



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

BR-163 PARAENSE: CONSTRUÇÃO E EXPANSÃO DE UMA NOVA FRONTEIRA DO CAPITAL

Marcos Vinícius Velozo da Costa (UFRJ) - marcosvvc@yahoo.com.br

Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2008). Atualmente é professor do Governo do Estado do Rio de Janeiro e atualmente é mestrando do PPGG/UFRJ

Introdução

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

No cenário nacional, os estados do Pará e Mato Grosso revezam-se na primeira e na segunda colocação dos estados que mais desmatam no país, estando essas devidas colocações inalteradas desde o ano de 2006. Justamente esses dois estados representam a quase totalidade das áreas sob influência da BR-163, no eixo Cuiabá – Santarém. No caso de Mato Grosso, segundo dados obtidos no Sidra-IBGE e Seplan-MT, a maior parte dos municípios localizados nesse eixo de escoamento se encontra entre os que apresentam maior número de queimadas e de desmatamento nos últimos anos.

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

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

Em contrapartida aos indicadores econômicos promissores dos dois estados, existe um alto custo ambiental, o que justifica a ênfase para a questão do desmatamento, tentando entender os principais determinantes e suas repercussões. A retirada intensiva da vegetação original e a exploração predatória dos recursos naturais apresentam resultados negativos de várias ordens em relação ao meio ambiente.

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

A pavimentação da BR-163 é de grande interesse para os agentes do agronegócio. Tomando-se como base o município de Sorriso, que se situa no centro-norte de Mato Grosso, considerado o maior produtor mundial de soja, o asfaltamento da BR-163 traria maior competitividade aos produtores, já que com o transporte de grãos até o porto de Santarém, seriam percorridos 1.360 km em vez de ir até o porto de Paranaguá, que se distancia em 2.200 km, e do porto de Santos, com 2.100 km a serem percorridos, além da menor distância entre Santarém e o continente europeu e asiático. Deve-se considerar ainda a localização no meio norte mato-grossense da maior cadeia carne/grãos da América Latina.

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

Atualmente, a pavimentação da BR-163 encontra-se no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), vinculado ao governo federal como um dos grandes projetos a serem realizados na região Norte e sendo um dos investimentos em rodovias mais expressivos do país, orçado em R\$ 1,45 bilhão. De acordo com o 11º balanço lançado em dezembro de 2010 e que busca comunicar o andamento das obras, a conclusão da pavimentação da BR-163, foi mantida para o final do ano de 2011. Segundo Fortuna (2006), a economia com o custo do frete poderia chegar de 25 a 30 dólares por tonelada de soja, tendo uma redução de mais de 30% em relação ao preço praticado no trajeto que é feito hoje por rodovia até o porto de Paranaguá.

Segundo o 11º balanço, a pavimentação da BR-163 é dividida em três trechos. No primeiro trecho, que liga a cidade de Santarém a Rurópolis com 223 km, 98 km já era pré-

existente e asfaltado, 21 km já foram concluídos, restando 104 km a serem concluídos até o final de março de 2011. No segundo trecho com 822 km da divisa entre MT/PA até a cidade de Rurópolis, contemplando também o acesso a Mirituba, foram concluídos pequenos trechos de pavimentação e terraplanagem e algumas pontes. E em relação ao terceiro trecho da cidade de Guarantã do Norte até a divisa MT/PA com 53 km, foram concluídos 33 km de pavimentação estando prevista a conclusão para o final de 2011.

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

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

É importante ressaltar que esta área é uma das que possui os menores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) do país, apresentando baixas densidades demográficas em torno de 1,79 hab/km², e abandonada em relação às políticas públicas como transportes, energia, trabalho, educação e saúde, retratando graves problemas sociais.

