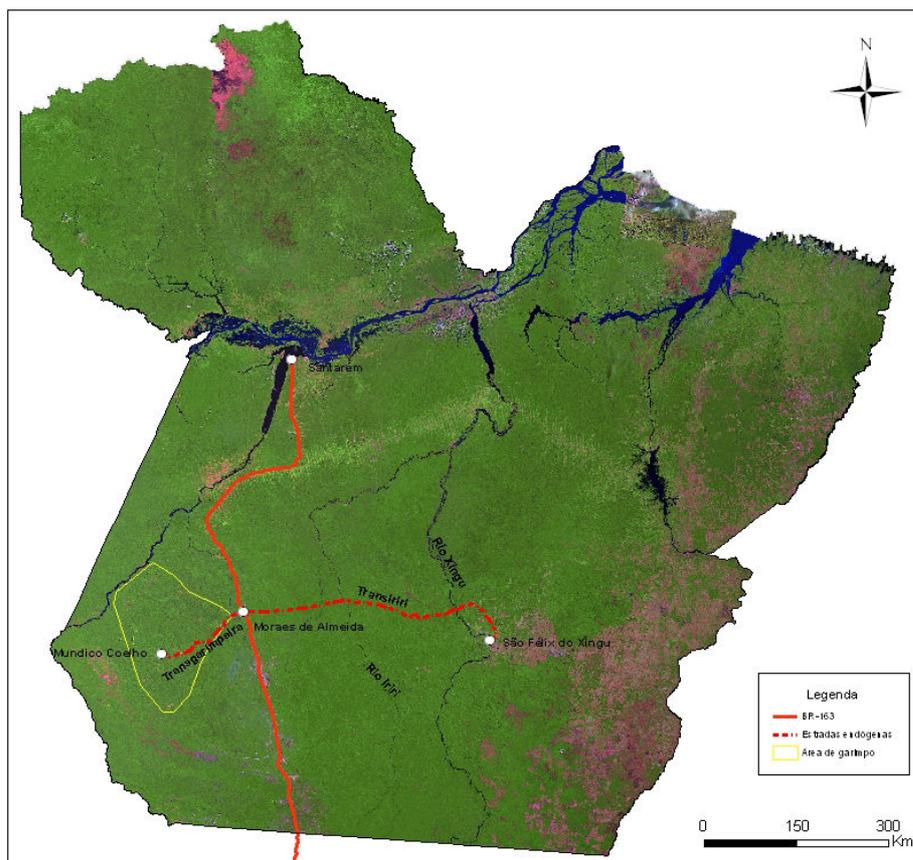
A atividade garimpeira atualmente está em declínio na região, mas ainda envolve um enorme contingente de trabalhadores. É difícil obter números precisos quanto à quantidade de trabalhadores atuando no garimpo, pois a maioria deles atua na ilegalidade. Segundo Picoli (2006), existem muitas pessoas com problemas na justiça e algumas ameaçadas de morte, o que faz com que atuem no garimpo na clandestinidade, com o uso de apelidos e nomes falsos. Apesar das dificuldades na obtenção de dados, segundo entrevistas realizadas com moradores, políticos e com os próprios garimpeiros, é possível estimar que cerca de 50 mil pessoas

estejam trabalhando direta ou indiretamente nos garimpos existentes em cerca de 20.000 km<sup>2</sup> de área dos municípios de Novo Progresso, Itaituba e Jacareacanga. Estas áreas são alvo de intensa degradação ambiental e as pessoas envolvidas atuam sob péssimas condições de trabalho, sem equipamentos de segurança e residindo em alojamentos precários.

O eixo principal do garimpo na região é uma estrada conhecida como “transgarimpeira” que parte da BR-163 em Moraes de Almeida, distrito de Itaituba, e segue até a localidade de Mundico Coelho. Em seu trajeto a rodovia atravessa diversas áreas de mineração, a principal delas é um local conhecido como “Jardim do Ouro”, onde existe um pequeno comércio, destinado a atender os trabalhadores do garimpo, com preços bem acima do mercado. Há ainda outras comunidades ao longo da rodovia, todas surgiram da atividade de mineração e são conhecidas pelos constantes crimes de toda ordem, como assassinatos, roubos, prostituição, contrabando, entre outros.

Outra estrada envolvida na ilegalidade é a “transiriri”. Com cerca de 250 km de extensão, a “transiriri” vai de São Félix do Xingu até as margens do Rio Iriri e não consta nos mapas oficiais. A rodovia foi aberta ilegalmente por madeireiras para a retirada de toras da “terra do meio”, como é conhecido o espaço entre os rios Xingu e Iriri. Apesar de ser ilegal, a estrada é amplamente conhecida na região e possui algumas comunidades de trabalhadores do setor madeireiro. Alguns dados primários indicariam ainda que a estrada alcançasse o distrito de Moraes de Almeida, que somada à “transgarimpeira” resultaria em uma ligação clandestina no sentido leste-oeste no Pará de mais de 500 km.

O IMAZON (Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia) realizou um estudo sobre as estradas clandestinas no Pará, que registrou em 2001 a existência de mais de 20 mil quilômetros de rodovias endógenas (não-oficiais) somente no Centro-Oeste do estado. Segundo o estudo, os municípios de Santarém, Novo Progresso e São Félix do Xingu são os que apresentam a maior ocorrência de expansão de rodovias deste tipo (SOUZA JR. [et al.], 2005). O Mapa 13 apresenta a “transgarimpeira” e a “transiriri”, duas destas rodovias endógenas, além da área de garimpo que ocupa parte dos municípios de Itaituba, Novo Progresso e Jacareacanga.



**Mapa 13: Área de garimpo de ouro e estradas endógenas no Sudoeste do Pará**

**Fonte:** Souza Jr. [et al.] (2005), Picoli (2006), Huertas (2009) e entrevistas.

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Imagem:** LandSat7: Mosaico Amazônia, 2000.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Nas áreas de mineração e extração de madeira nestas rodovias as condições de trabalho são precárias e a malária atinge muitas pessoas. Há relatos de trabalhadores que gastam quase toda a sua renda em medicamentos, já que alternam dias de trabalho com dias de cama, devido à malária. Segundo Picoli (2006), há também grande incidência de tuberculose, verminoses, doenças sexualmente transmissíveis e leishmaniose, que, associadas aos assassinatos, são causadoras de um grande número de mortes.

Segundo entrevista realizada com garimpeiros, o esquema de trabalho da maioria dos garimpos da região baseia-se no trabalho para o “dono” do garimpo, ou seja, aquele que possui o maquinário e domina a área a ser explorada. Em contrapartida, o trabalhador tem direito a uma porcentagem do ouro extraído, que varia de acordo com o patrão. Isso contribui para o incremento da concentração de renda, que fica retida com o “dono” do garimpo, que converte apenas uma pequena parte ao trabalhador. Boa parte do ouro extraído da Amazônia é contrabandeada através de pequenos aviões sem o pagamento de impostos ao Estado. Portanto, fica evidente nestes garimpos de ouro a forte exploração do trabalhador, a

concentração de renda e a degradação social e ambiental, representando, assim, uma falsa ilusão para a maioria das pessoas que busca o enriquecimento através do garimpo (PICOLI, 2006).

A violência é algo constante entre os garimpeiros. Muitos são assassinados, sem que isso repercuta em qualquer tipo de investigação ou prisão por parte da polícia, ou seja, não há a aplicação das leis. Qualquer tipo de conflito é resolvido entre eles mesmos, resultando muitas vezes em morte, e na maioria, por motivo fútil. Os trabalhadores geralmente não lidam com dinheiro, realizam todas as suas transações em ouro. Recebem pagamento, compram alimentos, medicamentos, ou até mesmo programas com prostitutas em troca de algumas gramas de ouro. “Leis próprias” e “moeda própria” fazem do garimpo um território à margem do restante do Brasil, totalmente estranho a qualquer brasileiro que ali chegue.

O garimpo é marcado por muitas histórias, principalmente envolvendo assassinatos de trabalhadores e de pessoas que enriqueceram e depois perderam tudo. Uma delas é a do Sr. Aldo Inácio, conhecido em Novo Progresso como “seu mané”. Nascido no Estado de São Paulo, “seu mané” enriqueceu com o garimpo de ouro no Pará na década de 1980, se tornou político influente no município de Itaituba e dono de diversas empresas, entre elas, uma empresa de aviação. O enriquecimento rápido e a vida marcada por muito luxo e conforto foram mostrados na época, inclusive, em programas de televisão, como “Jô Soares” e “Globo Repórter”. Entretanto, um acidente com um de seus aviões e um grande incêndio em seu armazém provocaram uma repentina queda em seus negócios, levando-o à falência. Após reconstruir a sua vida vendendo banana nas ruas de Novo Progresso, “seu mané” hoje é dono de um pequeno hotel na cidade e vive uma vida simples, comparada com seu passado de glórias.

Assim como o garimpo, a pecuária e a atividade madeireira também são extremamente impactantes e envolvem diversos relatos de violência, sucesso e fracasso nos municípios ao longo da BR-163. A dinâmica destas duas atividades torna-as indissociáveis e ligadas à grilagem de terras públicas. A retirada da madeira é uma forma do grileiro captar dinheiro para, em seguida, investir na terra que pretende se apossar, com a instalação de cercas e a formação de pastagens. A partir da atividade pecuária o grileiro passa a alegar a “posse produtiva”, como instrumento de efetivação do controle sobre a terra (OLIVEIRA, 2005).

Ambas as atividades, madeireira e pecuária, são as que ocupam a maior área ao longo da BR-163 no Pará e se encontram em franca expansão, sendo uma das principais causas do desmatamento. As madeiras podem ser encontradas em toda a extensão da rodovia, que serve para escoar a produção. Após a retirada de toda a madeira mais nobre, imensas áreas são

queimadas e transformadas em pastagem. A Figura 20 mostra um estabelecimento rural com pastagem em formação próxima à comunidade da Cachoeira do Curuá. Na imagem é possível perceber os tocos de árvores queimados e alguns troncos no chão, resultado de desmatamento recente.



**Figura 20: Estabelecimento rural de desmatamento recente próxima à Cachoeira do Curuá**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

A atividade madeireira envolveu em 2010 a extração de 5,7 milhões de metros cúbicos de toras no Pará, destes, 19% foram extraídas das microrregiões de Itaituba, Altamira e Santarém, área sob influência da BR-163 (IBGE: Produção da Extração Vegetal e da Silvicultura, 2010). Entretanto, o volume de madeira extraído pode ser muito maior, já que muitas toras são extraídas ilegalmente e transportadas por estradas não oficiais e por rios, sem sofrer fiscalização.

Outros produtos de origem florestal, como frutas, sementes, óleos e resinas são de extrema importância para a população, já que envolve um enorme contingente de pessoas nestas atividades. Entretanto, não há estatísticas precisas sobre este setor devido à intensa informalidade. Estes produtos são vendidos nos mercados locais e exportados. Os principais envolvidos nestas atividades são as populações tradicionais, que dependem exclusivamente da floresta, ameaçada pelas atividades madeireira e pecuária (BRASIL, 2006).

Para as populações tradicionais e pequenos agricultores a mandioca também significa importante fonte de renda e é fundamental para a alimentação, principalmente na forma de farinha. Em 2010 foi produzido 1 milhão de toneladas de mandioca apenas nas microrregiões de Itaituba, Altamira e Santarém (IBGE: Produção Agrícola Municipal, 2010). O cupuaçu, açaí, palmito, castanha do Pará, e muitos outros, também fazem parte da alimentação regional e são extraídos diretamente da floresta.

Portanto, as atividades econômicas desenvolvidas ao longo da BR-163 no Pará são diversificadas e bem diferentes das encontradas nos arredores da rodovia no Mato Grosso, cujos circuitos produtivos de grãos representam a base da economia. A Tabela 5 traz os principais produtos das lavouras temporárias e de origem animal nas microrregiões de Itaituba, Altamira e Santarém.

**Tabela 5: Produtos das lavouras temporárias e de origem animal nas microrregiões de Itaituba, Altamira e Santarém**

Nome	Quantidade (toneladas)
Abacaxi	8.441 (Mil frutos)
Amendoim	105
Arroz	109.347
Batata-doce	225
Cana-de-açúcar	13.975
Feijão	12.086
Leite	60.378.000 (Litros)
Mandioca	1.071.650
Mel de abelha	16.590 (kg)
Melancia	1.071.650
Milho	131.542
Ovos	2.786.000 (Dúzias)
Soja	78.894
Tomate	9.521

**Fonte:** IBGE: Produção Agrícola Municipal e Pesquisa Pecuária Municipal, 2010.

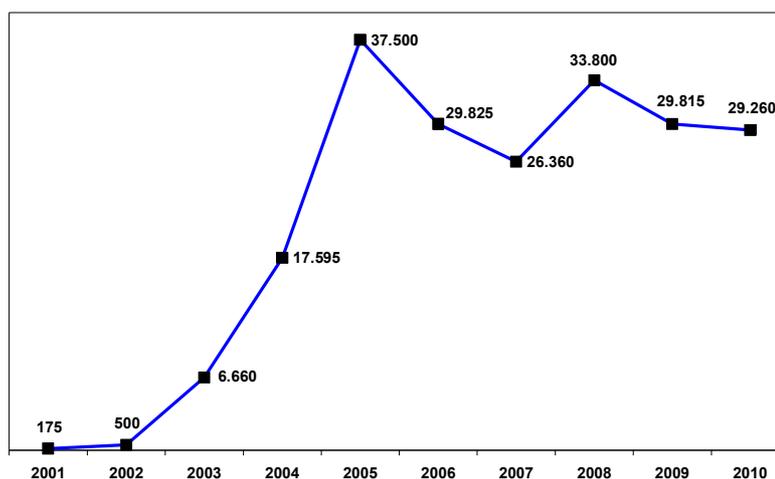
**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

De toda a produção da lavoura temporária (arroz, feijão, mandioca, milho, soja, trigo e café) das microrregiões de Itaituba, Altamira e Santarém, 86,5% é proveniente da agricultura familiar (IBGE: Censo Agropecuário, 2006). Desta forma, é possível caracterizar a agricultura familiar como de extrema importância na produção de alimentos na região, em detrimento da agricultura empresarial. A alteração na dinâmica agrária provocada pela pavimentação da BR-163 no Pará pode comprometer a produção de alimentos e a qualidade de vida de um enorme contingente de pessoas, já que, atualmente, cerca de 40% da população dessas microrregiões vive na zona rural (IBGE: Censo Demográfico, 2010).

A expansão da agricultura empresarial, principalmente a pecuária e a soja, está incorporando áreas da agricultura familiar, provocando a expulsão de trabalhadores do campo e a concentração de terras. A pecuária é uma das atividades que mais tem crescido no entorno da BR-163 no Pará. No ano de 2000 o rebanho bovino das microrregiões de Altamira, Itaituba e Santarém era de 1,6 milhões de cabeças, já em 2010, passou para 3,8 milhões (IBGE: Pesquisa Pecuária Municipal, 2000 e 2010). A atividade pecuária tem sido exercida sobre

áreas de desmatamento recente e serve também como reserva de valor, para garantir a posse definitiva da terra.

A produção de soja no Pará cresceu vertiginosamente nos últimos 10 anos, saltando de 2.602 toneladas em 2000 para mais de 242 mil toneladas em 2010. Entretanto, estes valores ainda são inexpressivos se comparados com as mais de 18 milhões de toneladas de soja produzidas na última safra no Mato Grosso (IBGE: Produção Agrícola Municipal, 2000-2010). Na área sob influência da BR-163 no Pará o aumento na produção de soja foi promovido pela implantação do terminal da Cargill em Santarém. Em 2001, quando começou a ser construído o terminal, o plantio de soja nas Microrregiões de Santarém, Itaituba e Altamira resumia-se a 175 hectares. Com o início das operações do terminal em 2003 o plantio rapidamente se expandiu, alcançando mais de 37 mil hectares em 2005, conforme pode ser observado no Gráfico 3.



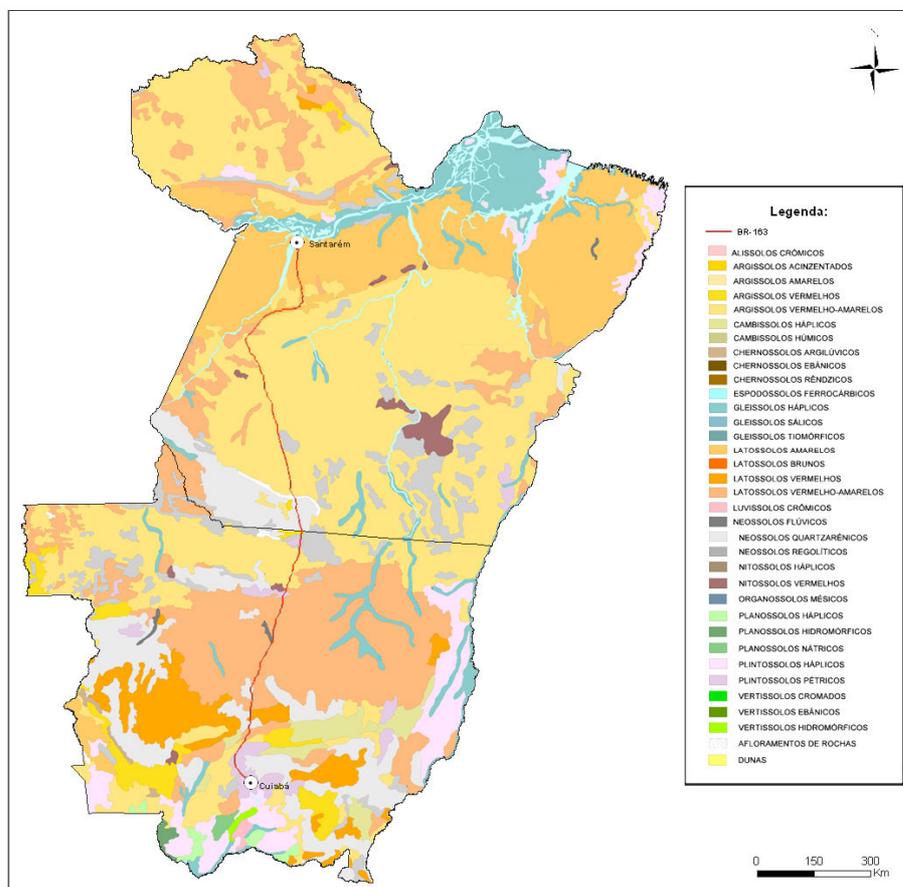
**Gráfico 3: Área plantada (ha) com soja nas Microrregiões de Santarém, Itaituba e Altamira no Pará (2001-2010)**

Fonte: IBGE: Produção Agrícola Municipal, 2001-2010.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

Após 2005 houve uma queda brusca da área plantada, seguida de um crescimento em 2008, e de queda novamente em 2009 e 2010. A queda nos plantios de soja na área de influência da BR-163 no Pará estaria associada ao insucesso da cultura nos solos da Amazônia. A implantação do terminal graneleiro da Cargill em Santarém estimulou a produção de soja na região, entretanto, o plantio do grão não teria dado certo em função do tipo de solo. Os solos argilosos encontrados ao longo da BR-163 no Pará não ofereceriam a mesma rentabilidade à soja produzida nos Latossolos Vermelho-amarelos do meio-norte matogrossense, conforme pode ser observado no Mapa 14. A mecanização teria promovido

ainda a compactação do solo, impedindo a percolação da água e facilitando a proliferação de fungos.



