

A APROPRIAÇÃO DO TERRITÓRIO NO EIXO DA BR-163

Zenilda Lopes Ribeiro
Luiz da Rosa Garcia Netto

RESUMO

Este artigo aborda a situação do eixo BR-163 ou rodovia Cuiabá-Santarém, definido como uma área-programa para o plano da BR-163 Sustentável, que visa a pavimentação no percurso dentro do estado do Pará, como forma de melhorar a logística, e a adequação das políticas de desenvolvimento regional. Atualmente, ao trafegar pela rodovia é possível verificar as consequências do planejamento regional da década de 1970, como a urbanização, os impactos ambientais e sociais. Como a pesquisa foi ampla, neste trabalho temos como foco a área da BR-163 a partir do estado do Pará até o Porto de Santarém, tendo como análise duas cidades: Novo Progresso e Santarém.

Palavras-chave: Planejamento regional. Transportes. Urbanização.

ABSTRACT

This article discusses the situation of the axis BR-163 highway or Cuiabá- Santarém, defined as an area programed to the plan 'Sustainable BR-163', that aims paving the road within the state of Para as a way of logistics improvement and adaptation of policies for regional development. Currently when traveling the road it is possible to verify the consequences of the regional planning in the 1970s: as the urbanization, the environmental and social impacts. As the search was extensive, in this work we have as a focus the area of the BR-163 from the state of Para to the port of Santarém, with the analysis of two cities: New Progress and Santarém.

Keywords: Regional planning. Transportation. Urbanization.

¹ Mestranda em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso. Professora do ensino médio da rede estadual de ensino.

² Professor Doutor do Departamento de Geografia - ICHS/ UFMT.

Introdução

Este artigo é parte do resultado da pesquisa de campo de Cuiabá a Santarém, como pré-requisito da disciplina "Planejamento Regional". Ocorreu no período de 15 de junho a 01 de julho de 2006, realizada sob a coordenação de quatro professores do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso e com a participação de 15 mestrandos do Programa.

Pretendeu-se analisar a intervenção do Estado com as grandes obras de planejamento regional, dentro do percurso - Rodovia BR- 163, parte da Transamazônica, Base Aérea da Serra do Cachimbo e o Porto de Santarém. Destina-se a descrever as atividades e os resultados obtidos a partir da expedição Cuiabá-Santarém. Procurou-se, no decorrer da pesquisa, elucidar as ocorrências de fatos e situações que foram percebidos e registrados durante o percurso.

A rodovia BR-163, que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA), foi aberta nos anos 1970 como mais uma das grandes obras de infra-estrutura projetadas pela ditadura militar para, pretensamente, integrar a Amazônia à economia nacional. O asfaltamento da estrada ainda não foi concluído - mas tornou-se, nos últimos anos, reivindicação de vários setores econômicos, sobretudo de produtores da área de influência da rodovia, os quais alegam que a obra poderia facilitar e baratear o escoamento da produção agropecuária em direção ao Rio Amazonas.

Além disso, segundo empresários e políticos, a pavimentação da rodovia também poderia encurtar o transporte dos produtos eletroeletrônicos produzidos na Zona Franca de Manaus até os grandes centros da Região Sul. Por outro lado, agricultores familiares reivindicam políticas e ações que se antecipem a obra para garantir os benefícios que ela promete.

Desta forma, o governo federal lançou um programa de planejamento para a Amazônia definido como "Plano de Desenvolvimento Sustentável para Área de Influência da BR-163" e definiu como área-programa todo o eixo da rodovia Cuiabá (MT) e Santarém (PA). Por área-programa entende-se, segundo Hilhorst (1981, p. 180), "como uma área que seja da competência de uma organização responsável pela preparação e execução de uma ação específica nessa mesma área, em decorrência de decisão tomada por organismos responsáveis pela formulação de políticas."