Enfim, é importante articular as relações sociais, políticas e econômicas com o intuito de se fazer uma análise crítica das questões ambientais, aspectos que a geografia possibilita verificar através da perspectiva espacial. Neste estudo, o aspecto fundamental é a questão ambiental, especificamente o desmatamento, visto que o centro-norte mato-grossense e, mais recentemente, o sul e o sudoeste do Pará, estão sofrendo alterações sócio-ambientais que constituem repercussões de uma nova logística com a pavimentação da BR-163 sendo necessário avaliar os desdobramentos consolidados, em processo e os esperados ao longo dessa rodovia, vinculados aos interesses e estratégias públicas e privadas e detectar como se processam os conflitos e como os agentes do agronegócio manipulam para conseguir seus objetivos, já que eles serão os mais beneficiados, uma vez que o escoamento da produção será mais favorável com este novo caminho, reduzindo seus custos e tornando-os mais competitivos internacionalmente.

A relação sociedade/natureza vai sofrendo alterações e, como diz Bernardes (2006: 13), “a natureza é reavaliada e valorizada de acordo com as novas tecnologias”, mas quando se

fala em desmatamento, é importante entender todo o processo que este fenômeno envolve, como os de ordem social, a exemplo da posse da terra e da exclusão de segmentos sociais.

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

No que concerne à área de estudo embora o cerne da pesquisa se situe na parte paraense da BR-163, não se pode perder de vista o que acontece, em termo de desmatamento na parte mato-grossense, considerando-se que esta imensa fronteira do capital representada pela Cuiabá-Santarém, se encontra em fases distintas, não apenas do ponto de vista temporal, mas também territorial.

Revisão bibliográfica

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

“o conjunto de competências infra-estruturais (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), institucionais (normas, contratos de concessão, parcerias público-privadas, agências reguladoras setoriais, tributação etc.) e estratégicas (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que, reunidas num subespaço, podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos” (CASTILLO, 2007: 37).

No caso do estudo da logística na BR-163 paraense, embora esse conjunto de competências infra-estruturais deva ser contemplado, a logística de transportes assume prioridade. É dessa forma que a BR-163 entra nos interesses do agronegócio no Centro-Oeste brasileiro como a solução do seu principal gargalo nessa região, a falta de uma logística competitiva para o escoamento de sua produção. É nesse contexto que Mário Possas verifica a criação da logística em que o Estado tem um papel importante proporcionando um ambiente mais competitivo. Monié ressalta a importância dessa logística de transporte para a região quando diz que

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

Dessa maneira, é possível verificar que existem muitos interesses envolvidos na conclusão da pavimentação da BR-163, sendo que os atores mais privilegiados são aqueles ligados ao agronegócio e localizados no estado de Mato Grosso que, apesar de terem baixos custos de produção em relação a outros países grandes exportadores de soja, possuem um grande ônus com o transporte, prejudicando a sua competitividade no mercado internacional. A possível conclusão dessa obra se deve em grande parte à pressão que esses grupos exercem tanto no âmbito estadual, como na escala federal.

É importante entender que os conceitos devem ser pensados em sua história, já que este se transforma. Segundo Turner, em suas concepções da história americana, o avanço da fronteira ocorria com a ocupação dos chamados espaços “vazios” onde se tinha uma visão que o território que já era ocupado pelos índios americanos era o mundo selvagem e precisava ser ocupado pelo mundo civilizado. A fronteira era justamente o contato entre esses dois mundos. E este pensamento influenciou os estudos latino-americanos como o de Pierre Monbeig quando fala sobre as fronteiras do café e era essa a concepção na ditadura militar brasileira quando iniciou a abertura de estradas na região Centro-Oeste e na Amazônia.

Neste estudo, a nossa visão de fronteira não é esta, uma vez que a fronteira técnica do agronegócio não avança por espaços vazios visto que no sul e sudoeste do Pará podemos encontrar tribos indígenas e populações tradicionais que utilizam a terra para a sua subsistência. Verifica-se que a fronteira que está avançando com alto nível de tecnologia é

aquela onde a terra é vista como um meio para a reprodução do capital, daí o conflito de interesses entre os agentes do agronegócio e os índios e as populações tradicionais.