**Mapa 14: Solos do Pará e Mato Grosso**  
**Fonte:** IBGE: Mapa de Solos do Brasil, 2001.  
**Base cartográfica:** IBGE, 2008.  
**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Como pode ser observado no Mapa 14, há inclusive áreas classificadas como Neossolos Quartzarênicos no Pará, totalmente inviáveis para a produção agropecuária. O desmatamento destas áreas implicaria na alteração de um ecossistema extremamente frágil, podendo causar uma rápida desertificação. A Figura 21 revela a fragilidade do ambiente, marcado pela presença de vegetação de pequeno porte sobre uma fina camada de matéria orgânica depositada sobre neossolos quartzarênicos, caracterizados pela presença de areias quartzosas.



**Figura 21: Área de vegetação assentada sobre neossolos quartzarênicos as margens da BR-163 no Pará**  
 Fonte: Margarit, jul/2011.

Outro aspecto que pode frear a expansão da soja ao longo da BR-163 no Pará é o relevo acidentado, desfavorável à mecanização. Representantes da ADM afirmam que o relevo é um fator adverso para recriar no Pará o mesmo modelo de agricultura que ocorre nos chapadões de Mato Grosso. Blairo Maggi também acredita que o relevo possa impedir a expansão do agronegócio matogrossense para o Pará, conforme pode ser verificado em sua fala extraída da obra de Silva:

[...] “eles (os ambientalistas) acham que levando o asfalto vai levar mais gente e desmatar mais ainda. Mas eles não tem muita razão. Eu concordo que se levar o asfalto vai ter uma entrada de pessoas, só que essa região aqui do Pará não é propícia pra agricultura, pra esse tipo de agricultura que a gente faz aqui no cerrado de Mato Grosso. Os terrenos são bastante ondulados e vai ser para o pequeno produtor. Essa agricultura empresarial que se faz não vai ter chance nessa região” (SILVA, 2003. p.135-136).

Entretanto, esta afirmativa é contestável, já que o Paraná também possui o relevo acidentado, o que não impede o estado de produzir soja em grande quantidade, sendo o segundo maior produtor deste tipo de grão no país. Portanto, o insucesso do plantio de grãos na Amazônia está mais diretamente ligado ao tipo de solo inadequado, que pode se tornar um fator limitante à expansão da soja ao longo da BR-163 no Pará. Entretanto, novas variedades de soja melhor adaptadas aos solos amazônicos podem ser desenvolvidas. A Embrapa e a Fundação Mato Grosso já atuam em pesquisas nesse âmbito. Desta forma, a área sob influência da BR-163 no Pará poderá sofrer a expansão do plantio de grãos que hoje se observa no extremo norte de Mato Grosso. Enquanto essa expansão não é viabilizada, a pecuária e a atividade madeireira continuam se expandindo e garantindo terras para a especulação futura.

#### 4. OS INTERESSES EM TORNO DA PAVIMENTAÇÃO DA BR-163

*A escala global e a futuridade são os novos medos  
Yi-Fu Tuan*

Com a inauguração da BR-163 em 1976 a dinâmica produtiva ao longo da rodovia aumentou gradativamente, integrando o mercado regional ao mercado global. Como consequência da dinamização deste espaço, principalmente no Estado de Mato Grosso, sob influência da rodovia, novas demandas surgiram. A principal demanda que ainda aguarda ser sanada, desde a inauguração da rodovia, é a conclusão da pavimentação. Os cerca de 1.000 km que ainda não foram pavimentados, desde Guarantã do Norte (MT), município que faz divisa com o Pará, até Santarém, apresentam grandes dificuldades para quem arrisca atravessá-los, com a ocorrência frequente de acidentes na rodovia (Figura 22), que se torna intransponível no período das chuvas.



**Figura 22: Carreta tombada no trecho entre Belterra e Rurópolis no Pará**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

A conclusão da pavimentação da rodovia é de interesse da população em geral, já que facilitará o acesso a bens e serviços. Entretanto, é inegável a importância estratégica da BR-163 para os circuitos produtivos, já que a pavimentação desta rota aumentará ainda mais a competitividade da soja produzida no Mato Grosso. Isso ocorre devido às questões logísticas que tornam a BR-163 um promissor corredor de exportação. O trajeto em direção a Santarém permite a conexão mais rápida com o mercado externo, sendo imprescindível a sua pavimentação sob o aspecto econômico. No entanto, se a concepção economicista visa rapidamente pavimentar a rodovia para viabilizar a exportação através deste eixo, pouco, ou quase nada, existe de preocupação com o tecido social local afetado (HUERTAS, 2009). As

grandes empresas tratam apenas de realizar projetos sócioambientais pontuais e esporádicos, com a finalidade de manter uma imagem positiva da corporação a respeito dessas temáticas.

Diversos atores compactuam com o interesse pela pavimentação da rodovia, entre eles, poderíamos listar sojeiros, madeireiros, garimpeiros, pecuaristas, etc. Entretanto, é necessário reconhecer a preexistência de outros grupos que serão diretamente impactados. São comunidades indígenas, quilombolas e camponesas que serão atingidas. Resta ainda acrescentar os danos ambientais que um projeto desta magnitude poderá acarretar.

A pavimentação do trecho paraense da BR-163 consiste em dar continuidade ao território-rede de Mato Grosso. Integrar esta porção do território ao mercado global significa ampliar as possibilidades de negócios do setor agroindustrial. O Estado mostra-se complacente com os interesses privados e trabalha para realizar o mais rápido possível tal feito, no entanto, esbarra nas questões sócioambientais, amplamente discutidas atualmente pela sociedade, e que conta com amplo apoio de ONGs nacionais e internacionais. Diante de interesses divergentes, diversas redes políticas vão surgir para articular decisões na área de influência da BR-163. Para tentar sanar o problema, o governo federal propõe equacionar o desenvolvimento econômico com a preservação dos recursos naturais, através de inúmeras medidas, que incluem, entre elas, um plano de desenvolvimento regional sustentável para a área de influência da rodovia, que será discutido no item 4.3. Resultado das pressões de um lado dos atores envolvidos no agronegócio, e do outro a sociedade em geral preocupada com as questões sócioambientais.

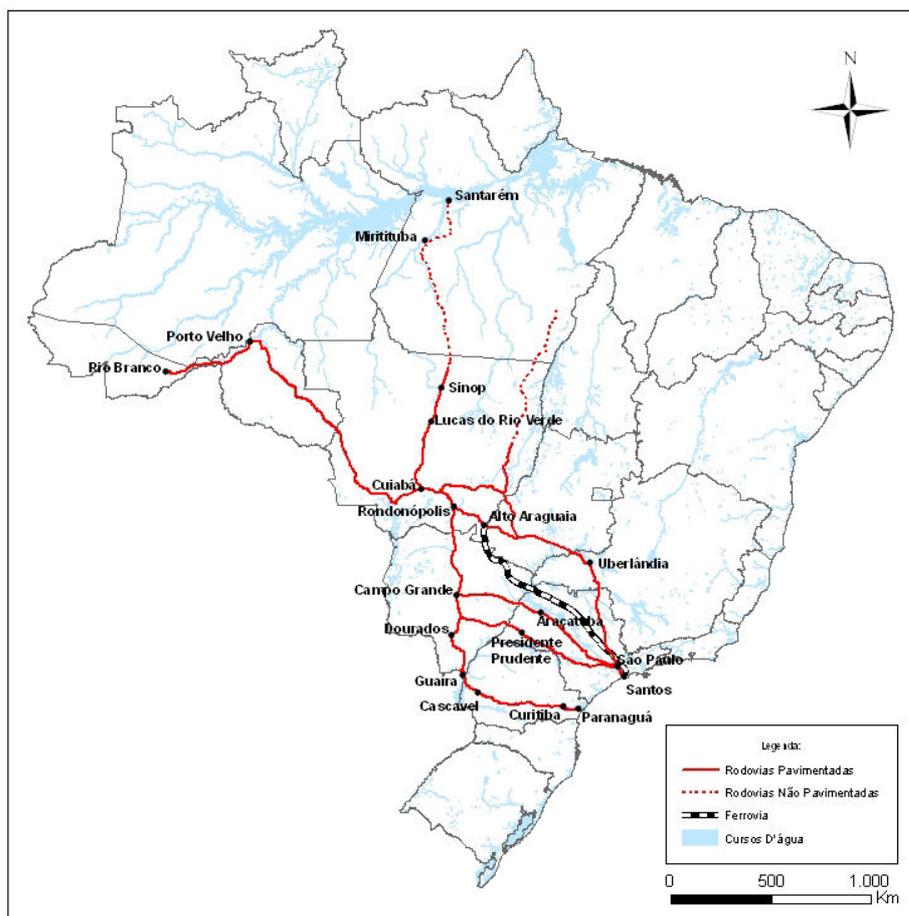
#### **4.1 Logística e desenvolvimento econômico**

A necessidade de uma via que conecte a região central do país ao Atlântico é antiga, tanto que em 1884 foi apresentado o primeiro projeto que previa uma ferrovia para desempenhar tal função (OLIVEIRA, 2005). Com o passar dos anos esta necessidade só veio a aumentar. A atual malha ferroviária e rodoviária do Centro-Oeste ainda é insuficiente, precária e pouco competitiva sob o aspecto logístico, se comparada às outras regiões do país, o que dificulta as exportações. Segundo o Ministério dos Transportes, a Região Centro-Oeste possui cerca de 207 mil quilômetros de rodovias, sendo que apenas 17% delas são pavimentadas, enquanto que as regiões Nordeste, Sul e Sudeste, possuem respectivamente: 450, 476 e 389 mil quilômetros de rodovias. A disparidade é ainda maior quando analisamos a extensão das ferrovias, já que o Centro-Oeste possui apenas 2.390 km de ferrovias, destes, apenas 104 km estão no Estado de Mato Grosso, o que representa 0,37% dos mais de 28 mil quilômetros da atual malha ferroviária existente no Brasil.

O aumento na produção de grãos na Região Centro-Oeste, principalmente no Estado de Mato Grosso, vem proporcionando algum incremento no setor de transportes da região na última década, mas ainda é insuficiente para atender a atual demanda. Diante deste cenário, a soja tem despontado como principal fator de dinamização do espaço ao longo das rodovias de Mato Grosso, que servem de vias de escoamento da produção, destinada principalmente ao mercado externo. A logística do transporte de grãos interfere diretamente no preço do frete e consequentemente na competitividade do mesmo no mercado externo. Atualmente, boa parte da soja produzida no Mato Grosso segue até os portos de Santos, em São Paulo e Paranaguá no Paraná, através de rodovias ou pela ferrovia Ferronorte, de onde são embarcadas para exportação. São cerca de 1.700 km entre Cuiabá e Santos e 1.800 km de Cuiabá a Paranaguá, variando de acordo com a rota utilizada. A distância é ainda maior quando a carga é procedente da região produtora de soja da BR-163, como por exemplo, Lucas do Rio Verde, que dista mais de 2.000 km destes portos.

Outra alternativa logística que já foi cogitada para a exportação de grãos de Mato Grosso é a utilização do rio Teles Pires, que segue quase que em paralelo com a BR-163, e deságua no Rio Tapajós. Entretanto, devido aos seus trechos encachoeirados e ao fato do rio atravessar parte de reservas indígenas, cuja navegação comercial é proibida por lei federal, esta alternativa ainda não se demonstrou viável (FORTUNA, 2006).

A melhor alternativa logística que se cogita atualmente e que ampliaria a competitividade da soja produzida no Mato Grosso, reduzindo o preço do frete, é utilizar a BR-163 para levar a produção até o porto de Santarém, percorrendo uma extensão menor. A distância para Santarém pela BR-163 é de cerca de 1.400 km partindo de Lucas do Rio Verde e 1.260 km partindo de Sinop, duas importantes zonas produtoras de soja. Este trajeto pode ser encurtado ainda mais se for construído um porto em Miritituba, distrito de Itaituba, distante 330 km a menos do que Santarém. O Mapa 15 mostra as atuais rotas disponíveis através do Centro-Sul e as possíveis rotas para portos do Norte.



**Mapa 15: Rotas de exportação da soja produzida no Estado de Mato Grosso**

Fonte: Huertas (2009) e Becker (2004).

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

Desta forma, através da BR-163 é possível exportar os grãos pelos portos de Santarém ou Itaituba. O porto de Santarém permite a conexão direta com o mercado global, já que consegue receber navios de pequeno e médio porte, inclusive navios do tipo “Panamax”, que recebem este nome por possuírem dimensões para a travessia do Canal do Panamá. Segundo Huertas (2009), a saturação dos portos de Santos e Paranaguá também torna os portos do Norte do país uma alternativa mais interessante. No Porto de Paranaguá se formam, constantemente, gigantescas filas de carretas para desembarcar grãos. Situação diferente é encontrada no porto de Santarém, constantemente ocioso, e que ainda possui capacidade de ampliação. Portanto, a pavimentação da BR-163 é quesito fundamental para o fortalecimento das exportações brasileiras. Isso porque, segundo afirma Gavriloff:

O país desponta como um dos maiores exportadores mundiais de uma soja que em grande parte é colhida no norte de Mato Grosso, roda alguns milhares de quilômetros para o sul, embarca nos enfartados portos de Santos ou Paranaguá, para navegar os mesmos tantos 1.000 quilômetros para o norte e chegar à mesma linha de latitude. Há décadas esse produtor, a dois passos do rio Amazonas, sonha com a

possibilidade de “atender pela porta da frente”, muito mais próxima aos consumidores europeus e asiáticos (pelo canal do Panamá). Isso seria uma realidade, não fosse a intrafegabilidade da BR-163 (GAVRILOFF, 2005. p.13-14).

Outro fator significativo para a logística de transporte da BR-163 é “a volta”, ou seja, uma carga para ser transportada pelo caminhoneiro no retorno à região produtora. Segundo entrevistas realizadas com caminhoneiros e transportadoras em Rondonópolis, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop, a maior parte das carretas que transportam grãos para o Sul e Sudeste retornam vazias. Já as carretas que se aventuram a realizar o trajeto até Santarém tem carga certa para a volta, principalmente com o transporte de madeira. Segundo Fortuna (2006), há ainda a possibilidade de transportar fertilizantes e implementos agrícolas como carga de retorno, estratégia que favoreceria, por exemplo, o Grupo André Maggi, que segundo Silva (2003), importa adubos e fertilizantes da Noruega e de Israel e utiliza como moeda de troca com produtores associados. Isso faz com que o preço do frete cobrado possa ser ainda menor, já que os custos para o retorno do caminhão seriam pagos pelo transporte de outra mercadoria.

Para se ter uma dimensão dos valores cobrados pelo frete, em julho de 2011, uma transportadora em Sorriso pagava cerca de 200 reais pela tonelada de milho ou soja transportada para Santarém, quase o mesmo valor pago para transportar os mesmos grãos para Paranaguá. Com a pavimentação da rodovia BR-163 até Santarém estima-se que este custo seja reduzido para 170 reais por tonelada transportada, o que representa uma redução de 15% no preço do frete. A Tabela 6 possui alguns exemplos de preços do frete praticados no transporte de grãos por transportadoras sediadas em Rondonópolis:

**Tabela 6: Exemplos de preço do frete para Paranaguá**

Origem	Destino	Distância (aprox.)	Preço (ton.)
Sinop	Paranaguá	2.280 km	R\$ 200,00
Sorriso	Paranaguá	2.200 km	R\$ 195,00
Lucas do Rio Verde	Paranaguá	2.140 km	R\$ 185,00
Nova Mutum	Paranaguá	2.040 km	R\$ 180,00
Rondonópolis	Paranaguá	1.590 km	R\$ 140,00

**Fonte:** Diversas transportadoras de Rondonópolis (jul/2011).

Os ganhos reais relativos à utilização do porto de Santarém para a exportação de soja podem ser ainda maiores se a carga tiver como destino países da Europa, América do Norte e alguns países da Ásia (via canal do Panamá). A proximidade de Santarém com estes países, se comparada com Santos e Paranaguá, é maior, reduzindo também os custos do transporte

marítimo até o destino final da exportação. O Mapa 16 traz um esboço dos trajetos que fazem de Santarém e da BR-163 uma excelente rota de saída da soja produzida no Mato Grosso para o mundo.



**Mapa 16: De Santarém para o mundo: rotas marítimas de transporte da soja**

**Fonte:** Becker (2004), Gavriloff (2005), Fortuna (2006), e Huertas (2009).

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

A importância estratégica da rodovia BR-163 é, sem dúvida, o principal motivo pelo qual ela será pavimentada. O asfaltamento dos cerca de 1.000 quilômetros entre Guarantã do Norte, no Mato Grosso, e Santarém, no Pará, reduzirá os custos do frete para a exportação de grãos através dos portos de Santarém e Itaituba. A significância estratégica está presente também no fato da BR-163 ser nitidamente uma das principais ligações norte-sul do país, facilitando a integração econômica do Centro-Sul com o Norte, conforme assinala Huertas:

Sob o nosso ponto de vista, o valor estratégico da BR-163 é nítido. Linha reta entre Santarém e o Centro-Sul, depois de passar por Cuiabá a estrada segue em direção a Rondonópolis, Campo Grande e Dourados (MS), permitindo conexão direta com São Paulo (via Araçatuba e/ou Presidente Prudente) e Paraná (via Guaíra). É uma das principais artérias rodoviárias do território nacional no sentido Norte-Sul, em pleno centro geodésico sul-americano (HUERTAS, 2009. p.253).

A viabilidade da pavimentação da BR-163 explica-se pelo incremento potencial no volume de tráfego estimado com a conclusão das obras. Existe a expectativa de transporte de 3 milhões de toneladas de soja, 1,2 milhão de toneladas de combustível e 150 mil toneladas de sal por ano. A rodovia também serviria de rota para a comercialização de milho, algodão, madeira, eletroeletrônicos, fertilizantes, gado, carne processada e arroz, que somariam um movimento mensal de cerca de 40.000 caminhões durante a safra. Adiciona-se a estes números caminhões de diversos outros itens transportados em menor escala, ônibus e

automóveis (ORRICO, 2005). O Quadro 4 mostra uma síntese da principal origem e destino das mercadorias que seriam transportadas pela BR-163.