Segundo o plano da BR-163 Sustentável, a área visitada é dotada de riquezas naturais abundantes, das quais dependem populações tradicionais,

urbanas, agricultores familiares e mais de 30 povos indígenas. De outro lado, abriga, em especial no Centro-Norte de Mato Grosso, um dos pólos do agronegócio do país, bem como o sudoeste do estado do Pará.

Por todos esses fatores, entre outros, o asfaltamento da BR-163 torna-se uma necessidade e um desafio para os movimentos sociais, ONGs, instituições de pesquisa, sindicatos e outras organizações da sociedade civil que defendem um modelo de desenvolvimento sustentável para a Amazônia.

O desenvolvimento das atividades de campo

A metodologia consistiu basicamente de utilizar a rodovia para fazer o deslocamento, observar as diferenças de paisagem, a atividade econômica entre outros. Como proposta de pesquisa nos dezoito dias da expedição, foram destacados pontos de visitação, pernoite e pesquisa. Dentre as cidades destacam-se: Guarant a do Norte em Mato Grosso, cujo município faz divisa com o estado do Pará, Novo Progresso, primeira cidade na divisa com Mato Grosso, Itaituba à margem esquerda do Tapajós, do lado direito tem-se Miritituba, Santarém, confluência do Tapajós com o Rio Amazonas, e Aveiro/Fordl ndia a cidade de Henry Ford na Amazônia, às margens do Tapajós. Além destes municípios, também foram pontos de passagem ou visitação no estado do Pará: Alter-do-Chão, Rurópolis, Moraes de Almeida, Caracol, Castelo dos Sonhos e a Base Aérea da Serra do Cachimbo. Em Mato Grosso, todas as cidades que estão localizadas no eixo da BR-163 foram objeto de pesquisa e observa o.

Como proposta para este trabalho, escolheu-se a observa o mais apurada de dois municípios pertencentes   bacia do Rio Tapajós: Novo Progresso e Santarém, ambos no estado do Pará. Estes municípios foram selecionados em função de estar no percurso da rodovia BR-163 e fazer parte do projeto da "BR-163 Sustentável", lançado pelo governo federal e também por se destacarem como cidades que exercem influência ex-pressiva na micro-região onde estão inseridos, conforme (figura 1), que mostra a área de influência da BR-163 e suas principais cidades:

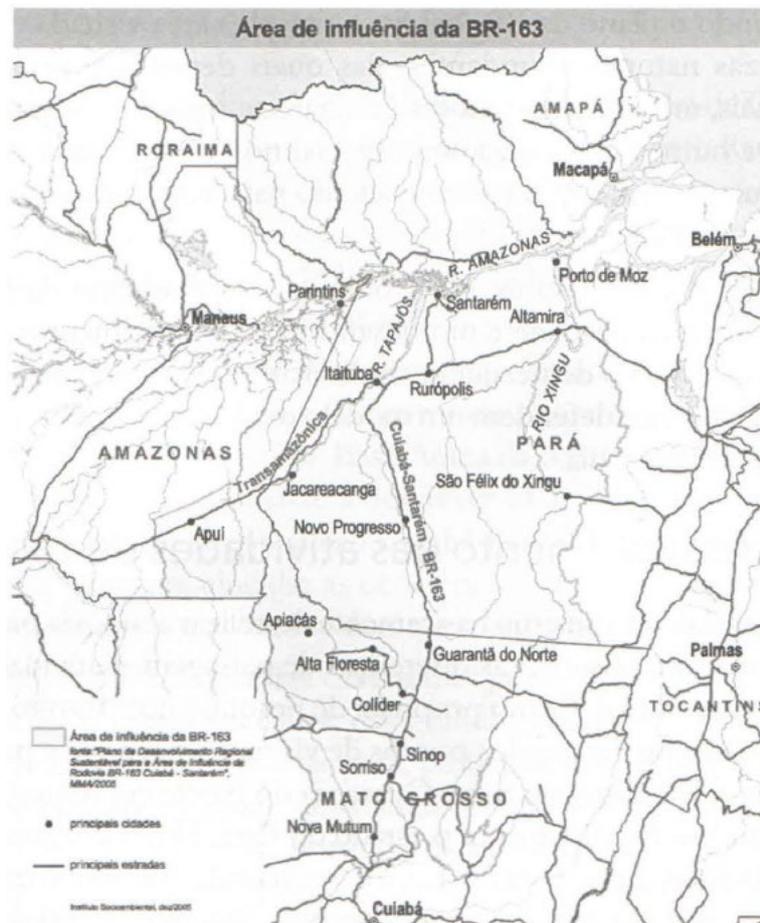


FIGURA 1 - Área de influência da BR- 163

Fonte: Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do MMA/2005

A região como fonte de pesquisa

A região do Tapajós compreende uma vasta área situada no oeste do Pará, onde a referência geográfica é o Rio Tapajós, um importante afluente do Rio Amazonas. Tendo suas nascentes ainda no estado de Mato Grosso, surge da confluência entre os rios Juruema e Teles Pires, no município de Apiacás, Mato Grosso. O Rio Tapajós encontra com o Amazonas na cidade de Santarém. Recentemente, esta região tem sido alvo de intenso debate em virtude do avanço do agronegócio e a exploração da madeira de forma ilegal. Além disso, há o fato de o governo, em parceria com a iniciativa privada, implementar a pavimentação da BR-163 (Cuiabá-Santarém) o que impulsionaria muitas atividades ligadas ao setor primário na região, principalmente a soja.

O percurso - A dimensão da problemática da "integração regional"

A expedição foi realizada em um ônibus da UFMT, considerado ideal para este tipo de percurso, porém inadequado em comodidade, em razão da quantidade de dias propostos na estrada. Percorrer a BR- 163 ainda é considerado uma aventura. No verão, período de chuvas, caracterizadas pela sua intensidade, chega a chover por dias ininter- ruptos, o que provoca os atoleiros, intermináveis. Situação que causa a necessidade, da presença de tratores de esteira, particulares, para a retirada dos atolados. Tudo isso tem um custo, é claro. Na época em que percorremos a estrada, o valor cobrado girava em torno de quatro- centos reais (R\$ 400,00), dependendo da situação climática do dia, do tipo de carro e da disposição do peão tratorista. No período da seca é a poeira que dificulta a visibilidade, sobretudo no cruzamento com outros veículos, além, evidente, da "buraqueira" que a estrada apre- senta. Até mesmo no período de seca ocorrem atoleiros, porém desta vez no areão. A areia solta se torna um obstáculo as vezes maior do que a lama e o barro. Situação que mantém as atividades do tratorista ao longo da estrada em alguns trechos entre Rurópolis e Santarém.

Um fato que merece destaque é a solidariedade que ocorre na estra- da, em seus pontos críticos. Os motoristas compartilham a pro blemáti- ca das condições precárias da estrada, ajudando-se mutuamente a retirar os veículos atolados, utilizam cabo de aço e assim um vai retirando o outro seguidamente, isso, de certa forma, minimiza os gastos com os tratores de reboque. A precariedade da estrada é favorecida além dos aspectos naturais, a forma de utilização com o trafego de caminhões que trafegam carregados de madeira, grãos, entre outros (figura 2).

Ao trafegar pela BR-163, dentro do estado do Pará, além da precariedade da estrada e dos problemas relacionados com a mecânica do carro, havia também o perigo de se encontrar grupos dispostos a interceptar quem tiver "intenções ambientalistas". Em Moraes de Al- meida, o grupo foi abordado por uma pessoa que se dizia curiosa e que gostaria de saber qual era função de nosso trabalho, de onde éramos, e em que lugar pretendíamos fazer a maior parte de nossa pesquisa. Este episódio ocorreu após perceberem, que estávamos tirando fotos das madeiras e das queimadas que ocorriam no interior das mesmas.