Essa nova logística, que redirecionará os fluxos, já vem gerando fronteiras que se diferenciam no mesmo tempo em diferentes espaços. Segundo Lia Osório Machado, esta fronteira representa

“o uso de recursos técnicos modernos, a articulação com o capital privado nacional e internacional, e a integração da colonização regional a um projeto mais amplo de modernização institucional e econômica” (MACHADO, 1996: 193).

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

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

‘O significado do território é diferente para as populações tradicionais e grupos indígenas em relação aos anseios dos representantes do agronegócio, seja na condição de uso, que se repercute no desmatamento, e na condição de propriedade, que em muitos casos, ocorre a expulsão dos antigos posseiros. Analisando o território, podemos verificar como os interesses do agronegócio são alcançados uma vez que para ocorrer a mudança de uso, estes precisam ser os donos da propriedade.

Como analisado por Claude Raffestin, o poder expresso pelos atores sobre o espaço, bem como a sua apropriação direciona novos usos acarretando em transformações espaciais e desencadeando processos de reestruturação espacial. É dessa maneira que podemos

visualizar a atuação do agronegócio, que impulsiona o avanço da fronteira tecnológica que vai originando novos usos para a terra, dando novos significados a esse território.

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

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

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

Esta fronteira que se configura no século XXI é diferente daquela da década de 1970 e 1980 uma vez que a mundialização do capital requer cada vez mais técnicas e inversões, significando maior competitividade entre os lugares.

Na relação sociedade/natureza vemos que, segundo a visão de Harvey (2000), o capitalismo tenta ao máximo a eliminação de todas as barreiras espaciais tentando aniquilar o espaço pelo tempo, mas para isso, é necessário que se faça por meio da produção de um espaço fixo representado, neste caso, pela BR-163. Assim, o capitalismo produz uma paisagem geográfica através das relações espaciais, da organização territorial e de sistemas de lugares que ocorre num momento particular da história com o objetivo de alcançar a sua finalidade atual, ocorrendo a reconstrução da paisagem geográfica.

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

Em relação à esfera ambiental, numa avaliação histórica, a mudança da visão da natureza ecológica para a natureza econômica, os elementos naturais passam a ser rotulados como recursos, e assim permitindo uma exploração numa escala industrial crescente, nunca vista anteriormente. Com o novo direcionamento dos fluxos, todo o território que está sob influência da Cuiabá-Santarém sofrerá alterações seja de ordem ambiental ou social. Daí, a importância deste estudo no que tange ao desenvolvimento sustentável para esta região.

Dessa maneira, o desenvolvimento sustentável constitui uma ação de longo prazo que pressupõe oportunidades para todos, bem como acesso igualitário aos recursos da natureza. Enfim, trata-se de reduzir o ritmo de exploração da natureza, dando oportunidade para que esta consiga se regenerar. É preciso salientar que a sustentabilidade tem que ser em todos os aspectos. Na avidez do lucro, se passa por cima das variáveis ambiental e social, onde tudo é visto como mercadoria de troca, até mesmo os elementos naturais. Como demonstra Ignacy Sachs, o desenvolvimento só vai atingir a sustentabilidade quando estiver baseado em três pontos principais que são a eficiência econômica, a justiça social e a prudência ecológica.

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

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

O desenvolvimento sustentável é uma ação de longo prazo que pressupõe oportunidades para todos, bem como acesso igualitário aos recursos da natureza. Enfim, trata-

se de reduzir o ritmo de exploração da natureza, dando oportunidade para que esta consiga se regenerar. Como demonstra Leff

“O planejamento de políticas ambientais para um desenvolvimento sustentável, baseado no manejo integrado dos recursos naturais, tecnológicos e culturais de uma sociedade, conduz à necessidade de compreender as inter-relações que se estabelecem entre processos históricos, econômicos, ecológicos e culturais no desenvolvimento das forças produtivas da sociedade” (LEFF, 2007: 80).