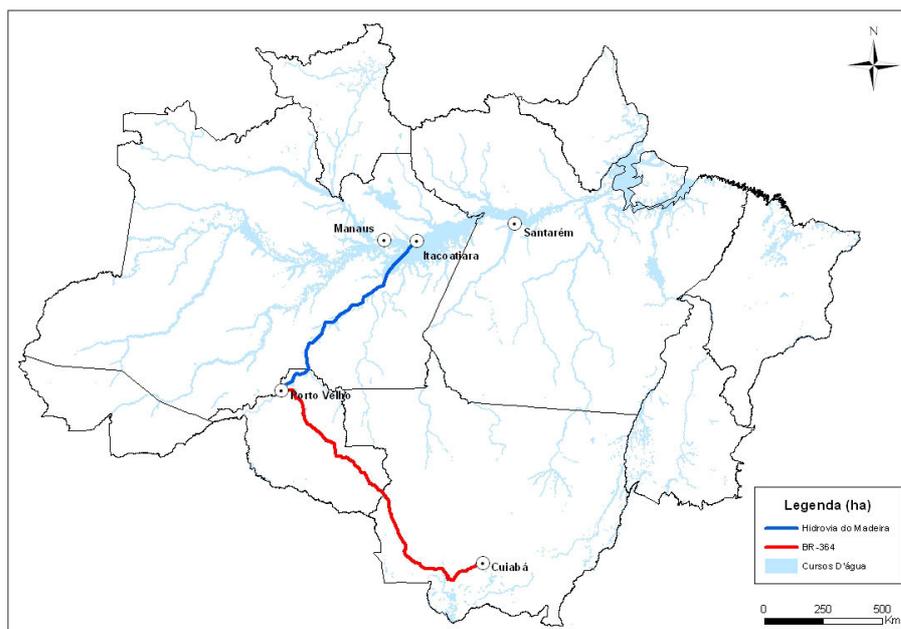
**Quadro 4: Origem e destino dos produtos que serão transportados pela BR-163**

Produto	Origem	Destino
Soja	Mato Grosso	Santarém (exportação)
Eletroeletrônicos	Manaus	Centro-Sul
Combustíveis	Manaus	Mato Grosso
Sal	Nordeste	Mato Grosso
Arroz	Mato Grosso	Nordeste
Algodão	Mato Grosso	Nordeste
Milho	Mato Grosso	Pará/Nordeste
Madeira	Pará	Mato Grosso/Centro-Sul
Fertilizantes	Santarém (importação)	Mato Grosso
Gado	Pará	Mato Grosso
Carne Processada	Mato Grosso	Santarém (exportação)

**Fonte:** Bernardes (2006), Fortuna (2006), Huertas (2009), Orrico (2005), Silva (2003), trabalho de campo e entrevistas.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Portanto, é inegável a importância estratégica da BR-163 para a logística de transportes de carga. A pavimentação da rodovia cria uma nova rota de exportação para a soja produzida no Mato Grosso e para o transporte de diversas outras mercadorias entre diferentes estados e regiões do Brasil. Essa estratégia logística de exportação via portos da Região Norte já é utilizada em outro eixo logístico de Mato Grosso. A alternativa logística que aumentou a competitividade da soja produzida no Mato Grosso foi a rota que utiliza a rodovia BR-364, que já é pavimentada, para levar os grãos através de carretas até a cidade de Porto Velho, em Rondônia, onde são embarcados em balsas. Em seguida, a hidrovia do rio Madeira é utilizada para levar os grãos até o porto de Itacoatiara ou Santarém, onde são transferidos para navios de grande porte, que acessam o oceano através do rio Amazonas, e de lá para o mercado global (Mapa 17).



**Mapa 17: Transporte intermodal através da BR-364 e a Hidrovia do Madeira**

**Fonte:** Silva (2003).

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

A soja exportada através da Hidrovia do Madeira é proveniente principalmente da Microrregião de Parecis, no Mato Grosso, devido à proximidade, o que garante as vantagens logísticas, já que esta região produz cerca de 3,5 milhões de toneladas de soja por ano (IBGE: Produção Agrícola Municipal, 2010). Os elevados números da produção de soja nessa região é resultado principalmente da atuação do Grupo André Maggi. Como a implantação da Hidrovia do Madeira reduziria os gastos com frete e aumentaria a competitividade da soja produzida na Microrregião de Parecis, o Grupo André Maggi arcou com cerca de 1/3 dos custos de implantação da hidrovia (SILVA, 2003).

Portanto, das três regiões produtoras de soja de Mato Grosso, duas já possuem formas eficientes e competitivas de exportação de grãos. A soja produzida no oeste do estado é exportada através da Hidrovia do Madeira. Já os grãos produzidos no leste e sul do estado são transportados pela Ferronorte e rodovias do Centro-Sul. Resta agora consolidar um novo eixo de exportação para a soja produzida no norte do estado. Nesse contexto, a BR-163 desponta como principal via para consolidar definitivamente os circuitos produtivos da soja no norte de Mato Grosso e aumentar a sua competitividade, proporcionando maior desenvolvimento econômico para esta região.

#### **4.2 Alianças políticas envolvidas no processo de pavimentação da BR-163**

Diante da importância estratégica da rodovia BR-163, sob o aspecto logístico, para os circuitos produtivos da soja, diversas alianças vão se formar para tentar viabilizar tal projeto, configurando, portanto, redes políticas. A pavimentação da BR-163 beneficiaria diversos grupos, que envolvem tanto os atores ligados ao agronegócio como a população em geral. No entanto, as relações sociais e econômicas entre estes grupos são assimétricas, provocando conflitos entre atores e grupos diversos. Estas disputas criam tensões e formas de organização do espaço distintas. Nesse sentido, é na relação entre política e o território que se configuram as redes políticas territoriais da pavimentação da BR-163.

As redes políticas são formadas a partir de uma dinâmica territorial, configurando circuitos de poder, em um movimento de recomposição do território. Desta forma, a rede política assume um caráter ativador, tornando os lugares acessíveis através da ativação de pontos e fluxos. Para alcançar tais objetivos estas redes são baseadas em estratégias de cooperação entre seus aliados (LIMA, 2005). A ativação de pontos e fluxos depende da instalação de fixos, capazes de captar e gerar fluxos. É desta forma, que ao longo da BR-163 estão se estruturando uma série de redes políticas baseadas nos circuitos produtivos. A instalação de unidades armazenadoras e processadoras de grãos ao longo da rodovia garantem a territorialização de diversas empresas ligadas ao agronegócio.

A cooperação entre diversos atores dos circuitos produtivos da soja no Mato Grosso remetem à década de 1980, quando a soja começou a ser cultivada no estado. Atualmente, estas alianças continuam atuantes e cada vez mais fortalecidas. Em relação à formação de redes políticas do agronegócio envolvidas na pavimentação da BR-163, suas estratégias, planos e ações se manifestam de várias formas. Segundo Silva (2003), em 25 de maio de 1999 uma carreta de 75 caminhões carregados com soja partiu em direção a Itaituba, onde a mesma poderia ser transportada através de balsas até o porto de Santarém. A iniciativa foi de Blairo Maggi e contou com a participação de diversos empresários, líderes de classes, políticos, caminhoneiros, entre outros. A caravana tinha o objetivo de chamar a atenção do governo e da sociedade, como forma de pressionar a pavimentação da BR-163.

Esta foi apenas a primeira de uma série de alianças em torno de um interesse comum. Em novembro de 2000, outra rede política foi formada. Desta vez a proposta era a realização das obras de pavimentação da rodovia por parte dos grupos empresariais em troca da privatização da mesma, com cobrança de pedágio por 15 anos, a título de ressarcimento dos custos da obra. Para tanto, a união do Grupo André Maggi (Brasil), Cargill (EUA), Bunge (Argentina), Dreyfus (França), Sumitomo (Japão) e ADM (EUA) arcaria com os cerca de 200

milhões de dólares necessários para a obra. No entanto, o projeto não avançou devido a entraves na questão da privatização e principalmente na questão ambiental (SILVA, 2003).

Mais recentemente, em junho de 2011, segundo depoimento de um representante da ADM, uma carreata promovida por concessionárias da Scania de Mato Grosso (Rota Oeste) e a Associação dos Transportadores de Carga de Mato Grosso (ATC), que reuniu representantes da ADM, BUNGE, Scania, Petrobrás, postos de combustíveis e das maiores transportadoras do estado, percorreu a BR-163 até Santarém. O objetivo era acompanhar as obras de asfaltamento da rodovia e traçar novas estratégias e alianças possíveis com a conclusão da pavimentação. O grupo pretende ainda repetir o ato nos anos seguintes, ou até a conclusão das obras.

Em setembro de 2011 o mesmo ato se repetiu, só que desta vez foram os governadores do Estado de Mato Grosso, Silval Barbosa, e do Pará, Simão Jatene, juntamente com Deputados Estaduais e Federais, Secretários, Prefeitos e Vereadores. Eles organizaram a “caravana da rota da integração” para enfatizar a importância da pavimentação da rodovia como eixo logístico de transporte. A caravana visitou o distrito de Miritituba para conhecer o local onde será construído um terminal graneleiro.

Nestas recentes demonstrações é possível comprovar que a formação de redes políticas para pressionar o asfaltamento da rodovia ainda se faz presente, mesmo com as obras de pavimentação em andamento. No entanto, o que está acontecendo atualmente, não é mais o simples desejo das empresas de que a rodovia seja pavimentada, mas sim uma grande expectativa para a realização de novos negócios, com o planejamento de políticos e empresários para a instalação de novos empreendimentos.

O acompanhamento das obras está atrelado ao planejamento das empresas para o futuro. A instalação de novas unidades das tradings em áreas de expansão do cultivo de grãos visa marcar o espaço, de forma a assegurar a melhor localização, garantir os melhores clientes e parcerias, em uma estratégia clara de hegemonia sobre o espaço. Estas estratégias estão diretamente ligadas à pavimentação da BR-163, que proporcionará uma logística mais eficiente para exportação, assim como para os mercados das Regiões Norte e Nordeste do país, aumentando a competitividade, flexibilidade e reduzindo os riscos das empresas instaladas na região (BERNARDES, 2006).

As empresas de transporte também estão se posicionando para usufruir desta nova rota. Huertas (2009) analisa os interesses das empresas de transporte rodoviário, ressaltando duas em particular, a “Transportes Bertolini” e a “Expresso Araçatuba”, que segundo o relato de seus proprietários, veem na BR-163 uma grande oportunidade de expansão para seus

negócios. A empresa Bertolini já realiza o transporte de grãos de soja pela hidrovia do Madeira, de Porto Velho a Santarém, por balsas, para a Cargill, e deve redirecionar o seu fluxo de transportes para a BR-163 após a pavimentação, já que a mesma instalou uma filial em Itaituba. A Expresso Araçatuba também está se organizando para ocupar a BR-163 com seus caminhões. A empresa fez a primeira viagem experimental em 2004 para conhecer a rota e defende abertamente a pavimentação da rodovia através de campanhas em seu boletim corporativo (HUERTAS, 2009).

Outro setor que detecta a BR-163 como eixo logístico estratégico é a indústria de eletroeletrônicos do polo industrial de Manaus. Bernardes (2006) e Huertas (2009) acreditam na pujança destas empresas como propulsoras do movimento em prol da pavimentação da rodovia, que se tornaria um acesso mais rápido e competitivo aos mercados do Centro-Sul.

Nos municípios ao longo da BR-163 novas empresas estão se instalando. Existem outras que enquanto aguardam a pavimentação da rodovia estão articulando interesses com estados e municípios. Segundo informações da secretaria de Indústria, Comércio, Turismo e Mineração da prefeitura de Sinop, empresários e investidores de diversos setores tem mantido contato com o município para a instalação de novos empreendimentos, mas aguardam a conclusão das obras de pavimentação da BR-163 para realizá-los.

As obras de pavimentação da BR-163 tiveram início em 2009 através de recursos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). A dúvida agora não é mais saber se a rodovia será ou não asfaltada, mas quando as suas obras serão concluídas. E enquanto aguardam o término das obras, empresários e políticos estão traçando novas estratégias de mercado para a região. Os novos projetos não estão ancorados apenas na logística de transportes, mas também ocorrem em outros setores, como na geração e transmissão de energia, armazenamento de grãos, implantação de indústrias e de novas áreas de plantio.

O desenvolvimento de projetos com base na expectativa da viabilização da rota de exportação via BR-163 se tornaram mais evidentes em 2001, quando o governo federal anunciou pela primeira vez que concluiria a pavimentação da rodovia após 25 anos de sua inauguração, em 1976. A obra atenderia as demandas da população que reside ao longo da rodovia e também aos grupos corporativos interessados em constituir um novo eixo multimodal de escoamento da soja. Entretanto, a preocupação com os impactos ambientais decorrentes da pavimentação da rodovia ocasionou o surgimento de tensões e conflitos entre os diversos grupos e atores envolvidos.

Interesses distintos geram relações assimétricas entre os atores, favorecendo a constituição de redes políticas como forma de embate. Desta forma, desde 2001, a

pavimentação da BR-163 vem provocando o surgimento de alianças entre os atores com interesses comuns, configurando redes políticas divididas basicamente em duas vertentes: a dos interessados na urgente pavimentação da rodovia para atender os interesses do agronegócio e a dos preocupados com os impactos ambientais da obra. O primeiro grupo buscou incessantemente agilizar a realização do empreendimento, enquanto o segundo tratou de retardar ou até impedir a realização da pavimentação, buscando alternativas e cobrando responsabilidade ambiental na execução da mesma.

As polêmicas envolvendo a pavimentação da BR-163 e a consolidação de um novo eixo de escoamento da soja tiveram início a mais de dez anos, quando a Cargill se instalou em Santarém. O processo de instalação da Cargill em Santarém começou em 1999 quando a multinacional americana venceu um leilão para construir o terminal graneleiro. As obras foram iniciadas em 2001 e duraram cerca de dois anos. Durante este período chegou a ser embargada por estar sendo executada em área considerada como sítio arqueológico. Outro problema grave que paralisou o funcionamento do terminal em 2007 foi a ausência de um estudo de impacto ambiental, concluído somente em 2010 com a apresentação do relatório de impacto ambiental e a realização de audiência pública. Devido às polêmicas, a logomarca da Cargill foi removida do terminal graneleiro para reduzir a exposição da empresa à imagem negativa criada a respeito do terminal e os impasses com o poder público, resultado da pressão de ONGs e movimentos sociais, como mostra na Figura 23 o terminal em 2004 com a logomarca e em 2011 já sem a mesma.



**Figura 23: Terminal Graneleiro da Cargill em Santarém com a logomarca (2004) e sem a mesma (2011)**  
Fonte: Passos, ago/2004; Margarit, jul/2011.

O terminal graneleiro da Cargill em Santarém foi instalado com o objetivo de, não só, atender à necessidade de escoamento da soja produzida no Mato Grosso, mas também para estimular a produção de soja no oeste do Pará, já que os produtores passariam a ter um

comprador e exportador na região. A instalação do terminal também foi uma forma de se antecipar à pavimentação da BR-163. O terminal da Cargill em Santarém já opera desde 2003 realizando o embarque de grãos em navios diretamente para o mercado internacional. No entanto, ainda não opera em sua capacidade máxima, devido principalmente a inviabilidade do tráfego pela BR-163. Atualmente, cerca de 90% da soja embarcada no terminal é proveniente de balsas vindas de Porto Velho em Rondônia, através do Rio Madeira, trazendo os grãos produzidos em Rondônia e Mato Grosso. Com a pavimentação da rodovia o terminal poderá aumentar a quantidade de grãos que exporta, com as carretas vindas diretamente de Mato Grosso. Prevendo o aumento da demanda, o relatório de impacto ambiental do terminal da Cargill, lançado em 2010, já prevê a sua ampliação.

A expectativa é tão grande, que outras empresas também fazem planos para a instalação de terminais em Santarém, como o Grupo André Maggi. Além disso, já é possível verificar um re-aparelhamento do porto de Santarém e a construção de novos armazéns e compra de terrenos por empresas ligadas aos circuitos de produção da soja em seu entorno (FORTUNA, 2006). Em Itaituba a Cargill e mais três empresas de logística de transportes também estão adquirindo terrenos para a construção de terminais de carga.

A antecipação espacial adotada por estas empresas não é uma iniciativa isolada, mas sim uma prática ligada à competição intercapitalista entre empresas. Outra prática comum é a de produzir novas estratégias de logística para que novas áreas sejam incorporadas à produção. O Grupo André Maggi, agora sob a administração de Blairo Maggi, desde a morte de seu pai André Maggi em 2001, também tem planos para a BR-163, conforme aponta Silva (2003):

Sempre se projetando para o futuro, Blairo Maggi tem procurado instalar terminais e investir em pesquisas nos pontos estratégicos desses corredores de exportação. A antecipação espacial é extremamente importante na competição intercapitalista. Desse modo, com relação à pavimentação da BR-163, no trecho paraense, ele afirma que: *“depois de implantado esse projeto, eu já estou em Santarém, em Itacoatiara, passo na frente dos competidores”*. Além disso, a incorporação de terras é outro requisito à logística da corporação, apesar de não ser o mais importante. Para Blairo, há lugares onde a terra ainda é barata no Mato Grosso. Logo, conclui que: *“uma das formas de você ganhar dinheiro em Mato Grosso é essa. Quer dizer, é ir pra regiões menos povoadas, menos produtivas e se posicionar em áreas que têm uma logística de transporte boa”* (SILVA, 2003. p.141, grifo do autor).

Blairo Maggi, em sua passagem como governador do Estado de Mato Grosso (2003-2010), atuou incessantemente junto ao governo federal, exercendo pressão para a melhoria e o asfaltamento de rodovias e a implantação de hidrovias estratégicas para a exportação de grãos. Durante o seu governo, ele lançou o programa “o estradeiro”, que pavimentou e recuperou

diversas rodovias estaduais em parceria com prefeituras e associações de produtores. O fato de Blairo Maggi chegar à posição de governador do estado demonstra claramente a aliança entre o agronegócio e a política, já que as empresas administradas por Blairo Maggi possuem unidades em boa parte do estado, articulando políticas em todas as esferas: municipal, estadual e federal, de forma a atender os interesses dos circuitos produtivos de grãos no Mato Grosso.

A trajetória política de Blairo Maggi ganhou notoriedade quando ele se filiou ao PPS (Partido Popular Socialista), no Estado de Mato Grosso em 2000, e se tornou secretário regional executivo do partido. Até então, o PPS não possuía nenhum prefeito eleito no estado, mas Blairo Maggi conseguiu articular lideranças políticas nos principais municípios, e o partido elegeu 23 prefeitos nos municípios de maior produção de soja. Desta forma, Blairo Maggi conseguiu adquirir representatividade para assumir a liderança do estado nas eleições de 2002, com um programa de governo pautado, entre outras coisas, em investimentos em infraestrutura, com a pavimentação e melhoria de rodovias (SILVA, 2003).

Ainda em relação às redes políticas territoriais, capitaneadas por Blairo Maggi, em prol das rodovias, surge uma relação que vai além da política, mas que envolve amizade e antigas relações familiares. Sob este enfoque, está a relação existente entre Blairo Maggi e Luis Antônio Pagot, ex-diretor geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que pediu demissão em 25 de julho de 2011, após denúncias de superfaturamento em obras e recebimento de propina. Luis Antônio Pagot sempre foi um entusiasta da pavimentação da BR-163 e durante sua passagem pelo DNIT deu enfoque especial às obras desta rodovia. Luis é amigo pessoal de Blairo Maggi, foi funcionário do Grupo André Maggi, secretário de governo de Blairo Maggi e coordenador de suas campanhas eleitorais. Segundo May e Lima (2007), Luis Antônio Pagot foi indicado por Blairo Maggi para ocupar o cargo no DNIT, com isso Blairo Maggi tinha a segurança de que as obras nas rodovias de interesse estratégico para os circuitos produtivos da soja no Mato Grosso teriam prioridade.

Tamanha relação existente atualmente entre as diversas esferas de governo e os circuitos produtivos da soja é a perpetuação de uma segunda geração de antigos laços de amizade. Luis Antônio Pagot é filho de Ferdinando Felice Pagot, que foi prefeito de São Miguel do Iguazu e grande amigo de André Maggi, pai de Blairo Maggi. A relação dos dois começou ainda no Paraná, onde André e Ferdinando articulavam interesses políticos e econômicos. Ferdinando Felice Pagot era ex-oficial da Marinha Mercante e foi nomeado interventor em 1968 para reprimir ações subversivas na fronteira durante o período militar.

André Maggi participava das reuniões organizadas por Ferdinando e possuía fortes alianças com o governo daquela época (AZEVEDO, 2008).

Portanto, a consolidação do Grupo André Maggi no Mato Grosso é resultado das redes políticas que André Maggi e Blairo Maggi articularam. A participação de ambos em partidos políticos, as ações integradas com empresas nacionais e transnacionais, articulações com o poder público e produtores resultou em uma rápida acumulação de capital (SILVA, 2003). Esta estratégia, ancorada em uma relação íntima entre economia e política visa obter maior controle sobre o território. A expressão destas arenas políticas fica clara no caso citado, onde a conformação em redes, que perpassam as diversas esferas de governo, favorece os circuitos espaciais da produção. Logo, através de diferentes atores articulando decisões favoráveis ao agronegócio, forma-se uma rede política territorial capaz de consolidar estratégias e interesses de controle do território e reprodução ampliada do capital.