FIGURA 2 - Caminhão carregado de madeira e ônibus da UFMT passando por um atoleiro
Fotos: Luiz Rosa G. Netto (2006)

Esta maneira de coação demonstra uma problemática que vem ocorrendo no Pará. Há muitos anos que o estado vem sendo palco de inúmeros conflitos sangrentos entre madeireiros, posseiros e grileiros. O Estado, segundo a Pastoral da Terra, se destaca como primeiro lugar em trabalho escravo no *ranking* nacional, desta forma qualquer iniciativa de pesquisa, já soa para os "proprietários de terra" como uma invasão.

Na verdade, segundo Martins (1991), estes que se autodenominam proprietários de terras e são chamados de pioneiros, não raro se comportam, perante os primeiros ocupantes, como autênticos invasores, devastando, expulsando, violando direitos e princípios. É de consenso entre alguns pesquisadores que a maioria da ocupação das terras do Pará foi e é feita de forma ilegal. Conforme Becker (1982, p. 75), "[...] a penetração na área se faz por compra, mas principalmente pela grilagem de terras devolutas, reservas indígenas e de terrenos ocupados por posseiros."

Com o esgotamento das terras em fato Grosso, o Pará se tornou a nova frente de expansão do território e o posseiro passa a ser desalojado pelas frentes pioneiras que, em consequência, desaloja o índio, num movimento que, via de regra, acaba em conflitos. Estes conflitos fazem do Pará, o maior Estado em número de mortes no campo na disputa pela terra, de tal forma, que se tornou praxe dizer que o "Pará é uma terra sem Lei". Na verdade, a Lei existe para o grande capitalista, e estes conflitos ocorrem devido à superposição da frente pioneira sobre a frente de expansão - a posse da terra de um lado e a propriedade privada (capitalista) do outro, sendo que o Estado permanece inerte e inoperante, no topo.

Os conceitos de frente de expansão e frente pioneira foram criados por José de Souza Martins para explicar a raiz dos conflitos na Amazônia. A frente de expansão é formada pelos posseiros e a frente pioneira pelas empresas capitalistas. O posseiro, tradicionalmente, operou como desbravador do território e amansador da terra. Estes posseiros pressionados pelas empresas capitalistas deslocam os grupos indígenas, avançando sobre suas terras (MARTINS, 1991).

O posseiro ao ser desalojado pelo capital desaloja o índio, entretanto, com o estímulo do Estado o capital já avança ao mesmo tempo sobre a terra de posseiros e de indígenas. Estes dois movimentos distintos e combinados de ocupação territorial provocam as tensões sociais na Amazônia. Para Martins (op.cit., p. 68), "quando se dá a superposição da frente pioneira sobre a frente de expansão é que surgem os conflitos de terra."

Recentemente, tem ocorrido uma forte repressão de órgãos ambientais, principalmente do IBAMA, quanto à atuação das madeireiras. Em todo o percurso, no estado do Pará, o que se percebe é que existe uma forte represália aos órgãos ambientais e às ONGs, onde os capitalistas, principalmente madeireiros, tentam iludir a população de que as ações destes órgãos são responsáveis pelo desemprego e que as leis ambientais só prejudicam o desenvolvimento.

No momento da realização da pesquisa, havia ocorrido em Santarém um protesto do Greenpeace contra a multinacional Cargill e as reações adversas se espalharam por todo o Pará e nas cidades visitadas e o que se via eram adesivos nos carros e motos contra o Greenpeace, com os dizeres "Fora Greenpeace / Amazônia é dos brasileiros". Esse protesto, iniciado pelos sojicultores e madeireiros, faz uma representação de que a ONG, por ser internacional, não deveria intervir em assuntos de brasileiros, trazendo no bojo um discurso a concepção de que o Greenpeace quer internacionalizar a Amazônia.