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

“para a agricultura brasileira importa não em transformar diretamente toda a produção, mas em se aproveitar das condições mais propícias para a sua expansão, necessitando constantemente do amparo do Estado para efetivar tal transformação, mesmo que de maneira lenta e desigual. Por um lado, o Estado propicia as condições básicas para o desenvolvimento capitalista: por outra acentua as contradições” (GRAZIANO DA SILVA, 1981: 11).

Logo, com a pavimentação desta rodovia, o Estado brasileiro estará proporcionando situação mais favorável para a reprodução do capital do agronegócio presente no estado de Mato Grosso e que vai repercutir em uma área que vai além das fronteiras desse estado. Segundo o ex-ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Luiz Fernando Furlan e atual presidente do Conselho de Administração da Fundação Amazonas Sustentável, “os desafios do agronegócio não estão no agronegócio em si. Estão na logística, na conquista de novos mercados, na melhoria do sistema de controle sanitário e nas negociações internacionais. Aí estão os nós e os gargalos do agronegócio” (FURLAN, 2004: 4). É dessa forma que a BR-163 entra nos interesses do agronegócio no Centro-Oeste brasileiro como a solução do seu principal gargalo nessa região, a falta de uma logística competitiva para o escoamento de sua produção.

Os investimentos na região trazem esperança para os atores hegemônicos, mas receio para as populações tradicionais locais e os grupos indígenas, por ser uma área rica em recursos naturais, podendo as obras de infra-estrutura e as novas atividades trazer incremento

dos impactos sócio-ambientais, tais como desmatamento, migrações desordenadas, grilagem e ocupação ilegal de terras públicas, concentração fundiária e expulsão de grupos indígenas e populações tradicionais. Sabe-se que as taxas de desmatamento aumentam e diminuem de acordo com a conjunção de fatores econômicos e forças políticas.

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

O processo de construção e expansão de uma nova fronteira do capital

Os investimentos para a pavimentação da BR-163 paraense podem trazer uma nova dinâmica das atividades econômicas da região que irão repercutir sob uma nova organização do seu território. Este é um processo que já está sendo desencadeado com a expansão da fronteira agrícola moderna. Neste caso, verificamos processos distintos ao norte e ao sul da zona de influência da BR-163 paraense.

Na área de influência, a fronteira se encontra em sua fase preliminar, ou seja, ainda domina o movimento de terras, a especulação, a grilagem, a expulsão de antigos posseiros e comunidades indígenas que viviam principalmente de atividades de subsistência. Observa-se um forte movimento de expansão da pecuária extensiva após o desmatamento, a partir do norte de Mato Grosso, enquanto a soja se expande do norte em direção ao sul, nas proximidades do porto de Santarém.

A soja é a cultura agrícola mais representativa do agronegócio e vem ganhando destaque no Pará, crescendo, segundo dados do IBGE, 3.209,44% em área plantada entre 2000 e 2009, configurando o maior crescimento dentre as culturas agrícolas temporárias no estado, estando os dois municípios maiores produtores na área de influência da BR-163 que teve um crescimento ainda mais expressivo na área plantada de 56.300%.

Os dois municípios que se destacam na produção de soja é Santarém e Belterra que se localizam próximos ao rio Amazonas. Juntos, eles correspondem a 95,18% da produção de todos os municípios da área de influência da BR-163 e a 43,30% de todo o estado, representando um pólo sojífero no Pará. A cultura da soja é recente onde é possível verificar que no período 2000/09 ocorreu um salto na produção de 7.934,51%.

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

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

Nesse sentido, a melhoria da acessibilidade possibilitará aumento dos fluxos, sendo a infra-estrutura e a logística de transporte os elementos motivadores do processo de antecipação espacial na BR-163. Com a conclusão da pavimentação desta rodovia, a porção paraense da rodovia será valorizada, visto que está mais próximo ao porto de Santarém, que deverá ser o principal porto de escoamento das commodities.