Além de Blairo Maggi, a frente do grupo André Maggi, e suas alianças políticas, outras empresas também já traçaram estratégias para a BR-163 e buscam firmar parcerias político-empresariais para concretizar seus interesses. Bunge, Cargill e ADM estão aumentando a capacidade de armazenagem de grãos no norte de Mato Grosso e implantando novas indústrias. Todas estas iniciativas são balizadas pela pavimentação da BR-163 e suas perspectivas de aumento da produção devido à facilitação da logística de transporte para exportação (SILVA, 2003).

Com a abertura deste novo canal de exportação, os municípios localizados no extremo norte do estado serão ainda mais beneficiados. Como citado anteriormente, a Microrregião de Sinop possui uma diversificação de atividades que não envolvem a predominância da soja, como acontece na Microrregião do Alto Teles Pires. Esta configuração está sofrendo severas mudanças devido à pavimentação da rodovia que beneficiará a soja produzida no “nortão” de Mato Grosso, com a redução de custos de até 15% no transporte. Com os ganhos na logística de transporte, Silva (2003) estima que a pavimentação da BR-163 significará a abertura de mais de 5 milhões de hectares de terra no norte do estado para a agricultura.

Para usufruir melhor destas condições favoráveis à exportação e expansão da agricultura, uma nova aliança vem se fortalecendo nos últimos anos. Trata-se da associação dos circuitos produtivos de grãos com os de carnes. A instalação de grandes indústrias de beneficiamento de carne bovina, suína e de aves ao longo da BR-163 não é mera coincidência. A soja e o milho produzidos nesta região são utilizados como ração, para a alimentação destes animais. Portanto, a criação de aves, suínos e gado confinado aparece diretamente associada à produção de grãos, como um subproduto. É o que acontece com a indústria da Sadia e da

Perdigão, instaladas respectivamente em Lucas do Rio Verde e Nova Mutum, municípios situados na região produtora de soja de Mato Grosso.

Assim, a suinocultura (milho, rações, produção de suínos, carne industrializada), a avicultura e a pecuária bovina constituem exemplo de circuitos espaciais da produção completos e integrados, passando o desenvolvimento da agricultura a depender da dinâmica da indústria a montante e a jusante, tornando-se esse padrão mais complexo em virtude da emergência da integração de capitais sob o comando do capital financeiro, com reflexos no processo de concentração e centralização do capital e da terra (BERNARDES, 2006. p.32).

A interdependência entre o setor agrícola, industrial e financeiro acarreta no surgimento de redes políticas que tecem estratégias de ocupação e uso do território. A ampliação dos circuitos espaciais da produção depende das vias pelas quais seus fluxos poderão ser intensificados. A pavimentação da BR-163 cria novas possibilidades de circuitos, assim como permite a ampliação dos já existentes. Trata-se, como afirma Santos (1996), de um alargamento dos contextos, onde novas possibilidades de fluidez proporcionam o aumento do número de trocas e a ocupação de uma quantidade maior de lugares, multiplicando, por conseguinte, o número e a complexidade das conexões. Conforme cresce a interdependência e a complementaridade entre os diversos setores e empresas, aumenta também o número de atores envolvidos.

As empresas Sadia e Perdigão, após a fusão em 2011, que deu origem à empresa Brasil Foods, se tornou a maior cadeia carne/grãos da América Latina, com fortes investimentos na área concentrada de soja ao longo da BR-163 no Mato Grosso. Trata-se de um deslocamento gradativo da produção de carne de aves e suínos da Região Sul para o Centro-Oeste (BERNARDES, 2010). Com o surgimento do interesse das empresas produtoras de carne de aves e suínos na Região Centro-Oeste, e mais propriamente na região produtora de soja da BR-163 no Mato Grosso, reforça-se a necessidade da pavimentação da rodovia para atender a mais esta demanda. A Brasil Foods exporta cerca de 40% de sua produção, tornando a rota de exportação via Santarém interessante também a este setor.

A Guaporé Carne é outra empresa que está expandindo seus circuitos na BR-163. A empresa é especializada no abate e comercialização de bovinos e possui um frigorífico em Colíder que exporta carne bovina para a Rússia, Egito, Hong Kong, Emirados Árabes, Venezuela e União Europeia. Atualmente a Guaporé Carne está construindo um frigorífico em Castelo dos Sonhos, às margens da BR-163, e poderá utilizar a rota através dos portos da Região Norte para exportar sua produção.

Com o fortalecimento e a expansão dos circuitos produtivos da cadeia carne/grãos no Mato Grosso, estão sendo formadas diversas associações de produtores e indústrias ligadas a estes setores. A Associação dos Produtores de Soja do Estado de Mato Grosso é uma das mais fortes e consolidadas politicamente. Existe ainda a Associação dos Criadores de Mato Grosso, a Associação dos Criadores de Suínos de Mato Grosso, a Associação Mato-grossense dos Produtores de Algodão, entre outras, que articulam dimensões de poder na área de influência da BR-163.

A expansão dos circuitos produtivos da cadeia carne/grãos no Mato Grosso está sendo viabilizada, entre outros fatores, pela disponibilidade de terras. Entretanto, para que a expansão continue ao longo da BR-163 é necessário o desenvolvimento de sementes adaptadas às diferentes condições edafoclimáticas presentes ao longo da rodovia. Sob este aspecto, a Fundação Mato Grosso exerce papel fundamental, pois a mesma desenvolve pesquisas em Santarém com o objetivo de desenvolver sementes mais produtivas e adaptadas às características locais.

A Fundação Mato Grosso foi criada em 1993 por produtores do estado para enfrentar a grave crise por que passava o sistema de produção de soja naquela época, devido às pragas nas lavouras. A Fundação foi responsável pela realização de pesquisas para o desenvolvimento de sementes de soja mais produtivas e resistentes às doenças. A maior parte dos recursos financeiros procede da contribuição dos produtores, que lucram com o constante aumento da produtividade das sementes desenvolvidas. Além disso, a Fundação Mato Grosso é responsável por articular parcerias com a EMBRAPA, universidades, prefeituras, institutos de pesquisa, ONGs e diversas empresas nacionais e transnacionais no desenvolvimento de novas tecnologias. Portanto, a Fundação Mato Grosso é resultado de uma rede política formada por diversos representantes do agronegócio e exerce papel fundamental na viabilização da ocupação da fronteira agrícola pelos circuitos produtivos da soja (SILVA, 2003).

Atualmente, a expectativa da cadeia carne/grãos em relação à expansão da fronteira agrícola capitalista na Amazônia está se somando a da produção de biodiesel. O biodiesel, produzido a partir do óleo de soja, tornou-se mais um agregado da cadeia produtiva, podendo então ser pensado o desenvolvimento de uma cadeia carne/grãos/biodiesel na fronteira agrícola. Segundo Pires do Rio (2011), desde janeiro de 2010 o biodiesel é utilizado como mistura obrigatória no diesel convencional na proporção de 5%. Portanto, além de ser produzido a partir da soja, o biodiesel também pode ser utilizado para mover máquinas

agrícolas e caminhões que transportam a produção, configurando, deste modo, um circuito produtivo completo e fechado, onde o produto final retorna para o circuito e realimenta-o.

O Estado de Mato Grosso possui algumas indústrias produzindo biodiesel e outras em construção. A atual dinâmica é extremamente favorável à produção do biodiesel no estado, já que o mesmo concentra boa parte da produção de soja do país e em constante aumento de produtividade e quantidade. A mesma tendência é verificada em relação à área de influência da BR-163, que, segundo Monteiro e Pinto (2011), abriga 18 das 22 usinas de biodiesel instaladas no estado, com destaque para a ADM em Rondonópolis e a Fiagril em Lucas do Rio Verde, que produziram, respectivamente, mais de 343 e 147 mil m<sup>3</sup> de biodiesel em 2010.

O espaço ao longo da BR-163 é estratégico para o setor energético. A produção de biodiesel na região é crescente e se beneficia diretamente da produção de soja e sua consequente expansão em áreas de fronteira agrícola. Entretanto, estão sendo traçadas também novas estratégias para a produção de energia elétrica, que deverá se desenvolver para acompanhar a elevação da demanda energética na região. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê a construção de nove usinas hidrelétricas na bacia do rio Tapajós e seus afluentes, no Mato Grosso e no Pará, aumentando a oferta energética nos municípios atravessados pela rodovia, conforme mostra o Quadro 5.

**Quadro 5: Usinas Hidrelétricas na bacia do Rio Tapajós previstas no PAC**

Nome da UHE	Rio	Meta de geração de energia	Status	Previsão de Conclusão
São Luiz do Tapajós	Tapajós	7.880 MW	Estudo de viabilidade técnica	30/12/2017
Jamanxim	Jamanxim	-	Ação preparatória	-
Jatobá	Tapajós	2.338 MW	Estudo de viabilidade técnica	15/05/2012
Cachoeira dos Patos	Jamanxim	-	Ação preparatória	-
São Manoel	Teles Pires	700 MW	Entrega do EIA-RIMA	30/12/2015
Teles Pires	Teles Pires	1.850 MW	Obras licitadas	30/09/2015
Dardanelos	Aripuanã	261 MW	Em testes	30/09/2011
Colíder	Teles Pires	300 MW	Em construção	30/04/2015
Sinop	Teles Pires	400 MW	Entrega do EIA-RIMA	30/12/2015

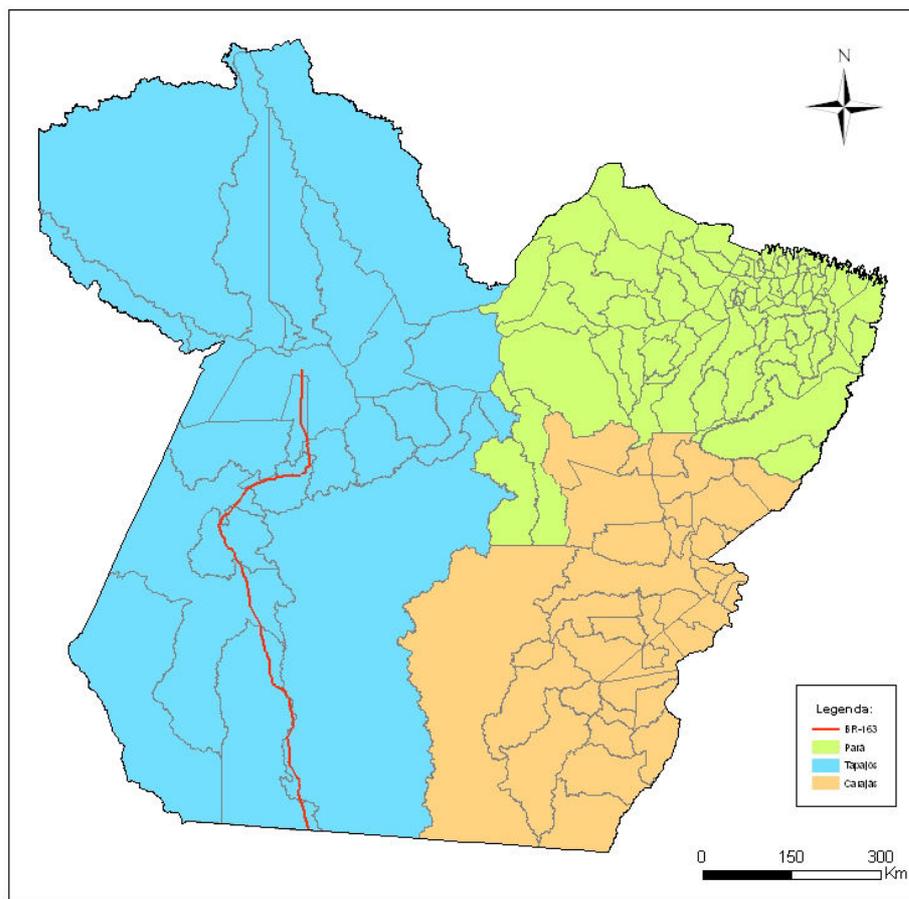
Fonte: BRASIL (2011).

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

O aumento da oferta de energia elétrica, devido à construção destas usinas, visa suprir o aumento da demanda, não só no Mato Grosso e no Pará, mas também na Região Sudeste, através de linhas de transmissão, interligadas com o sistema nacional. A produção de energia também está em consonância com o desenvolvimento e a consolidação de uma agricultura extremamente tecnificada, cujos armazéns, secadores, indústrias esmagadoras de sementes, frigoríficos, entre outros, demandam energia elétrica.

O conjunto de investimentos do poder público em infraestrutura, principalmente com a geração e transmissão de energia e a recuperação e pavimentação de rodovias, faz parte da política de desenvolvimento econômico adotada pelo Estado. O discurso que envolve este modelo de desenvolvimento é incorporado pela população em geral, que passa a observar tais transformações com certa euforia, como constatado em trabalho de campo, onde houve diversos relatos de moradores traçando planos para o futuro com base nas transformações em curso. É inegável que a população também será beneficiada por estas obras de infraestrutura, entretanto, os benefícios ocorrem em menor grau e proporção se comparados aos ganhos do setor produtivo. A melhoria nas condições de circulação das rodovias, e seu consequente acesso a bens e serviços, e programas governamentais, como o “Luz para todos” do governo federal, são exemplos de benefícios diretos à população, que produzem tamanha expectativa.

Se a pavimentação da rodovia já é suficiente para provocar uma grande euforia entre aqueles que serão beneficiados por esta obra, o projeto de criação do Estado do Tapajós também gerou grande expectativa na região. A pavimentação da rodovia e a possível criação do Estado do Tapajós também geraram grande agitação política. O projeto previa a criação de dois novos estados, o Tapajós e o Carajás, que seriam desmembrados do atual Estado do Pará. A perspectiva de desenvolvimento econômico e político com a criação destes novos estados proporcionaram a criação de novas redes políticas territoriais, desta vez, envolvendo madeireiras e pecuaristas da região que reivindicaram a criação do Estado do Tapajós, que compreenderia boa parte da bacia hidrográfica do rio Tapajós, em parte do atual Estado do Pará, conforme mostra o Mapa 18.



**Mapa 18: Projeto de divisão do Estado do Pará**

Fonte: [www.estadodocarajas.com.br](http://www.estadodocarajas.com.br) / [www.estadodotapajos.com.br](http://www.estadodotapajos.com.br)

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

O surgimento deste projeto ocorre principalmente pela ausência do governo do Estado do Pará nestas áreas, através de investimentos, infraestrutura e fiscalização, ou seja, o estado de aparente abandono propiciou o movimento emancipatório. Após a realização do plebiscito no dia 11 de dezembro de 2011 o projeto foi arquivado. A maior parte da população (66%) votou contra a divisão do estado. Isto ocorreu devido ao fato da maioria da população se localizar no território que permaneceria com o estado do Pará, e que perderia os recursos financeiros resultantes principalmente da atividade da Vale em Carajás.

Antes da realização do plebiscito houve uma forte campanha realizada nos municípios que viriam a compor o futuro Estado do Tapajós, com anúncios na televisão, fixação de adesivos em carros e locais públicos, palestras, apresentações culturais, entre outros eventos realizados com o intuito de convencer a população das vantagens da divisão do estado. O principal argumento utilizado durante as campanhas era o desenvolvimento econômico que a criação do estado poderia gerar.

A relação deste movimento político-territorial emancipatório com o recorte espacial pesquisado neste trabalho é explícita ao se analisar a correspondência entre a área de influência da BR-163 e o projeto do futuro Estado do Tapajós. A proposta de criação de um novo estado sob influência direta da BR-163 demonstra o alto grau de complexidade dos impactos ligados à pavimentação da rodovia. Isso ocorre em um momento de expansão dos agentes diretamente envolvidos neste movimento político, onde as madeiras estão se apossando de novas terras e os pecuaristas convertendo suas terras para a produção de soja (BECKER, 2004).

Portanto, a formação de alianças da elite capitalista visa viabilizar condições para a reprodução e ampliação do modelo hegemônico, dominante no Estado de Mato Grosso, e com francas expectativas para a expansão do mesmo sobre novas áreas no Estado do Pará. O planejamento estratégico das grandes empresas está condicionado ao presente, mas sempre com metas para o futuro, a partir de ações sincronizadas, com ordens e regras pré-definidas, que representam mecanismos de reprodução do poder. Toda esta ampliação e reprodução do capital condicionam, da mesma forma ampliada e reproduzida, a concentração de terra, capital e poder, provocando a exclusão de diversos outros grupos sociais (BERNARDES, 2010).

Se há a formação de redes políticas para articular decisões favoráveis aos circuitos da produção, o mesmo também ocorre, em menor intensidade, no sentido contrário, ou seja, a formação de redes políticas para impedir que tais interesses se sobreponham às questões sociais e ambientais. Em 2005, a articulação de ONGs nacionais e internacionais levou a imprensa internacional denúncias sobre a negligência do governo do Estado de Mato Grosso em relação às questões sociais e ambientais em áreas de expansão da soja na Amazônia. No centro das discussões estava o então governador Blairo Maggi, que foi responsabilizado pela supressão de 26.140 km<sup>2</sup> de mata entre os anos de 2003 e 2004, devido aos discursos e práticas que buscam implantar um novo eixo de exportação da soja através da BR-163 (FORTUNA, 2006).

O Grupo André Maggi também teve os empréstimos do Banco Mundial suspensos até que critérios ambientais fossem incluídos e em 2006 foi decretada moratória à soja produzida em áreas de novos desmatamentos na Amazônia. Segundo May e Lima (2007), as federações de agricultura se posicionam contrárias aos protestos e políticas públicas contra o avanço da soja, pois consideram que tais medidas estariam “engessando a economia”. Estas ações são vistas pelos grupos ambientalistas como positivas à contenção do desmatamento e condenadas pelos ruralistas por estar impedindo o desenvolvimento do setor produtivo. Este conflito de

interesses levou a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) a elaborar a “Carta de Belém”, resultado de reuniões realizadas em janeiro de 2006 no Estado do Pará.

Resumidamente, a Carta repudia as ações dos atores governamentais e entidades internacionais (ONGs ambientalistas, em particular), que, segundo eles, restringem a construção de rodovias, usinas hidrelétricas, hidrovias, fazendas e instalações militares e o aproveitamento dos recursos naturais (MAY; LIMA, 2007).

Apesar da capacidade reduzida dos ambientalistas de intervenção nas políticas públicas frente ao agronegócio, nos últimos dez anos, período em que se estabeleceram as discussões sobre a pavimentação da BR-163, a pressão de ONGs, representantes políticos e defensores do meio ambiente levou à criação de diversas unidades de conservação nas áreas de expansão da fronteira agrícola na Amazônia, conforme pode ser observado no mapa que consta no anexo deste trabalho. A atuação do Ministério do Meio Ambiente foi decisiva para a criação destas unidades, gerando conflitos com os ruralistas, principalmente com o Ministério da Agricultura.

O Ministério e os governos estaduais lançaram mão desse instrumento para a criação de um mosaico de áreas protegidas, especialmente na Amazônia Legal, na zona de contato do chamado “Arco do Desflorestamento”. A medida visa à contenção do avanço da fronteira agropecuária sobre as áreas de floresta e incidiu sobre áreas dos estados do Amazonas, Pará, Mato Grosso, Rondônia e Acre (MAY; LIMA, 2007. p.338).

Também com menor grau de intervenção, organizam-se simpósios, seminários, encontros e palestras para discutir as questões que envolvem a pavimentação da BR-163. Em novembro de 2003 foi realizado em Sinop o “Encontro BR-163 Sustentável”, em setembro de 2005 o seminário “Da Transamazônica à BR-163: perspectivas de ordenamento territorial” na UFPA em Belém e em outubro de 2008 o seminário “Plano BR-163 Sustentável: Entraves, Desafios e Expectativas” em Santarém. Estes eventos obtêm a participação de diversas instituições públicas e privadas, sindicatos, associações, ONGs e da sociedade civil em geral e são responsáveis pela criação de uma rede de cooperação entre pesquisadores e a população atingida por estes projetos para alcançar maior poder de intervenção nas políticas públicas (HUERTAS, 2009). Esses eventos proporcionam também a geração de associações, conforme demonstra Machado:

Em 2003 foram realizados encontros regionais nas cidades de Altamira, Itaituba e Santarém, no Pará, e em Sinop, no Mato Grosso, com o objetivo de debater os problemas sociais, econômicos, ambientais e culturais que o asfaltamento poderia gerar e/ou agravar. As propostas surgidas durante cada encontro regional foram sistematizadas e consensuadas durante o encontro “O Desenvolvimento que queremos – ordenamento territorial da BR-163, Baixo Amazonas, Transamazônica e

Xingu”, ocorrido em Santarém, em 2004. Ali foram estabelecidas as diretrizes do “Plano de Desenvolvimento Territorial Integrado e Sustentável da Região de Influência da BR-163”, consolidadas no documento conhecido como “Carta de Santarém”, que foi apresentado aos representantes dos governos estaduais e federal e a outros parceiros da sociedade civil organizada e da comunidade científica, em abril de 2004, em Brasília. Ainda como resultado desse processo, foi formado o Fórum dos Movimentos Sociais da BR-163, que mais tarde se transformaria no Consórcio de Desenvolvimento Socioambiental da BR-163 (Condessa) (MACHADO, 2009. p.132).

Estas redes políticas que se materializaram na criação de associações envolvidas no processo de pavimentação da rodovia oferecem subsídios para a integração das políticas públicas com os interesses da população. Entretanto, mais uma vez é importante ressaltar que existem interesses divergentes, que resultam em redes políticas assimétricas. Desta forma, o “Consórcio de Desenvolvimento Socioambiental da BR-163”, que reúne representantes dos trabalhadores rurais, indígenas, ribeirinhos, extrativistas, ambientalistas e entidades de defesa dos direitos humanos, não contempla os interesses empresariais. Sendo assim, em 2004, surgiu na cidade de Sorriso, no Mato Grosso, a “Associação de Desenvolvimento Regional para a conclusão da BR-163”, reunindo empresários interessados na pavimentação da rota e a defesa de seus interesses.

Formou-se, ainda, o “Conselho Deliberativo das Associações dos Movimentos Sociais do Eixo da BR-163”, que participou das audiências públicas e eventos que discutiram a pavimentação da rodovia. O conselho serve de parâmetro dos anseios da sociedade civil organizada, que acredita que a pavimentação proporcionará melhorias nas condições de vida, mas teme o agravamento dos conflitos pela terra, previstos no relatório de impacto ambiental da obra (TORRES, 2005).

Crescem também a formação de fóruns, blogs e listas de discussão na internet. Diversos atores estão envolvidos e engajados nas discussões e mobilizações acerca da pavimentação. Basicamente formam-se duas vertentes de lutas, conforme já foi mencionado, que agregam de um lado o agronegócio e do outro os movimentos sociais. O Quadro 6 sintetiza o cenário de embates e formação de redes políticas citando todas as associações, ONGs, instituições, entre outras, envolvidas na dinâmica do processo de pavimentação da BR-163, que foram apuradas durante a pesquisa.

**Quadro 6: Atores políticos envolvidos no Processo de Pavimentação da BR-163**

Agronegócio	Movimentos sociais
<p>Aliança Internacional dos Produtores de Soja  Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne  Associação Brasileira de Marketing Rural e Agronegócio  Associação de Desenvolvimento Regional para a Conclusão da BR-163  Associação dos Criadores de Mato Grosso  Associação dos Criadores de Suínos de Mato Grosso  Associação dos Produtores de Soja do Estado de Mato Grosso  Associação Mato-grossense dos Produtores de Algodão  Comitê Estratégico Soja Brasil  Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil  Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Mato Grosso  Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso  Fundação Mato Grosso  Instituto Ação Verde  Instituto CNA  Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária  Instituto para o Agronegócio Responsável  Rede de Conhecimento do Agro Brasileiro  Sindicato das Indústrias Frigoríficas de Mato Grosso  Unisoja</p>	<p>Associação das Organizações das Mulheres Trabalhadoras do Baixo Amazonas  Associação de Agricultores Familiares de Peixoto de Azevedo  Associação de Mulheres do Município de Aveiro  Associação de Mulheres Trabalhadoras do Município de Oriximiná  Associação de Pequenos e Médios Produtores de Nova Aliança  Associação dos Agricultores Familiares e Extrativistas do Ribeirão Grande  Associação dos Moradores e Agricultores da Comunidade de São Francisco – Periquitos  Associação dos Pequenos Produtores Rurais de Corgo do Fundo  Associação dos Produtores Rurais de Gleba Entre Rios  Associação dos Sem Terras de Juara  Associação Floresta Protegida  Associação PA Califórnia  Associação Renascer  Associação Terra Indígena Xingu  Associação Vale do Jamaxim  Casa Familiar Rural Uruará  Central Única dos Trabalhadores  Centro de Estudos, Formação de Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais do Baixo Amazonas  Colegiado de Desenvolvimento Territorial da BR-163  Colegiado Territorial do Baixo Amazonas  Comissão Pastoral da Terra  Conselho Deliberativo das Associações dos Movimentos Sociais do Eixo da BR-163  Consórcio de Desenvolvimento Socioambiental da BR-163  Cooperativa Mista do Município de Prainha  Cooperativa Terra de Viver  Federação dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais do Estado do Pará  Fórum da Amazônia Oriental  Fórum de Gestão do Plano BR-163  Fórum dos Movimentos Sociais da BR-163  Fórum Matogrossense de Meio Ambiente e Desenvolvimento  Fundação Viver, Produzir e Preservar  Grupo de Artesãs Cultural Uruá Tapera  Grupo de Defesa da Amazônia  Grupo de Trabalho Amazônico  Grupo de Trabalho Univida  Grupo Nova Proposta para a Agroecologia  Instituto Centro e Vida  Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia  Instituto Socioambiental  Movimento das Mulheres Trabalhadoras de Placas Campo e Cidade  Movimento de Mulheres Campo e Cidade de Rurópolis  Pastoral Social de Oriximiná</p>

	Projeto Renascer Projeto Saúde e Alegria Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais (diversos)
--	---

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Portanto, a formação de redes políticas envolvidas na pavimentação da BR-163 é um processo complexo que envolve sucessivas etapas de encontros e alianças. As redes políticas são dinâmicas e sofrem constantes mutações de acordo com interesses momentâneos. A associação de diversas redes políticas contempla uma cooperação por objetivos comuns, tornando corriqueiros os encontros, fóruns e debates entre os diversos grupos envolvidos em uma mesma temática. Desta forma, cabe à constante e incessante análise das transformações que ocorrem durante todo o processo de pavimentação da rodovia e após a conclusão da mesma, que não findará as redes políticas até então formadas, estas apenas sofrerão evoluções e mutações para continuar articulando novas decisões.

### **4.3 Impactos sócioambientais**

A pavimentação da rodovia BR-163 irá trazer, sem dúvida, inúmeros benefícios, tanto para as grandes empresas, quanto para a população local, entretanto, uma obra deste porte também ocasionará diversos problemas sociais e ambientais de grande envergadura, além de agravar alguns dos problemas já existentes. Prever e compreender estes impactos (negativos e positivos) em sua totalidade é uma tarefa árdua e complexa. Portanto, como o objetivo central deste trabalho não é analisar os impactos decorrentes da pavimentação, este item se volta apenas a um diagnóstico superficial dos impactos sócioambientais, baseado no plano BR-163 sustentável, nas observações realizadas durante o trabalho de campo, nas entrevistas e obras de outros autores.

Não há uma forma precisa de dimensionar e quantificar os impactos sócioambientais da pavimentação da BR-163, já que se trata de um espaço heterogêneo, formado por inúmeras dinâmicas socioespaciais distintas e relações econômicas de altíssima complexidade, interligadas em rede internacionais altamente instáveis. No entanto, é possível estabelecer parâmetros a partir da análise dos atuais processos que ocorrem na área de influência da rodovia e seu agravamento.

Quando se trata de enumerar impactos decorrentes de um empreendimento, um EIA-RIMA divide-os em duas categorias principais: positivos e negativos. Desta forma, não podemos fazer de forma diferente, já que, conforme já foi ressaltada, a pavimentação da BR-163 apresenta impactos nas duas esferas. Entretanto, durante boa parte deste trabalho foram

ressaltados os impactos positivos da pavimentação, o que habilita este tópico a dar apenas uma breve ênfase nos benefícios que a pavimentação poderá proporcionar e uma observação mais atenta aos problemas decorrentes da pavimentação, já que são esses que necessitarão de medidas mitigadoras.

Entre os impactos positivos é interessante ressaltar a inegável importância estratégica da BR-163. No entanto, os benefícios que a pavimentação da rodovia poderia proporcionar vão além dos já citados para as grandes empresas, já que esta região concentra, segundo Huertas (2009, p.256), “cerca de 100 mil pessoas (20 mil famílias) que atuam na agricultura familiar”. Para a população local o precário sistema de transportes e abastecimento de produtos de primeira necessidade são as principais dificuldades impostas pela rodovia. Com a pavimentação, o transporte escolar e os ônibus coletivos passariam a circular com maior regularidade, já que no período de chuvas estes ficam quase que totalmente paralisados. O acesso a medicamentos, alimentos e serviços, necessários à população, sofreriam melhorias, além de facilitar a venda da produção de pequenos agricultores (ORRICO, 2005).

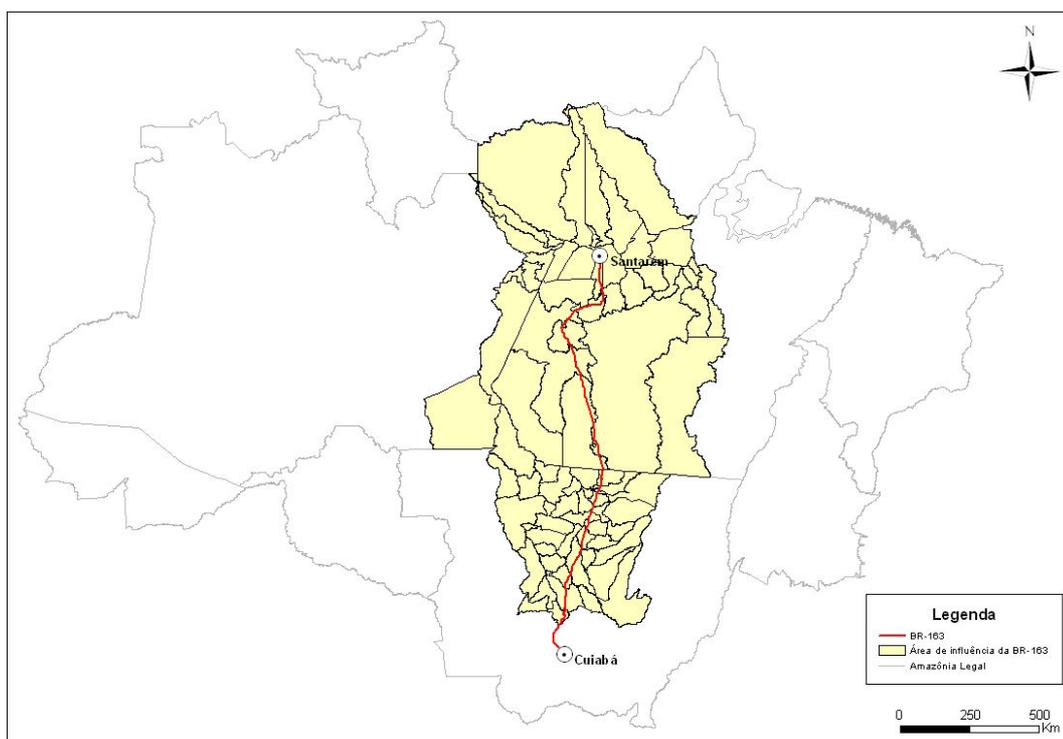
Os resultados de 16 consultas públicas, incluindo uma com as populações indígenas, realizadas na região em 2004 e 2005, mostraram que a pavimentação da BR-163 é também defendida pela sociedade local na expectativa de que a obra dinamize a economia e contribua para melhores condições de vida das populações que residem em municípios com graves problemas sociais, escassez de emprego, serviços sociais precários e infra-estrutura incipiente. Ademais, os movimentos sociais, em parceria com organizações não-governamentais (ONG), reivindicam, em caráter prioritário, o combate à violência e à grilagem de áreas públicas, assim como a alocação de recursos financeiros no apoio à produção familiar e às populações tradicionais (BRASIL, 2006. p.2).

Assim sendo, não se questiona mais a opção por pavimentar ou não a rodovia. Esta obra é percebida como fundamental por todos. Entretanto, os atuais problemas sociais e ambientais do entorno da BR-163 carecem ser sanados, e por isso são reivindicadas medidas públicas nesse sentido, para assegurar que a pavimentação não agrave ainda mais tais problemas. Surge, portanto, a principal preocupação com a pavimentação da BR-163, seus impactos negativos, que precisam ser muito bem compreendidos, para que possam ser efetuadas ações eficientes no intuito de mitigá-las.

A problemática ambiental foi e continua sendo um grande impasse à pavimentação da rodovia. Os problemas ocorrem devidos, principalmente, a ausência do Estado no que concerne à fiscalização e a atuação de infratores. O mesmo acontece com os conflitos fundiários e seus consequentes assassinatos, além de outros crimes de ordem financeira, o narcotráfico, a biopirataria, a atuação das madeireiras, entre outras atividades que quando

identificadas pelo poder público não possuem seus autores punidos, ou sequer são investigadas.

Visando equacionar desenvolvimento econômico com preservação dos recursos naturais, foi lançado em junho de 2006 o Plano de desenvolvimento regional sustentável para a área de influência da rodovia BR-163, resultado do trabalho de cerca de dois anos de um grupo interministerial do governo federal em consonância com o Plano Amazônia Sustentável (PAS). O plano prevê, entre outras coisas, a regularização fundiária de terras, a criação de unidades de conservação, a demarcação de terras indígenas e quilombolas e a viabilização de projetos de agricultura familiar e reforma agrária. Para isso, foi adotada uma “área de influência” (Mapa 19), que envolve 73 municípios nos Estados de Mato Grosso (39), Pará (28) e Amazonas (6), e cerca de 2 milhões de pessoas, em um total de 1.232.000 km<sup>2</sup>, que seriam impactados com a pavimentação e sofreriam ações do poder público (BRASIL, 2006).



**Mapa 19: Área de influência do Plano de Desenvolvimento Sustentável da BR-163**

**Fonte:** Brasil (2006).

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

O governo federal apresenta o projeto de pavimentação da BR-163 como forma de melhorar o acesso dos mecanismos públicos de controle e propõe um avanço simultâneo do asfalto e do aparelho estatal. Entretanto, Fearnside (2005) questiona este tipo de intervenção. Segundo ele, a pavimentação da BR-364 é um ótimo exemplo de como isso pode dar errado,

já que o desmatamento em Rondônia ocorreu muito mais rápido do que a adoção de medidas de governança. O autor propõe ainda que a governança deva preceder a pavimentação. “Só depois da certificação de que a área está sob controle, isto é, com governança, é que deveriam ser abertas as comportas com a pavimentação” (FEARNSIDE, 2005. p.418).

As fases iniciais de execução dos projetos do governo federal para a BR-163 têm agravado o processo de desmatamento e ocupação desordenada ao longo da rodovia. O mapa de “áreas protegidas e de destinação específica versus desmatamento acumulado”, pertencente ao Plano de Desenvolvimento Sustentável da Área de Influência da BR-163, que consta no anexo deste trabalho, mostra que a maioria dos pontos de desmatamento entre Castelo dos Sonhos e Moraes de Almeida surgiu após 2004, ou seja, durante a fase de elaboração do plano. Diferente do que poderia se pensar, a maior presença do Estado não está reduzindo a criminalidade, já que a ameaça às limitações futuras está estimulando uma corrida pela apropriação de terras para especulação (PNUMA, 2011). Trata-se de uma antecipação de grileiros, madeireiros e pecuaristas a uma provável situação de governança onde não será possível continuar empreendendo tais práticas.

Diante do atual cenário que compreende o processo de pavimentação da BR-163 e a expansão dos circuitos produtivos, os impactos decorrentes de ambos merecem ser citados. Dentre eles, o que mais preocupa os ambientalistas e aparece como ordem geral na pauta de impactos ambientais de grandes empreendimentos na Amazônia é o desmatamento. O Cerrado e a Amazônia são atualmente os dois biomas mais atingidos pela expansão da fronteira agrícola. Para ser mais preciso, o principal alvo do atual processo de desflorestamento é a pré-Amazônia, ou ecótonos, como são chamadas as áreas de contato entre dois biomas. O crescimento das áreas de plantio de soja é apontado como a principal causa de desmatamento nestas áreas, entretanto, o plantio de soja dificilmente é realizado em áreas recém desmatadas, conforme afirma Fortuna (2006):

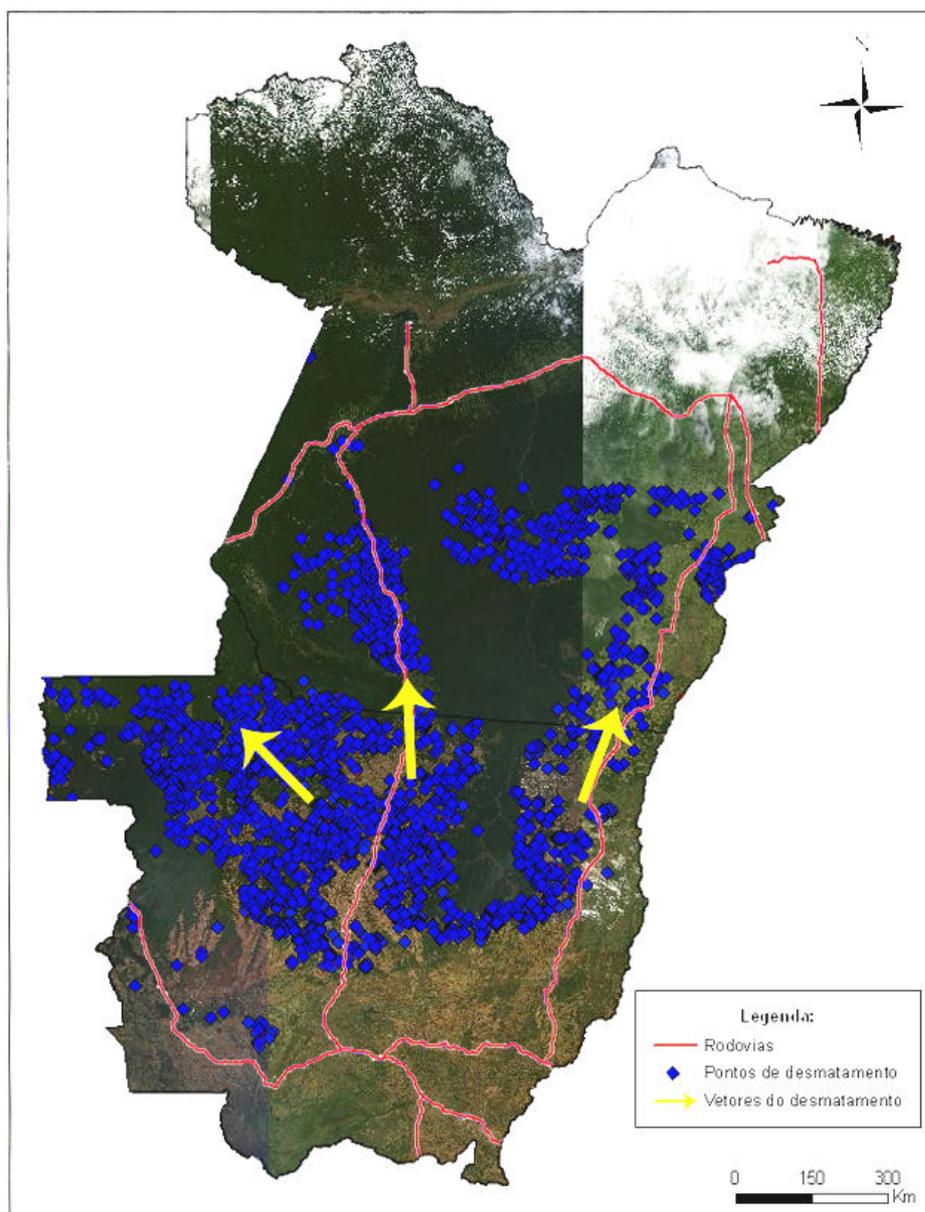
Na verdade, a produção de soja possui uma participação indireta no desflorestamento desses ecossistemas quando seu avanço se dá em áreas já “abertas” por onde normalmente já se fez o extrativismo, cultivo de arroz ou pecuária e a abertura é assegurada pelo baixo preço da terra (FORTUNA, 2006. p.93).