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

Como a obra ainda não foi concluída, a Cargill passou a estimular a produção de soja nos arredores de Santarém, onde conforme Toledo (2005), técnicos da empresa diagnosticaram uma área total estimada de mais ou menos 100 mil hectares propícios a plantação de soja que podem viabilizar a produção de 300 mil toneladas. Conforme a tabela 01,

podemos verificar que no ano de 2009, os municípios de Santarém e Belterra possuíam 28.150 hectares de área plantada de soja com um crescimento de 2004 a 2009 de 63,64% e 103%, respectivamente. Esses dois municípios já respondem pela produção de 76.005 toneladas de soja.

Tabela 01

Área plantada de soja							
Mun./Anos	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2004/09
Belterra	-	150	5.000	8.000	15.000	10.150	103,00%
Santarém	50	200	11.000	19.500	17.250	18.000	63,64%
Total	50	350	16.000	27.500	32.250	28.150	75,94%
Área de influência	205	500	17.605	29.825	33.800	29.815	69,36%
Pará	2.225	2.648	35.219	72.335	71.060	71.410	102,76%

Fonte: Sidra/IBGE

Segundo dados do IBGE, como pode ser visto na tabela 02 e tabela 03, no período de 2004 a 2009, no município de Santarém pode-se verificar aumento da área plantada de milho e soja, respectivamente 476,47% e 63,64% enquanto a plantação de arroz reduziu-se 70,30%. Essa mesma dinâmica ocorre no município de Belterra nesse período em que o milho teve aumento de 407,77% e a soja, 103%, enquanto o arroz teve redução de 70,23%. Este período vem logo após a Cargill, uma grande *trading* internacional, ter se instalado no porto de Santarém.

Tabela 02

Área plantada de milho							
Mun./Anos	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2004/09
Belterra	1.350	1.800	1.800	4.600	6.800	9.140	407,77%
Santarém	3.500	2.000	850	6.500	6.333	4.900	476,47%
Total	4.850	3.800	2.650	11.100	13.133	14.040	429,81%
Área de influência	132.435	39.478	41.757	43.058	46.940	49.825	19,32%
Pará	419.934	274.920	294.692	278.320	266.410	244.564	-17,01%

Fonte: Sidra/IBGE

Na plantação de arroz, as maiores produções estão em Santarém que abarca quase metade em relação aos outros municípios das área de influência da BR-163. Os municípios da área de influência possuem uma queda mais acentuada na produção de arroz do que o restante do estado do Pará.

Tabela 03

Área plantada de arroz							
Mun./Anos	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2004/09
Belterra	1.700	5.000	13.300	13.800	4.400	3.960	-70,23%
Santarém	4.200	11.925	59.000	26.950	21.997	17.520	-70,30%
Total	5.900	16.925	72.300	40.750	26.397	21.480	-70,29%
Área de influência	102.007	71378	136.055	83.381	63.367	55.141	-59,47%
Pará	306.304	240.887	297.429	209.603	158.751	157.021	-47,21%