Ocorre, portanto, um processo que envolve sucessivas etapas de degradação ambiental, até a consolidação da área para o plantio de soja. Enquanto novas áreas de mata são substituídas por pastagens, entre outras atividades, antigas áreas de produção agrícola e, principalmente, pecuária são convertidas para o plantio de soja. No caso do espaço ao longo da BR-163 o desmatamento assume um outro formato, sem deixar de estar vinculado com o

avanço da soja. Gonçalves (2006) associa a expansão da rede de transportes ao arco do desmatamento, ou ainda, a uma nova forma de degradação ambiental, que acompanha o traço das rodovias, chamada pelo autor de “flecha do desmatamento”.

O desmatamento da Amazônia vem apresentando uma queda constante nos últimos 7 anos. Em 2011 o INPE registrou a menor taxa de desmatamento desde 1988, quando foi iniciado o monitoramento. Entretanto, o Pará continua sendo o estado onde há a maior ocorrência de desmatamento, com 2.870 km<sup>2</sup> desmatados em 2011. O Mato Grosso também se manteve em 2º lugar, com 1.126 km<sup>2</sup> de área desmatada. Em ambos os estados a BR-163 apresenta-se como vetor do desmatamento, e alguns municípios ao longo da rodovia continuam na vertente contrária à redução do desmatamento, como Altamira e Novo Progresso, que apresentaram aumento dessas taxas em 2009. Ambos também estão na liderança de um trágico ranking, Altamira é o segundo município onde mais se desmata no Pará e Novo Progresso aparece em 3º lugar (INPE, 2011).

O Mapa 20 apresenta um panorama geral do desmatamento nos estados de Mato Grosso e Pará nos últimos 9 anos. Ele traz os pontos centrais de desmatamento detectados pelo INPE neste período e os principais vetores da expansão do desmatamento. É importante notar a concentração desses pontos nas áreas de influência das rodovias, que funcionam como indutoras do processo de expansão do desmatamento.



**Mapa 20: Vetores e pontos de desmatamento no Mato Grosso e Pará (2003-2011)**

**Fonte:** INPE: DETER (2003-2011).

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

**Imagem:** Mosaico Modis, jul/2011.

**Organização e elaboração:** Margarit, 2012.

Há também uma grande quantidade de unidades de conservação e terras indígenas ao longo da BR-163, principalmente no Pará. Estas áreas foram criadas com o intuito de frear o desmatamento e impedir o avanço da agropecuária sobre a Amazônia, entretanto, muitas irregularidades são cometidas nas áreas protegidas, já que a maioria não possui fiscalização eficiente. O desmatamento no entorno e em diversos pontos dentro das unidades de conservação e terras indígenas são elementos representativos da pressão de madeireiras e pecuaristas sobre estas áreas, conforme pode ser observado no mapa em anexo.

As terras indígenas localizadas na chamada “terra do meio”, entre os rios Xingu e Iriri, são as mais afetadas pela expansão da pecuária e a atuação de madeireiras, com a ocorrência de inúmeros conflitos. Com a pavimentação da BR-163 estima-se que mais de 32 mil índios de diversas etnias poderão sofrer algum tipo de impacto devido, principalmente, a conflitos de terra gerados pelo desmatamento e extração ilegal de madeira de terras indígenas (CARNEIRO FILHO; SOUZA, 2009).

Além do impacto sobre populações indígenas há também o impacto sobre a agricultura de cunho familiar. Ao longo da BR-163 no Pará muitos moradores da área rural não possuem o título das terras, tornando-os mais vulneráveis a grileiros. Segundo Huertas (2009), 58% dos módulos rurais da área de influência da BR-163 no Pará são ocupados por cerca de 20 mil famílias que atuam na agricultura familiar e não possuem titulação da terra. Estas pessoas são expulsas de suas terras por grileiros, que alegam falsa titulação da terra e se utilizam frequentemente de violência. Torres (2005) ressalta que neste processo de expulsão do pequeno agricultor por grileiros há a conivência da Polícia Militar, que atua, até mesmo, ameaçando e expulsando os moradores.

A grilagem de terras públicas ao longo da BR-163 no Pará é intensa e está diretamente relacionada com as atividades madeireira e pecuária. Este processo deve se agravar com a pavimentação da BR-163, já que facilitará a venda da madeira para as mais de 700 empresas deste tipo instaladas no norte de Mato Grosso, em sua maioria no eixo da BR-163. As madeireiras matogrossense enfrentam atualmente dificuldades na produção devido à escassez de madeira no estado. Neste contexto, o sudoeste do Pará representa uma ótima alternativa no fornecimento de matéria-prima, para onde algumas madeireiras matogrossenses já estão se mudando devido à facilidade de transporte promovida pela pavimentação da BR-163 (OLIVEIRA, 2005).

A extração de madeira sempre foi, desde a inauguração da rodovia, uma atividade extremamente rentável e impactante. A indústria madeireira é responsável por um grande impacto, não só por se alimentar da supressão da floresta, mas também devido aos seus resíduos, cujo chorume contamina o lençol freático. O fato da rodovia não ser pavimentada no estado do Pará impediu a expansão deste tipo de indústria no mesmo grau que ocorreu no Mato Grosso, entretanto, com a pavimentação da rodovia, as madeireiras deverão aumentar a sua área de atuação e a quantidade produzida.

Rocha (2005) também associa a extração de madeira e o desmatamento com a existência do trabalho escravo. Segundo ele, estas práticas ilegais estão relacionadas. O aumento do desmatamento indica, da mesma forma, o aumento do trabalho escravo. Apesar

de ser uma prática inaceitável pela lei e opinião popular, o trabalho escravo contemporâneo continua ocorrendo frequentemente no Brasil. A fronteira agrícola é uma área onde este tipo de prática é ainda mais comum. Em 2010, segundo dados da CPT, no Brasil foram libertados 2.914 trabalhadores, destes, 562 estavam no Pará, o estado com maior número de ocorrências deste tipo. Mais uma vez, ressalta-se a ausência do Estado nestas áreas, onde não existem mecanismos para coibir e fiscalizar este tipo de crime. O mesmo ocorre na área de influência da BR-163 no Pará, onde nem mesmo os órgãos não-governamentais conseguem atuar, conforme ressalta Rocha:

Nas proximidades do eixo da BR-163 não existem Delegacias do Trabalho, escritórios da CPT ou de outras ONGs envolvidas com a situação. As únicas possibilidades de encaminhamento das denúncias são os sindicatos de trabalhadores rurais e as agências do governo federal, sem responsabilidade direta com o problema. [...] Por exemplo, o Ibama em Itaituba, PA, recebe diversas denúncias de trabalho escravo e as encaminha para o Ministério do Trabalho, em Brasília (ROCHA, 2005. p.242).

A ilegalidade também está associada ao isolamento. Tais práticas se revelam em locais de difícil acesso, justamente para escapar à fiscalização. Neste contexto, a pavimentação pode se transformar em um instrumento de ativação dos mecanismos de autuação de infratores, desde que sejam instalados na área de influência da rodovia órgãos públicos para exercer tal função, devidamente estruturados e equipados, do contrário, a pavimentação apenas fortalecerá ainda mais a ilegalidade.

Uma das atividades que mais envolve ilegalidades na Amazônia é a mineração. Além de contrabando, prostituição, proliferação de doenças e assassinatos, esta atividade causa intensa degradação ambiental, estabelecendo relações conflituosas entre as várias esferas de governo e os institutos ambientais (ICMBio, IBAMA e SEMA). Além do desmatamento de novas áreas de garimpo, existe uma grave contaminação das águas por azougue (mercúrio mineral), derivados de petróleo utilizados nas máquinas e resíduos sólidos.

O impacto nos recursos hídricos ocorre também devido ao desmatamento e a expansão de atividades agrícolas e pecuárias. A BR-163 foi construída em um divisor de águas, entre as bacias dos rios Tapajós e Xingu. Isso implica em grande número de nascentes próximas ao leito da rodovia que são ameaçadas pelo desmatamento indiscriminado e a contaminação por agrotóxicos. A supressão da vegetação, em função das diversas atividades já citadas, também é causadora da erosão dos solos e o assoreamento de rios, igarapés e córregos. Os rios também servem como fonte de água para a população, navegação, fonte de alimento através da pesca, irrigação e lazer. Todos estes usos podem ser comprometidos em quantidade e/ou

qualidade a partir da expansão das atividades produtivas promovidas pela pavimentação da rodovia.

O trabalho escravo, o desmatamento, a extração de madeira e o garimpo são práticas corriqueiras ao longo da BR-163 desde a sua construção. No entanto, a recente introdução do cultivo de soja no Pará tem causado transformações na dinâmica rural das áreas adjacentes à rodovia, principalmente no entorno de Santarém, onde a expansão da soja está provocando a expulsão de pequenos agricultores. Após a instalação da Cargill em Santarém, diversas áreas foram incorporadas à produção de soja e pequenos agricultores se viram obrigados a vender suas propriedades. Trata-se de uma dinâmica complexa, onde é difícil imaginar essa “obrigação” do pequeno agricultor em vender suas terras, já que, teoricamente, ele não é obrigado a vender e o faz porque quer. Entretanto, Torres (2005) auxilia brilhantemente o entendimento desta dinâmica com um exemplo que ocorreu em Belterra, município vizinho de Santarém.

Silvino Pimentel Vieira é um caso exemplar. Em 1977 comprou 26 hectares na comunidade Tracoá, Belterra, então com 45 famílias, das quais restam apenas sete. Inscreveu-se num curso de agricultura orgânica promovido pelo Ceftbam – Centro de Formação de Trabalhadores do Baixo Amazonas – com apoio da Emater e incorporou essa tecnologia ao seu trabalho. Vendia em Santarém sua produção de hortaliças e maracujá orgânicos. Empolgado com as melhorias que aos poucos conseguia implantar, entre elas, um poço de 95 metros de profundidade, Silvino resistiu ao máximo em vender suas terras para os sojicultores do grupo Irmãos Menóli, originários do Paraná, mas chegados recentemente a Mato Grosso.

Os primeiros a sentir os impactos dessa chegada foram os moradores fronteiriços a terrenos vazios, logo vendidos. A alteração inicial no ambiente era o ruído das máquinas que derrubavam a mata e trabalhavam 24 horas por dia, todos os dias da semana. Dormir passava a ser um privilégio dos vizinhos mais afastados. Em seguida vinha o fogo. Os moradores viam-se, então, imersos em densa nuvem de fumaça, mas isso ainda era pouco perto do calor da imensa fogueira para a queimada, que se dá sempre durante a noite. Chegava então o agrotóxico: contaminação do ar (um cheiro insuportável invadia não só as casas, mas também o posto de saúde e a escola), contaminação da água, problemas respiratórios, infestação de pragas, como a maruim, de dolorosa picada que levava o gado e cavalos a, desesperados, passar o dia entranhados na mata. Na época da pulverização, pássaros e até animais domésticos mortos por envenenamento. Ainda havia as cobras e ratos, que, com o desmatamento nos arredores, se ilhavam nos lotes dos assentados. Famílias contam que chegavam a matar três cobras num só dia e praticamente dentro de casa. No caso específico de Silvino, seus cultivos orgânicos foram atacados por pragas da vasta vizinhança pulverizada, inclusive uma doença nos seus pés de maracujá até então desconhecida. Não é difícil entender o porquê da venda da terra.

A diminuição do número de moradores enfraquecia ainda mais a parca infraestrutura dos assentamentos, com a rápida desativação dos serviços sociais: fechava-se a escola, demitia-se o agente de saúde, as linhas de ônibus eram cortadas, as estradas ainda mais abandonadas etc. Para Silvino, a decisão de vender a terra veio com a ameaça à saúde de suas crianças (TORRES, 2005. p.307-308).

Portanto, esse exemplo torna evidente a intensidade dos impactos que a expansão da soja na Amazônia pode causar. Além da soja, e até com muito mais intensidade, a pecuária tem sido uma grande ameaça ao meio ambiente na área de influência da BR-163. A expansão da pecuária na Amazônia é uma das principais causas do desmatamento e motiva diversos conflitos por terra. A pecuária é praticada na Amazônia de forma extensiva, em grandes porções de terra, geralmente griladas, como reserva de valor. A atividade envolve muitas irregularidades, como trabalho escravo, desmatamento ilegal, grilagem de terras, queimadas, sonegação de impostos, entre outras, o que a torna altamente impactante.

Nos últimos anos tem havido um aumento na fiscalização por parte do IBAMA, mas que ainda é insuficiente para coibir todas as ilegalidades. No município de Novo Progresso, que possui altas taxas de desmatamento devido à expansão da pecuária, existe uma base do IBAMA, mas que não possui nenhum agente. As operações no município são realizadas por agentes vindos de outros locais. Em ocasião da realização do trabalho de campo em julho de 2011, estava em curso uma operação do IBAMA com agentes do Tocantins, que revelaram em entrevista, que não é possível atender a todas as ocorrências com o atual contingente. Ou seja, das irregularidades existentes, apenas uma pequena parcela é apurada, e outra ainda menor resulta em multas e/ou apreensões.

As ações do IBAMA têm sido feitas com base no Sistema de Detecção de Desmatamento em Tempo Real (DETER), do INPE, e consistem em autuar os proprietários que estão cometendo desmatamentos ilegais. Foi a partir dessas informações que, em março de 2011, foram apreendidas pelo IBAMA 900 cabeças de gado em uma fazenda próxima à cidade de Novo Progresso. A apreensão foi resultado da “operação disparada”, que combate a pecuária ilegal nos estados do Pará, Mato Grosso e Amazonas, e já apreendeu mais de 5 mil animais. A fazenda Jatobá, onde o gado foi apreendido, foi autuada por desmatamento ilegal, impedimento da regeneração, quebra de embargo e notificação de retirada de gado de uma área de cerca de 1.300 ha (FEITOSA, 2011).

Operações como essa precisariam ser mais constantes e numerosas, já que a atividade pecuária continua se expandindo e incorporando novas áreas. A pavimentação da BR-163 oferecerá melhores condições para a comercialização da carne bovina produzida em seus arredores. A construção do frigorífico da Guaporé Carne em Castelo dos Sonhos captará boa parte da produção regional e, com isso, novas áreas devem ser incorporadas à pecuária, elevando o desmatamento e todos os outros impactos relacionados à atividade. Portanto, a pavimentação da rodovia é indutora dos impactos gerados pela pecuária na medida em que estimulará a expansão da atividade devido à melhoria no escoamento da produção.

A expansão das atividades produtivas provoca o aumento na demanda por terra e sua consequente valorização. Em 2001, quando o governo federal fez o primeiro anúncio de que tinha o interesse em realizar a pavimentação da BR-163, ocorreu a elevação de preços das terras e a intensificação de problemas sociais e conflitos (BERNARDES, 2006). Atualmente, se observa a extrema elevação do preço da terra na área consolidada com o plantio de soja na BR-163, atingindo até R\$ 7.400/ha nos municípios de Lucas do Rio Verde, Sorriso e Nova Mutum, enquanto que em outras áreas do cerrado o preço varia de R\$ 675/ha a R\$ 1.350/ha (BERNARDES, 2010). A supervalorização das terras na área de plantio consolidado da soja no meio norte matogrossense provoca a busca dos agricultores por novas terras, de valor inferior, no extremo norte do estado, que, por conseguinte, também se valorizam.

No Pará a dinâmica se repete. Conforme as terras mais próximas à rodovia se valorizam, devido principalmente à pavimentação, novas terras mais distantes são adquiridas e valorizadas. Em Novo Progresso, por exemplo, um alqueire pode valer 1.500 reais nas margens da rodovia e 20 reais em áreas afastadas do mesmo município. Já em Apuí, Jacareacanga e Oriximiná um alqueire pode ser comprado por 5 reais. Próximo a Santarém, o hectare que valia 25 reais em 2000, passou a valer 1.500 reais após a instalação da Cargill e a introdução dos plantios de soja (TORRES, 2005). Com isso, sucessivas levas de colonos partem de áreas próximas à rodovia em direção a locais mais distantes, onde encontram terras ainda com valor bem menor. Desta forma, ocorre a expansão do desmatamento em novas áreas, assim como a grilagem, já que, conforme já foi ressaltada, a maioria das terras pertence à União.

O atual processo de modernização e valorização fundiária está excluindo os pequenos agricultores. O que, segundo Bernardes (2010, p.22), se deve à “baixa capacidade associativa e poder de negociação, resultando muitas vezes na venda das terras por parte desses segmentos”, e o consequente aumento da concentração fundiária. Bernardes (2010) destaca ainda que este processo difere do que ocorre nas Regiões Sul e Sudeste, onde os pequenos agricultores estão integrados aos circuitos produtivos através da criação de aves e suínos. No Centro-Oeste, as novas exigências tecnológicas e de produção em grande escala são incorporadas apenas por médios e grandes produtores.

Em contrapartida, a reforma agrária é lenta e ocorre em velocidade bem inferior a da expansão dos latifúndios. No Mato Grosso a maior parte dos assentamentos localiza-se no extremo norte do estado ou em áreas onde a produção de soja não é consolidada ou é inexistente. No Pará também existe um enorme contingente de famílias aguardando para

serem assentadas e os assentamentos existentes estão sofrendo com a falta de infraestrutura e auxílio técnico.

As dificuldades no acesso à terra e de permanência na mesma está promovendo o surgimento de um grupo elitizado, e gerando a exclusão de muitos outros. Isto faz com que este processo sucessivo de modernização, valorização e concentração fundiária em áreas de fronteira agrícola venha acompanhado de conflitos, que envolvem grileiros, posseiros, meeiros, indígenas, quilombolas, ribeirinhos, camponeses, movimentos sociais, entre outros.

Entre os vários impactos já mencionados, os conflitos de terra são os que mais chamam a atenção da mídia e da população em geral, pois são constantemente marcados pela perda de vidas humanas. Casos como o de Chico Mendes, da Freira Dorothy Stang e mais recentemente do casal José Claudio Ribeiro e Maria do Espírito Santo, tiveram repercussão internacional e envolveram a luta pela terra e a preservação dos recursos naturais na Amazônia. Portanto, a violência foi e continuará sendo um fator importantíssimo a ser levado em conta nas análises acerca dos impactos de grandes empreendimentos na Amazônia.

O Estado do Pará continua liderando o ranking da violência no campo do Brasil. Em 2010, dos 34 assassinatos ocorridos no país 18 foram no Pará, em decorrência de 207 conflitos envolvendo mais de 90 mil pessoas (CPT, 2011). Desde o anúncio do projeto de pavimentação da BR-163 em 2001 houve a intensificação dos conflitos que envolvem a posse e o uso da terra na área de influência da BR-163, reflexo da valorização das terras e aumento da grilagem.

A supervalorização do preço da terra e os conflitos fundiários, entre outros motivos, ocasionam também a transferência de pessoas do campo para a cidade. Com a tecnificação cada vez maior das atividades agrícolas, o mercado de trabalho no campo se torna seletivo e restrito, exigindo qualificação profissional para operar as máquinas cada vez mais sofisticadas. Com isso, grande parte da população não consegue se inserir neste contexto, por não possuir qualificação ou devido à falta de vagas provocada pela mecanização que dispensa mão de obra. Este contingente de trabalhadores passa a ocupar vagas no setor de comércio e serviços nas zonas urbanas, com baixos salários e muitas vezes na informalidade. Conseqüentemente, as cidades experimentam o crescimento das ocupações sub-humanas nas zonas periféricas, associadas ao desemprego e ao aumento da violência.

As doenças infectocontagiosas também são uma grande preocupação, já que o adensamento populacional na Amazônia demanda a ampliação de assistência médica. Porém, a atual rede de saúde do estado é precária e insuficiente. A população é acometida por

doenças agravadas pelas características edafoclimáticas da região, principalmente a malária e a dengue, que provocam mais mortes na Amazônia do que em qualquer outra região do Brasil.

Existem ainda os impactos culturais, que se dão a partir da introdução de novos elementos culturais na cultura de populações tradicionais, como indígenas e ribeirinhos. Isto ocorre porque a construção de rodovias rompe o isolamento de muitas comunidades, ou melhor, trata-se de uma mudança de relações. Antes somente os rios serviam como vias de transporte e comércio, mas agora a rodovia surge como uma nova alternativa. A conexão destas populações com o Centro-Sul, rompe o antigo padrão de organização do espaço em torno dos rios e cria uma nova dinâmica, ligada aos atores hegemônicos (GONÇALVES, 2008).

Este modo de vida, esse padrão de organização espaço-tempo fundamentado numa temporalidade e espacialidade ribeirinha que foi dominante [...] começa a se alterar a partir do final dos anos 1970. A partir desse período começa a emergir um novo padrão espaço-temporal [...] que se conforma com as cidades e os embriões urbanos que surgiram recentemente ou foram reestruturados a partir e ao longo dos grandes eixos rodoviários que rasgaram o espaço regional. Com esse processo se esboça uma nova temporalidade, ligada a um tempo mais “rápido” da nova dinâmica dos atores hegemônicos que, a partir de aí, protagonizam uma nova divisão nacional e internacional do trabalho resultante da nova fase de acumulação do capital na Amazônia caracterizada pelo deslocamento do capital comercial para o capital industrial e financeiro (CRUZ, 2006. p.112).

As mudanças no padrão de organização espaço-tempo, em curso desde a década de 1970, devido à construção de rodovias na Amazônia, tendem a se acentuar com a pavimentação das mesmas. Para entender melhor isto vamos a um exemplo: para se deslocar da cidade de Itaituba até Santarém pelo Rio Tapajós leva-se cerca de 15 horas de barco e 8 horas de lancha. Utilizando a BR-163 atualmente, ou seja, sem pavimentação, é possível chegar a Santarém em cerca de 10 horas no período da seca, quando a rodovia é trafegável. Com a pavimentação da rodovia, o trajeto poderá ser realizado em até 5 horas. Isso significa uma compressão espaço-tempo que deverá alterar toda a dinâmica da organização espacial e das relações comerciais da região.

A redução do fluxo de navegação no rio Tapajós é uma das principais consequências deste encurtamento espaço-tempo. Com isso, as relações comerciais se alteram completamente. O regatão, figura do comerciante tradicional nos rios Amazônicos, responsável por circular as mercadorias, é substituída pelo supermercado. As trocas comerciais que antes eram realizadas com base na confiança, passam a ser feitas apenas com dinheiro. Trata-se da substituição do capital comercial, estritamente local e regional, que se apropria

diretamente dos recursos naturais e controla as vias de acesso, pelo capital industrial e financeiro, gerido por uma ordem global (GONÇALVES, 2008).

Sob esta conjuntura, a imagem do caboclo amazônico é estereotipada. O “caboclo” é o homem rural-ribeirinho, visto como atrasado, exatamente o oposto do “pioneiro”, o colono que “desbravou a selva” e conquistou a fronteira, ou seja, o homem moderno. Sob este olhar se constroem novas identidades, de acordo com contextos históricos e geográficos, marcados por relações de poder (CRUZ, 2006).

A pavimentação da BR-163 deverá torná-la o símbolo da modernidade, relegando o rio a uma paisagem de um passado nostálgico para a população que a utilizava como principal via de circulação. As cidades ao longo das rodovias deverão se desenvolver em ritmo acelerado, com a mesma rapidez de todos os outros impactos sócioambientais. O desmatamento, a pecuária e a agricultura mecanizada são os símbolos dessa modernidade arrasadora, que exacerba desigualdades sociais e degrada a natureza.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A BR-163, desde a sua inauguração em 1976, representou um grande trunfo geopolítico e ao mesmo tempo um desastre socioambiental. Passados 36 anos de sua inauguração ocorreram diversas transformações ao longo da rodovia. A mata deu lugar à agropecuária e os índios foram “substituídos” por colonos. Alguns colonos ascenderam socialmente, se tornando milionários do agronegócio, porém, a maior parte enfrentou grandes dificuldades e não teve a mesma sorte.

A pavimentação da BR-163 é ansiosamente aguardada pela maioria dos habitantes dos municípios ao longo da rodovia. Seja para escoar a produção, ou simplesmente para melhorar o acesso a bens e serviços à população, a pavimentação se tornou indispensável. Todo o processo de pavimentação da BR-163 resultou na constituição de inúmeras redes políticas, responsáveis pelo embate entre o agronegócio e os movimentos sociais. Isso mostra a força que a sociedade organizada possui, mas infelizmente também revela o poder das empresas e a incapacidade do Estado em gerir o território nacional, já que os interesses do agronegócio acabam muitas vezes por sobrepor ao da sociedade em geral.

Após um longo período de discussões sobre os impactos da obra, o asfaltamento teve início em 2009 e ainda está em curso, não tendo prazo certo para o seu término. O governo federal comprometeu-se a minimizar os impactos sócioambientais que um empreendimento deste porte poderia proporcionar, mas não abre mão de realizá-lo, por considerar a pavimentação da rodovia imprescindível ao desenvolvimento do país. A obra está sendo executada pelo DNIT, com a contratação de empreiteiras, e pelo exército (8º e 9º BECs – Batalhões de Engenharia de Construção). Em trabalho de campo realizado em julho de 2011 foi possível constatar que boa parte das pontes já está sendo construída e foram concluídos apenas alguns trechos de asfalto, mas toda a estrada já está estaqueada e recebendo intervenções de terraplanagem.

Apesar das obras ainda não terem sido concluídas, já estão acontecendo transformações ao longo da rodovia, como a instalação de indústrias, postos de combustíveis, entre outros. Entretanto, a transformação mais intrigante acontece nas cidades, distritos e comunidades junto à rodovia no Pará, onde a população parece estar se recuperando de um terremoto, bombardeio, furacão, ou qualquer outro desastre que poderia ter destruído estes núcleos urbanos. É evidente que nada disso aconteceu por ali, entretanto, as casas e lojas antes decadentes, algumas abandonadas e muitas de madeira podre, todas com um péssimo aspecto, agora estão recebendo reforma, pintura, ampliação e muitas novas construções. A pavimentação da rodovia motivou também as prefeituras a pavimentar suas ruas e embelezar

o sítio urbano. Sob este clima de reconstrução, após muitos anos de abandono, a população se mostra otimista e espera melhorias significativas na qualidade de vida com a pavimentação da rodovia.

O que ocorre ao longo da BR-163 no Pará não é um fato isolado. Outras obras de grande envergadura na Amazônia também estão promovendo amplas transformações e impactos sócioambientais. A pavimentação da BR-230 (Transamazônica) e da BR-319 (Manaus - Porto Velho), a construção da ferrovia norte-sul entre Açailândia no Maranhão e Estrela d'Oeste no Estado de São Paulo, as hidrovias do Rio Madeira e do Rio Tapajós, as usinas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio em Rondônia e Belo Monte no Pará, entre outras. Todas são obras de infraestrutura e integração que estão modificando territorialidades clássicas na Amazônia e com isso provocando inúmeros impactos sócioambientais.

Os eixos estratégicos de logística se tornaram novos elementos de organização do espaço no âmbito do capitalismo. A inserção do capital não ocorre mais nas unidades político-administrativas clássicas (regiões, estados e municípios), que deram lugar a uma nova unidade político-territorial, a uma nova geopolítica, que passa a ter como elemento fundante as obras de infraestrutura e integração. Atualmente, são as rodovias, ferrovias, hidrovias, geração e transmissão de energia, entre outros, os elementos capazes de re-organizar o espaço de acordo com uma lógica territorial nacional/global.

A nova racionalidade criada pelos atores hegemônicos a partir da re-organização do espaço na Amazônia, ocorre sob a modernização do meio técnico-científico informacional. Com isso, novas redes são estabelecidas, aumentando os fluxos e tornando mais fluidas as relações sociais e econômicas, resultando na compressão da relação espaço-tempo. Estas transformações baseadas em um maior dinamismo e rapidez das coisas são a base dos discursos desenvolvimentistas do Estado, que sustentam através destes argumentos a necessidade de realizar grandes projetos de infraestrutura.

Da mesma forma, todo o progresso técnico é anunciado como benéfico à população como um todo e tomado como símbolo de desenvolvimento e melhoria na qualidade de vida. No entanto, tais discursos, embasados em uma racionalidade hegemônica, não passam de falácia à população em geral, que pouco ou nada se beneficiam da maioria das políticas públicas em curso atualmente. Faz-se necessário desconstruir este discurso, que vem arrebanhando novos adeptos devido, principalmente, à força da mídia, cada vez mais utilizada pelos órgãos públicos como forma de propagar um marketing ideológico do modelo nacional/global de desenvolvimento.

A evolução da ciência e da técnica demonstra um cenário atual altamente favorável à difusão de ideias. As redes sociais na internet são exemplos de como a atual tecnologia pode ser utilizada para fins políticos. Recentemente, estas redes foram utilizadas como instrumento de revolução em países árabes. Entretanto, não se trata de difundir aqui uma ideia revolucionária, mas de construir uma conscientização da realidade dos fatos em detrimento da alienação ativada pelos atores hegemônicos.

A partir do momento em que a população como um todo tiver plena consciência da realidade embutida no atual modelo de desenvolvimento econômico adotado pelo Estado e da ordem global vigente, novas redes políticas poderão se formar e se fortalecer para defender os interesses de cada grupo. Não se trata, com isso, da supressão de um poder central, no caso o Estado, como sugere algumas correntes ideológicas, será a partir do fortalecimento da representatividade política que novas diretrizes poderão ser alçadas para impedir que a perversidade do capitalismo domine o cenário. Às empresas continuará cabendo a busca incessante pelo lucro e ao poder público a fiscalização das mesmas, para que o façam sem provocar maiores danos à natureza e a sociedade. Entretanto, esta fiscalização deve se dar de forma clara e efetiva, sem que haja brechas para o atual cenário de degradação social e ambiental da Amazônia.

É impressionante verificar que a ampla variedade de ilegalidades e crimes praticados ao longo da BR-163 é noticiada constantemente na imprensa, estão em diversos sites na internet, em livros, revistas, fotos e vídeos, acessíveis a qualquer pessoa do mundo, e, entretanto, não há punição e, muitas vezes, nem investigação. A ineficácia do Estado em fazer cumprir as leis é assustadora e revela a fragilidade do sistema público. Não à toa, surge no mundo o debate sobre a internacionalização da Amazônia, como reflexo da impotência dos governos latino-americanos em administrar de forma eficiente seus territórios. Portanto, é urgente a necessidade de criar mecanismos de governança eficientes, não só para o espaço ao longo da BR-163, mas para toda a Amazônia, como forma de também evitar o avanço da cobiça internacional sobre os recursos territoriais brasileiros.

Em 2002, foi instalado no município de Novo Progresso, no Pará, um Polo Institucional, que reuniu no mesmo prédio INCRA, IBAMA, Receita Federal, Polícia Federal e Ministério Público. A ação obteve bons resultados, com a autuação de mais de 300 madeiras e a descoberta de um esquema que utilizava nomes de “laranjas” para a criação das mesmas (TORRES, 2005). Portanto, isso demonstra que é possível a fiscalização eficaz para o cumprimento da lei, mas depende de uma atuação também eficaz dos órgãos públicos.

Fearnside (2005) compara a fiscalização na BR-163 à atuação da polícia nos morros do Rio de Janeiro, onde são realizadas apenas operações pontuais e a população é obrigada a conviver com a criminalidade. Da mesma forma, ocorrem na BR-163 apenas ações esporádicas, tornando a ilegalidade uma prática corriqueira, que envolve diversos crimes sem punição. Logo, a governança precisa ser estabelecida de forma plena e em ritmo acelerado, já que as obras de pavimentação estão em andamento e os impactos estão se agravando.

O Estado, através de seus mecanismos de regulação, deve cumprir o papel de impor limites aos produtores, indústrias e empresários, priorizando o meio ambiente e o ser humano em detrimento de aspectos econômicos. Os programas de governo, como o PAC – extremamente desenvolvimentista – devem focar a promoção do bem estar social, com ações voltadas para a melhoria da qualidade de vida da população do campo e da cidade, através de moradias, educação, assistência médica e reforma agrária. Entretanto, o que se observa é o direcionamento de grande parte do dinheiro público para obras de grande envergadura, como hidrelétricas, rodovias e produção de petróleo, onde os maiores beneficiados são as empresas.

O atual modelo de desenvolvimento econômico adotado pelo Estado, baseado na lógica global dos atores hegemônicos, é extremamente frágil, fundamentada em números de crescimento econômico, e traz benefícios apenas a uma pequena parcela da população. Então, porque não enxergar todo este processo “pelo outro lado da fronteira”, ou seja, das populações preexistentes na Amazônia antes da construção das rodovias. Este trabalho remontou o processo de ocupação da Amazônia pelo viés dos atores hegemônicos, já que isso era necessário para responder à questão central proposta. No entanto, para entender a intensidade dos impactos que uma obra deste porte pode causar, é preciso enxergar pelo olhar de quem sofrerá as consequências deste empreendimento. As populações tradicionais ali existentes precisam ser ouvidas e respeitadas, para que não voltem a ocorrer os mesmos erros do passado, quando sangrentas batalhas foram travadas pela posse da terra.

O extrativismo vegetal é, sem dúvida alguma, a melhor forma de produzir riquezas sem derrubar a mata. Até a década de 1910 o extrativismo na Amazônia foi altamente lucrativo, devido principalmente a extração do látex. Entretanto, com a descoberta dos polímeros minerais, a atividade seringueira entrou em decadência e o extrativismo se tornou antiquado e anticompetitivo. Atualmente, com o crescente preço do petróleo e a descoberta de novos usos para as fibras, resinas e sementes da floresta Amazônica o extrativismo vegetal está ganhando importância novamente. O manejo florestal e a extração de sementes, resinas e fibras da Amazônia podem se tornar a solução para conter o desmatamento, para isso, é

necessário que as várias estâncias de governo participem deste processo, dando maior incentivo a estas atividades.

Outros países do mundo já conhecem muito bem esse potencial. Diversas substâncias retiradas da Amazônia já foram patenteadas por empresas estrangeiras. Um exemplo emblemático é o famoso anti-hipertensivo Captopril, extraído do veneno da jararaca, e patenteadado no exterior a partir de informações publicadas por pesquisadores brasileiros que não receberam o apoio necessário para desenvolver o medicamento no Brasil. Existem ainda muitas outras substâncias originárias da Amazônia que rendem milhões às empresas estrangeiras. Estima-se que a biopirataria extraia cerca de 1 bilhão de dólares por ano do Brasil em material biológico (ARBEX JR., 2005). Portanto, o que falta ao Brasil para reconhecer também este potencial? O Estado considera como progresso e desenvolvimento toda e qualquer obra de engenharia, a instalação de empresas multinacionais, a construção de indústrias e infraestrutura, mas não valoriza suas matas como fonte de riquezas.

Qualquer “bom” empreendimento necessita primeiramente da “limpeza” do terreno, não se atendo ao que nele existe, mas ao que pode ser implantado. Trata-se da versão moderna do paradigma de colonização do século XVI, não por acaso, a ocupação da Amazônia nas décadas de 1970 e 1980 tinha como principal ferramenta os chamados “projetos de colonização”. Presumia-se a colonização da floresta pelo “homem branco”, procedente do sul, e a difusão de um modelo que agrega desmatamento e agricultura. Nesse contexto, o índio e o caboclo amazônico eram dispensáveis, assim como a floresta, que deveria dar lugar à agricultura e pecuária.

Atualmente é possível observar que não houve mudanças significativas nessas concepções. A pavimentação da BR-163 sob o argumento de desenvolvimento econômico, a partir da instalação de indústrias e exportação de grãos é um claro exemplo disso. É urgente a necessidade de quebrar esse paradigma. A Amazônia precisa deixar de ser alvo de políticas preservacionistas que apenas delimitam unidades de conservação para mantê-las resguardadas da devastação. A mata com um todo precisa ser pensada como uma fonte de recursos e provimento de renda.

Para encerrar, é preciso enfatizar que este trabalho é fruto de uma pesquisa desenvolvida durante dois anos. Neste breve período as muitas dificuldades da pesquisa não impediram a realização do mesmo, mas certamente restringiram algumas reflexões, principalmente pela limitação do tempo. Novas reflexões ainda podem ser estabelecidas a respeito do assunto com base na continuação das pesquisas. Portanto, será necessário continuar estabelecendo novas análises do processo de transformação sócioespacial em curso,

assim como investigar novos atores que poderão surgir, já que a Amazônia se trata de uma área cujo interesse ultrapassa os limites nacionais. Resta ainda, avaliar se as diretrizes estabelecidas no plano de desenvolvimento sustentável da BR-163 serão cumpridas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Silvana de. **Planejamento governamental: a SUDECO no espaço mato-grossense contexto, propósitos e contradições**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001. 328 p.

ALVES, Vicente Eudes Lemos. A mobilidade sulista e a expansão da fronteira agrícola brasileira. **Agrária**. V.1 n.2 p.40-68. São Paulo, 2005.