Fonte: Sidra/IBGE

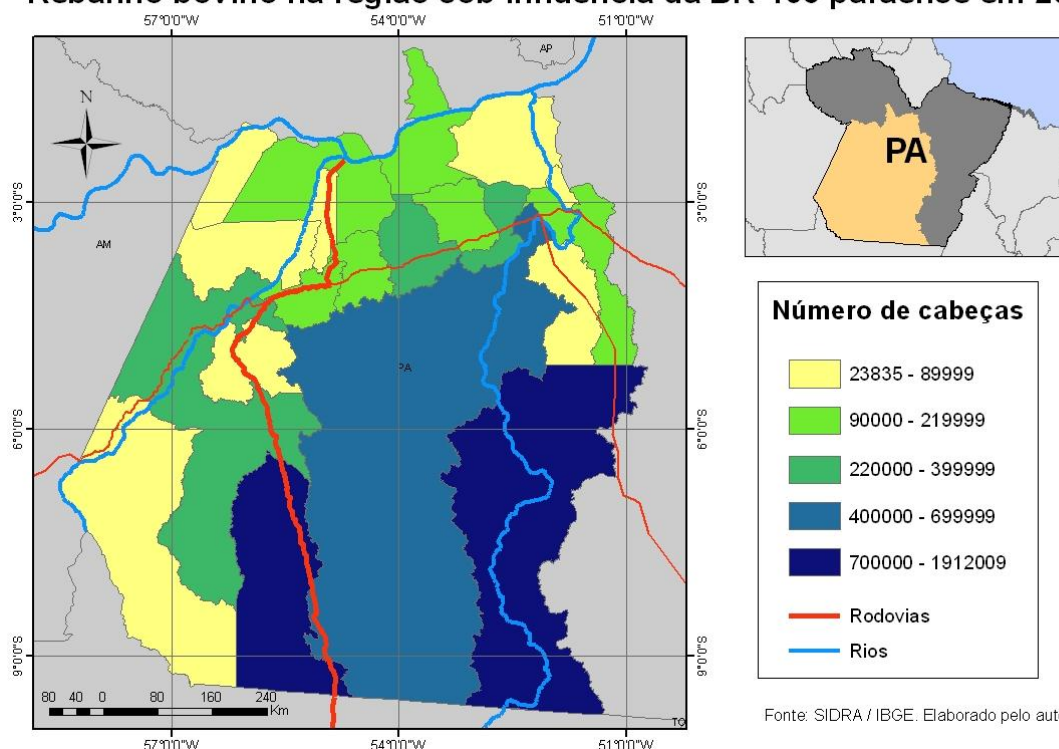
No caso da mandioca, cuja cultura o estado do Pará ocupa há muito tempo a segunda colocação como maior produtor do país, só perdendo para a Bahia, na área de influência da Cuiabá-Santarém, podemos constatar as lideranças de Santarém (260.000), Belterra (67.200) Itaituba (54.000) e Novo Progresso (50.000) que abarcam mais da metade da produção da região de estudo.

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

Em relação à pecuária, o número efetivo de bois mais que dobrou passando de 2.064.340 cabeças em 2000 para 5.115.488 em 2009. Como pode ser visualizado no mapa, os municípios com o maior número de cabeças se encontram no sul do estado do Pará demonstrando claramente como a fronteira tecnológica com a presença inicial do gado vem se movimentando do norte do estado de Mato Grosso para o sul do Pará. Os municípios com maior rebanho bovino são: São Félix do Xingu (1.912.009), Novo Progresso (763.088) e Altamira (413.625) que juntos detêm mais da metade do número de cabeças da região sob influência da Cuiabá-Santarém no trecho paraense.

Mapa 01

Rebanho bovino na região sob influência da BR-163 paraense em 2009



Os dados sobre a atividade extrativista madeireira tendem a estar muito aquém do que ocorre na realidade visto que na Amazônia, essa atividade anda se encontra em larga escala na ilegalidade, daí a dificuldade de mensuração. De acordo com dados do SIDRA/IBGE e verificados na tabela 04, a quantidade produzida de madeira em tora teve dois momentos distintos, entre 2000 e 2004, ela cresceu 25,66%, sendo o ano de 2004 o de maior pujança reduzindo-se gradativamente tal atividade após 2004. Em 2008, a quantidade produzida de madeira em tora na região sob influência da BR-163 paraense chegou a aproximadamente a mesma quantidade produzida em 2000.

Tabela 04

Quantidade produzida de madeira em tora							
	2000	2002	2004	2006	2008	2000/2004	2004/2008
Área de influência	1.668.157	1.992.114	2.096.298	1.709.218	1.713.264	25,67%	-18,27%
Pará	10.781.501	10.209.043	10.601.633	9.506.602	7.618.912	-1,67%	-28,13%