ARACRI, Luís Ângelo dos Santos. Informatização do cultivo da soja em Mato Grosso e suas repercussões territoriais. In: BERNARDES, Júlia Adão; FREIRE FILHO, Osni de Luna. (Org.) **Geografias da soja: BR-163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2006. p.39-55.

ARBEX JR., José. “Terra sem povo”, crime sem castigo: pouco ou nada sabemos de concreto sobre a Amazônia. In: TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília: CNPq, 2005. p.21-66.

ARBEX JR., José; OLIC, Nelson Bacic. **A hora do Sul**. São Paulo: Moderna, 1995. 87 p.

ARRUZZO, Roberta Carvalho; BRITO, Diego Silva de. Circuitos espaciais da produção no segmento avícola da cadeia carne-grãos: o caso da BR-163 mato-grossense. In: BERNARDES, Júlia Adão; ARACRI, Luís Ângelo dos Santos. (Org.) **Espaço e circuitos produtivos: a cadeia carne/grãos no cerrado mato-grossense**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2010. p.45-57.

AZEVEDO, Carlos. Maggi, o agronegócio no poder. **Revista Retrato do Brasil**. São Paulo: Editora Manifesto. Nº 14. p. 10-23 Set./Out. 2008.

BALANDIER, Georges. **O contorno: poder e modernidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. 280p.

BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia: a nova fronteira de recursos**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982. 233p.

\_\_\_\_\_. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990. 112p.

\_\_\_\_\_. Logística: uma nova racionalidade no ordenamento do território? In: 3º Simpósio nacional de geografia urbana. **Anais...** Rio de Janeiro: UFRJ, 1993. p.59-62.

\_\_\_\_\_. Por um redescobrimento do Brasil. In: CASTRO, Iná Elias de; MIRANDA, Mariana; EGLER, Cláudio. **Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1999. p.11-23.

\_\_\_\_\_. **Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro, Garamond, 2004. 172p.

BECKER, Bertha K. [et al.] **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1995. p.397.

BERNARDES, Júlia Adão. Técnica, trabalho e espaço: as incisivas mudanças em curso no processo produtivo. In: CASTRO, Iná Elias de; MIRANDA, Mariana; EGLER, Cláudio. **Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1999. p.277-289.

\_\_\_\_\_. Circuitos espaciais da produção na fronteira agrícola moderna: BR-163 matogrossense. In: BERNARDES, Júlia Adão; FREIRE FILHO, Osni de Luna. (Org.) **Geografias da soja: BR-163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2006. p.13-37

\_\_\_\_\_. Modernização agrícola e trabalho no cerrado brasileiro. In: IX Colóquio Internacional de Geocrítica. **Anais...** Porto Alegre: UFRGS, 2007. 15p.

\_\_\_\_\_. O novo tempo do capital no cerrado: a criação de novos territórios produtivos. In: BERNARDES, Júlia Adão; ARACRI, Luís Ângelo dos Santos. (Org.) **Espaço e circuitos produtivos: a cadeia carne/grãos no cerrado mato-grossense**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2010. p.15-27.

BERNARDES, Júlia Adão; FERREIRA, Francisco Pontes de Miranda. Sociedade e Natureza. In: CUNHA, Sandra Baptista da; GUERRA, Antônio José Teixeira. (Org.) **A questão ambiental: diferentes abordagens**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. p.17-42.

BERNARDES, Júlia Adão; FREIRE FILHO, Osni de Luna. (Org.) **Geografias da soja: BR-163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2006. 175p.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. 322p.

BRASIL, Grupo de trabalho interministerial. **Plano de desenvolvimento regional sustentável da área de influência da rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém**. Brasília, 2006. 185p.

\_\_\_\_\_, Ministério dos Transportes. **Rede Rodoviária do Plano Nacional de Viação**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/>>. Acesso em: 20 de jun. de 2011.

\_\_\_\_\_. **Programa de Aceleração do Crescimento 2: 2011-2014 1º Balanço**. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac/relatorios/2011-nacionais>>. Acesso em: 15 de ago. de 2011.

CARNEIRO FILHO, Arnaldo; SOUZA, Oswaldo Braga de. **Atlas de pressões e ameaças às terras indígenas na Amazônia brasileira**. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2009. 47p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. 304p.

CPEA, Consultoria Paulista de Estudos Ambientais. **Relatório de Impacto Ambiental do Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill Agrícola S.A**. São Paulo: [CPEA], 2010. 44p.

CPT, Comissão Pastoral da Terra. **Conflitos no campo no Brasil 2010**. Goiânia: CPT, 2011. 184p.

CRUZ, Valter do Carmo. **Pela outra margem da fronteira**: território, identidade e lutas sociais na Amazônia. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2006. 200p.

CUNHA, José Marcos Pinto da. Dinâmica migratória e o processo de ocupação do Centro-Oeste brasileiro: O caso de Mato-Grosso. **Revista Brasileira de Estudos de População**. V. 23 n. 1 p. 87-107. São Paulo, jan/jun 2006.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.) **Geografia: conceitos e temas**. 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p.141-162.

FEARNSIDE, Philip M. Carga pesada: o custo ambiental de asfaltar um corredor de soja na Amazônia. In: TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p.397-423.

FEITOSA, Nelson. **Ibama retira gado apreendido em área embargada em Novo Progresso, no Pará**. Belém: IBAMA, 12 ago. 2011. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/noticias-ambientais/>>. Acesso em: 15 de ago. de 2011.

FERREIRA, Fernanda do Socorro Santos. Infraestrutura no entorno da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163): uma análise preliminar sobre os debates no contexto recente. In: VIII Congresso Latinoamericano de Sociologia Rural. **Anais...** Porto de Galinhas: UFPE, 2010.

FIGUEIREDO, Margarida Garcia de. **Agricultura e estrutura produtiva do Estado do Mato Grosso**: uma análise insumo-produto. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Universidade de São Paulo. Piracicaba, 2003. 187p.

FIGUEIREDO, Margarida Garcia de; BARROS, Alexandre Lahós Mendonça de; GUILHTO, Joaquim José Martins. Relação econômica dos setores agrícolas do Estado do Mato Grosso com os demais setores pertencentes tanto ao Estado quanto ao restante do Brasil. **Revista de Economia e Sociologia Rural**. V.43 n.3 p.557-575. Rio de Janeiro, jul/set 2005.

FORTUNA, Denizart da Silva. Espaço-rede, produtividade e (re)ordenamento espacial: notas sobre as (re)interpretações dos “impactos” da rodovia BR-163 na porção norte matogrossense. In: BERNARDES, Júlia Adão; FREIRE FILHO, Osni de Luna. (Org.) **Geografias da soja**: BR-163: fronteiras em mutação. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2006. p.77-98.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir**. 38. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1975. 291p.

\_\_\_\_\_. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979. 295p.

GAVRILOFF, Alexandre. De sangue e de soja, um asfalto sobre corpos. In: TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p.13-17.

GOETTERT, Jones Dari. **O espaço e o vento**: olhares da migração gaúcha para Mato Grosso de quem partiu e de quem ficou. Dourados: UFGD, 2008. 488p.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001. 178p.

\_\_\_\_\_. **A globalização da natureza e a natureza da globalização.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006. 461p.

HAESBAERT, Rogério. Desterritorialização: entre as redes e os aglomerados de exclusão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.) **Geografia: conceitos e temas.** 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p.165-205.

\_\_\_\_\_. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade.** 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. 396p.

\_\_\_\_\_. **Regional-global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 208p.

HUERTAS, Daniel M. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial.** São Paulo, Annablume, 2009. 344p.

IBGE. **Censo Agropecuário: série histórica (1970-2006).** Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em 23 de ago. de 2011.

\_\_\_\_\_. **Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.** Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em 08 de set. de 2011.

\_\_\_\_\_. **Produção Agrícola Municipal de 1990 a 2010.** Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em 09 de jan. de 2012.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Pecuária Municipal de 1990 a 2010.** Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em 13 de jan. de 2012.

\_\_\_\_\_. **Produção da Extração Vegetal e da Silvicultura de 1990 a 2010.** Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em 13 de jan. de 2012.

INPE. **DETER - Detecção de Desmatamento em Tempo Real de 2003 a 2011.** Disponível em: <<http://www.obt.inpe.br/deter/>>. Acesso em 17 de jan. de 2012.

\_\_\_\_\_. **PRODES 2011 - Estimativa da taxa de desmatamento da Amazônia em 2010-2011.** Disponível em: <<http://www.obt.inpe.br/prodes/>>. Acesso em 17 de jan. de 2012.

LIMA, Ivaldo Gonçalves de. Da representação do poder ao poder da representação: uma perspectiva geográfica. In: SANTOS, Milton. [et al.] **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial.** 3. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2002. p.109-121.

\_\_\_\_\_. **Redes Políticas e Recomposição do território.** Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2005. 198p.

MACHADO, Luciana de Oliveira Rosa. Desflorestamento na Amazônia brasileira: ação coletiva, governança e governabilidade em área de fronteira. **Sociedade e Estado**, v. 24, n. 1, p.115-147, Brasília, jan./abr. 2009.

MAITELLI, Gilda Tomasini; ZAMPARONI, Cleusa Aparecida Gonçalves Pereira. (Org.) **Expansão da soja na pré-Amazônia mato-grossense: impactos sócioambientais.** Cuiabá: Entrelinhas/EdUFMT, 2007. 191p.

MAY, Peter H.; LIMA, Maria do Socorro B. A expansão da soja na Amazônia: redes, projetos e recursos de poder presentes nas estratégias dos atores ligados à cadeia da soja. In: LIMA, Eli Napoleão de; DELGADO, Nelson G.; MOREIRA, Roberto José. (Org.) **Mundo rural** : configurações rural-urbanas : poderes e políticas. Rio de Janeiro, Mauad X/Edur, 2007. p.323-351.

MAZZALI, Leonel. **O processo recente de reorganização agroindustrial**: do complexo à organização “em rede”. São Paulo: UNESP, 2000. 175p.

MEDEIROS, Rosa Maria Vieira. Território, espaço de identidade. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério. (Org.) **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular, 2009. 368p.

MONTEIRO, Jorge Luiz Gomes; PINTO, Anderson Alves. O biodiesel e o selo combustível social: dificuldades de implementação em Mato Grosso. In: BERNARDES, Júlia Adão; ARACRI, Luís Ângelo dos Santos. (Org.) **Novas fronteiras do biodiesel na Amazônia**: limites e desafios da incorporação da pequena produção agrícola. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2011. p.123-140.

MOREIRA, Ruy. **Formação do espaço agrário brasileiro**. São Paulo: Brasiliense, 1990. 83p.

MORENO, Gislaene. **Terra e poder em Mato Grosso**: política e mecanismos de Burla: 1892-1992. Cuiabá: Entrelinhas/EdUFMT, 2007. 310p.

MULLER, Frederico Guilherme Moura. **Rodovia Cuiabá-Santarém, BR-163, Desmatamento atual e futuro**: uma questão de Monitoramento e controle. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso. Cuiabá, 2006. 207p.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Integrar para não entregar**: políticas públicas e Amazônia. Campinas: Papirus, 1988. 107p.

\_\_\_\_\_. **Amazônia**: monopólio, expropriação e conflitos. 4. ed. Campinas: Papirus, 1993. 133p.

\_\_\_\_\_. BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização. In: TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p.67-183.

\_\_\_\_\_. **Modo capitalista de produção, agricultura e reforma agrária**. São Paulo: Labur edições, 2007. 184p.

ORRICO, Rômulo. Transporte e desenvolvimento: uma reflexão sobre a pavimentação da BR-163. In: TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p.425-459.

PANOSSO NETTO, Alexandre. **Geopolítica, agricultores e madeireiros na frente oeste de colonização**. Campo Grande: UCDB, 2002. 147p.

PASSOS, Messias Modesto dos. **BR-163, de estrada dos colonos a corredor de exportação**. Maringá: Massoni, 2007. 213p.

\_\_\_\_\_. **Colonização agrícola e povoamento na Amazônia matogrossense.** Maringá: Eduem, 2010. 179p.

PAULILLO, Luiz Fernando. **Redes de poder & territórios produtivos:** indústria, citricultura e políticas públicas no Brasil do século XX. São Paulo: UFSCar, 2000. 200p.

PICOLI, Fiorelo. **O capital e a devastação da Amazônia.** São Paulo: Expressão Popular, 2006. 256p.

PIRES DO RIO, Gisela Aquino. Escalas de política energética: o programa nacional de biodiesel. In: BERNARDES, Júlia Adão; ARACRI, Luís Ângelo dos Santos. (Org.) **Novas fronteiras do biodiesel na Amazônia:** limites e desafios da incorporação da pequena produção agrícola. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2011. p.27-46.

PNUMA, Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente. **Brasil – Avaliação e planejamento integrados no contexto do Plano Amazônia Sustentável:** o setor soja na área de influência da rodovia BR-163. Disponível em: <[http://www.unep.org.br/admin/publicacoes/texto/avaliacao\\_br163\\_sustentavel.pdf](http://www.unep.org.br/admin/publicacoes/texto/avaliacao_br163_sustentavel.pdf)>. Acesso em: 17 de ago. de 2011.

PROCÓPIO, Argemiro. **Destino amazônico:** devastação nos oito países da Hiléia. São Paulo: Hucitec, 2005. 371p.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993. 269p.

ROCHA, Jan. Trabalho escravo: presente, passado e futuro. In: TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada:** os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p.237-269.

SANTOS, José Vicente Tavares dos. **Matuchos:** exclusão e luta: do sul para a Amazônia. Petrópolis: Vozes, 1993. 282p.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado:** fundamentos teórico e metodológico da Geografia. São Paulo: Hucitec, 1988. 124p.

\_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo, globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Hucitec, 1994. 190p.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço:** técnica e tempo. Razão e emoção. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1996. 308p.

\_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização:** do pensamento único à consciência universal. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2000. 174p.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001. 473p.

SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério. (Org.). **Territórios e territorialidades:** teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular, 2009. 368p.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. Fronteira agrícola capitalista e ordenamento territorial. In: SANTOS, Milton. [et al.] **Território, territórios:** ensaios sobre o ordenamento territorial. 3. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2002. p.282-312.

\_\_\_\_\_. **Grupo André Maggi: corporação e rede em áreas de fronteira.** Cuiabá: Entrelinhas, 2003. 222p.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. (Org.) **Redes políticas territoriais: estratégias, conflitos e violência.** Rio de Janeiro: Livre Expressão, 2011. 152p.

SILVA, Patrícia Guedes da.; XIMENES, Tereza.; MIRAGAYA, Júlio Flávio Gameiro. Plano BR-163 sustentável: uma avaliação das ações públicas implementadas no sudoeste paranaense. **Amazônia: Ci. & Desenv.**, v.4, n.7. p.181-195 Belém, jul./dez. 2008.

SILVA, Paulo Pitaluga Costa; FERREIRA, João Carlos Vicente. **Breve história de Mato Grosso e de seus municípios.** Cuiabá: [s.n.], 1994. 253p.

SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. Complexo agroindustrial, rede e território. In: DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. (Org.) **Redes, sociedades e territórios.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. p.215-255.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.) **Geografia: conceitos e temas.** 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p.77-116.

SOUZA JR Carlos. [et al.] **Avanço das Estradas Endógenas na Amazônia.** Disponível em: <<http://www.imazon.org.br>>. Acesso em: 11 de jan. de 2011.

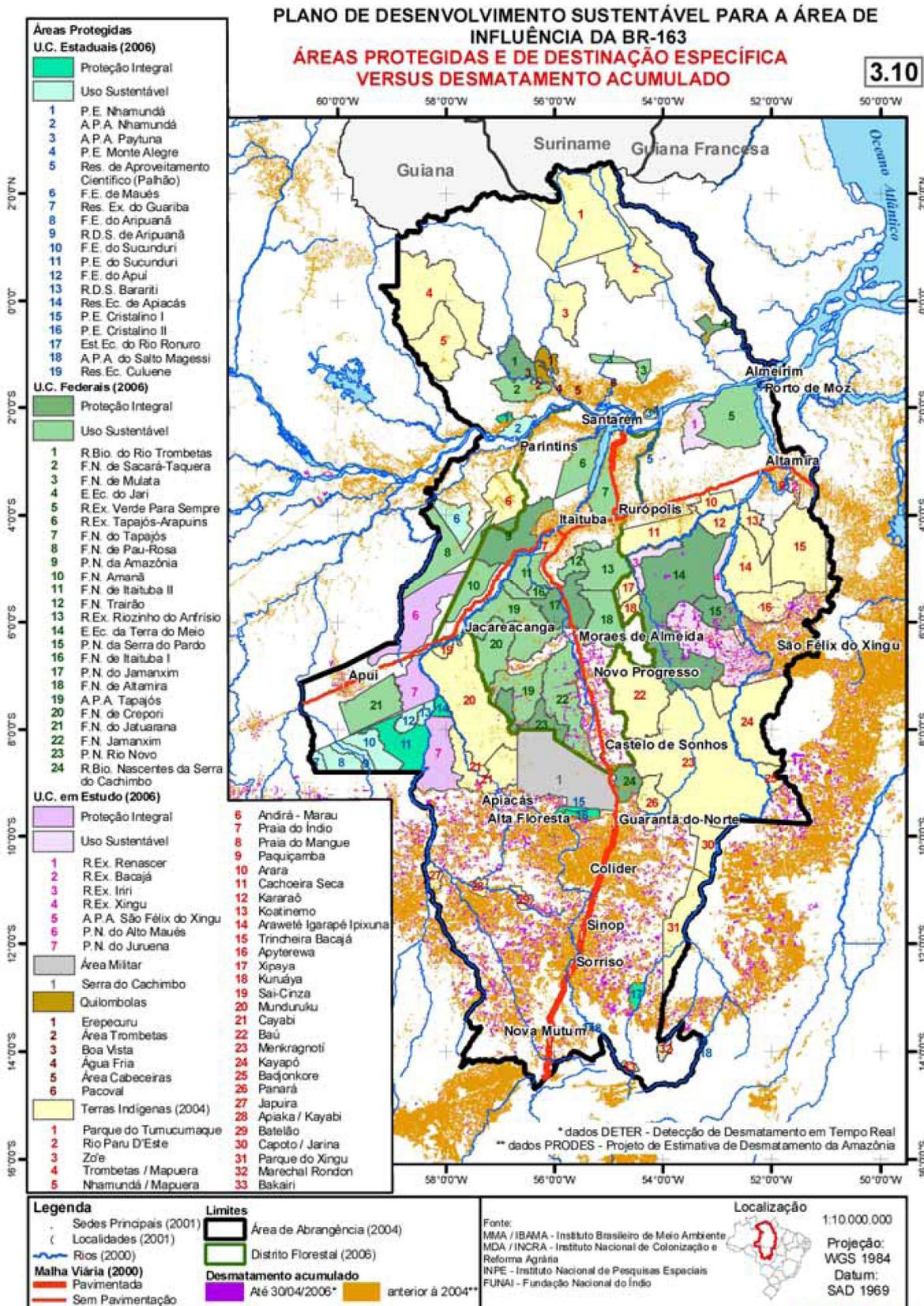
SOUZA, Reginaldo José de. **A fronteira agrícola no contexto da ocupação da Amazônia.** São Paulo: UNESP, 2006.

TORRES, Maurício. Fronteira, um eco sem fim: considerações sobre a ausência do Estado e exclusão social nos municípios paraenses do eixo da BR-163. in: TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163.** Brasília: CNPq, 2005. p.271-319.

TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163.** Brasília: CNPq, 2005. 496p.

VESENTINI, José William. **A capital da geopolítica.** São Paulo: Ática, 1986. 240p.

ANEXO



Fonte: Brasil (2006, p.175)