Fonte: Sidra/IBGE

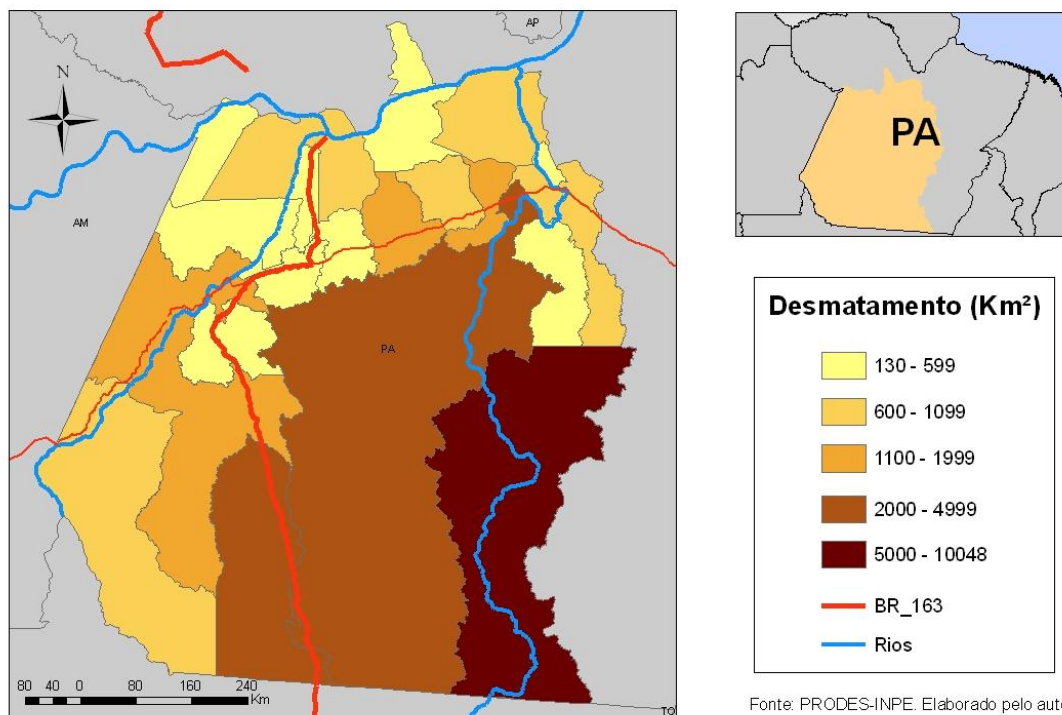
Por essa região se encontrar em uma área com floresta densa e nativa, existe um alto custo ambiental que pode ser gerado com a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém no seu trecho paraense, o que justifica a ênfase para a questão do desmatamento, tentando entender os principais determinantes e suas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

A área de influência da BR-163 corresponde a 974 mil km² abrangendo parte dos estados do Mato Grosso, Pará e Amazonas. Segundo o Instituto Socioambiental (ISA), as áreas protegidas correspondem a 27% da área total, isto quer dizer que mais de ¼ estão sob responsabilidade do Estado. Portanto, esta obra deverá gerar fortes impactos sobre essa região, que já é demarcada e relativamente protegida, o que não é suficiente para garantir sua preservação.

Em relação ao desmatamento no período entre 2000 e 2009, foram desmatados 32.323 km², ou seja, 5,76% da área total dos municípios sob influência da BR-163 paraense, enquanto em todo o estado do Pará, nesse mesmo período, foram desmatados 62.405,67 km², o que corresponde a 5,01% da área territorial do Pará.

Mapa 02

Desmatamento na região sob influência da BR-163 paraense no período 2000/09



Os municípios com os maiores rebanhos bovinos são, como pode ser visto no mapa, os que possuem a maior taxa de incremento de área desmatada. Na área sob influência da BR-163 paraense ocorreu um aumento do rebanho bovino no período de 2000 a 2004. Após 2004, o número de cabeças permaneceu sem crescimento. Esse período coincide com as taxas de incremento do desmatamento nesses municípios, que são maiores entre 2000 a 2004 e diminuem após esse período. Além das repercussões ambientais, ocorre também alterações do ponto de vista social uma vez que estas mudanças geram divergências já que existem interesses conflitantes entre os povos indígenas e as populações tradicionais que já ocupam este território e os do agente do agronegócio que observam a região como possibilidade de expansão do seu negócio, possibilitando a reprodução de seu capital.

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

Considerações finais

Este processo, como pode ser visto em reportagens recentes, já está sendo desencadeado, configurando-se a área sobre o eixo da BR-163 como uma das regiões com maior número de desmatamentos na Amazônia, segundo dados do SAD (Sistema de Alerta de Desmatamento) do Imazon. Segundo a Comissão Pastoral da Terra, o estado do Pará é um dos que mais registra a ocorrência de conflitos agrários, onde várias pessoas são ameaçadas de morte, sendo o caso mais famoso o assassinato da irmã Dorothy Stang em fevereiro de 2005. Logo, esta pesquisa trata de um tema atual, em uma região que sofrerá intensas mudanças nos próximos anos provocadas por diversos interesses e que possui uma atenção em escala nacional e internacional, já que é uma área que possui uma certa população tradicional, habitada por várias tribos indígenas, rica em biodiversidade e que necessita de preservação ambiental.

Ao que tudo indica, o asfaltamento da BR-163 no estado do Pará irá repercutir em transformações espaciais jamais vistas nesta região que, de certa maneira, ainda se encontra preservada.

Bibliografia

- BERNARDES, Júlia A. "Circuitos espaciais da produção na fronteira agrícola moderna: BR-163 matogrossense. In: Geografias da soja: BR-163: fronteiras em mutação. BERNARDES, J.A.; FREIRE FILHO, O.L.(Org.). Rio de Janeiro: Arquimedes, 2006.
- CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e Logística em Áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. In: Revista da ANPEGE, v. 3, 2007. Disponível: www.revista_anpege.ig.ufu.br/include/getdoc.php?id=18... Acesso em dezembro de 2010.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um conceito-chave da geografia. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo Cesar da C.; CORRÊA, Roberto Lobato. Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- COSTA, Marcos Vinícius Velozo da; FORTUNA, Denizart da Silva. (Re)ordenamento territorial no eixo da Rodovia Cuiabá-Santarém: circulação, desmatamento e dinâmica regional. In: BERNARDES, Júlia A.; ARACRI, Luís Angelo dos. Espaço e circuitos produtivos: a cadeia carne/grão no cerrado mato-grossense. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2010.
- FORTUNA, Denizart da Silva. Circulação e territorialidade econômica :o (re) ordenamento territorial no eixo médio mato-grossense da BR-163 (Cuiabá-Santarém). Tese defendida no Programa de Pós Graduação em Geografia/UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.
- FURLAN, Luiz Fernando. "Furlan: mundo cheio de oportunidades para o Brasil". In: Futuros Agronegócios, Edição especial. São Paulo, abril de 2004.
- GRAZIANO DA SILVA, J. F.. A modernização dolorosa: estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1981.
- HARVEY, David. A condição pós-moderna :uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1996.
- LEFF, Enrique. Epistemologia ambiental. São Paulo: Cortez, 2007.
- MACHADO, Lia Osório. "A fronteira agrícola na Amazônia brasileira". In: BECKER, B.; CHRISTOFOLETTI, A.; DAVIDOVICH, F. & GEIGER, P. Geografia e Meio Ambiente no Brasil. São Paulo: Editora Hucitec, 1995.
- MARTINS, José de Souza. "O tempo da fronteira". Tempo Social. Revista de Sociologia, 8 (1), maio. São Paulo: Ed. USP, 1996.
- MONIÉ, Frédéric. Transporte e Expansão da Fronteira da Soja na BR-163: estado de Mato Grosso. In: MAITELLI, G. T.; ZAMPARONI, C. G. P.. Expansão da Soja na Pré-Amazônia Mato-Grossense: Impactos Socioambientais. Cuiabá: UFMT, 2007.
- RAFFESTIN, Claude. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1993.

SACHS, Ignacy. Desenvolvimento: includente, sustentável, sustentado. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

SANTOS, Milton. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Ed. Hucitec, 1994.

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