Quando se fala em percorrer a BR-163 e adentrar pelo estado do Pará, na Amazônia, a primeira ideia que se tem é a de "vivenciar" a floresta, o inferno verde de Alberto Rangel, e encontrar o paraíso perdido de Euclides da Cunha. Porém, em todo o percurso na rodovia nota-se que praticamente não existe mais mata nativa. Num raio mínimo de dois a três quilômetros do eixo da BR-163, o que se vê em Mato Grosso é a atividade agropecuária e, no Pará, a

pecuária, sendo que a mata se faz presente na região do Cachimbo.

Em alguns trechos se torna impossível até a criação de gado, devido à aridez do solo arenoso, responsável pela formação de imensas voçorocas ao longo da estrada e que levam consigo os detritos para o leito dos córregos, provocando o assoreamento conforme (figura 3).

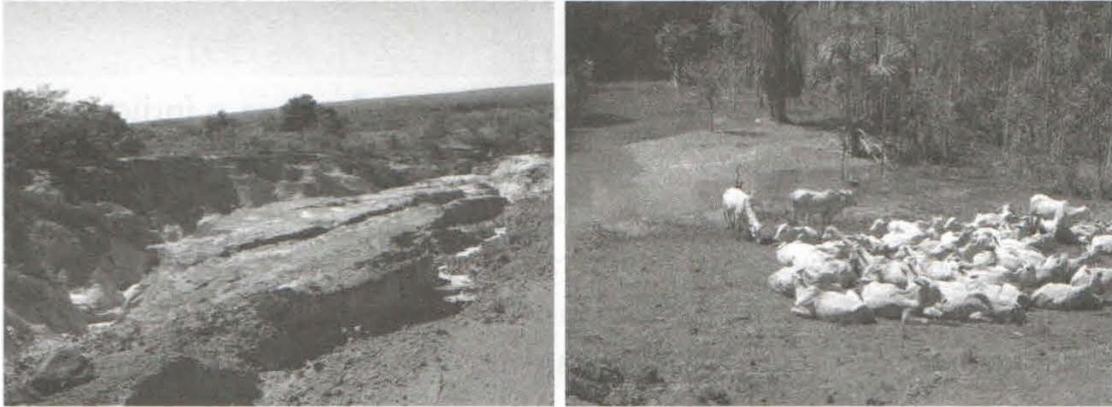


FIGURA 3 - Voçoroca na BR-163, local este denominado de Cintura Fina, e gado bovino em córrego assoreado.
Foto: Jucilene Tomazin (2006).

A construção dessa rodovia, na década de 1970, como parte de planejamento regional, visava integrar a Amazônia. Entretanto, o que se percebe na área visitada é que se torna necessária uma presença maior do Estado para minimizar uma série de problemas sociais, econômicos e ambientais criados pela ocupação da região de forma indiscriminada.

Sob este prisma, Egler (2002) coloca que a intervenção do Estado durante os anos 1970, na Amazônia, produziu uma regionalização excludente, expressa na tentativa de delimitar territórios para a atuação de empresas mineradoras e agropecuárias, áreas de garimpo, de pequenas e médias propriedades agrícolas e de reservas indígenas e florestais. Dessa forma, o planejamento regional da década de 1970 produziu discursos ufanistas, dificultando o conhecimento real e concreto de fatos e situações que ocorriam na Amazônia. Conforme exemplifica Becket (1990, p. 7):

O ufanismo do discurso oficial e a denúncia do saque feito pelos grupos econômicos deixou pouco espaço para a ação construtiva de milhares de pequenos produtores e trabalhadores que não são apenas vítimas, mas sim também os principais artífices da formação regional.

Esse desenvolvimento, a qualquer custo, tem desconsiderado a realidade regional, a população local, e as sucessivas gerações que não suportam o impacto da modernização. A fraca economia regional vem sendo desarticulada e as novas atividades produtivas não têm capacidade de gerar emprego e renda e absorver a nova população integrante. A periferia de Santarém é um exemplo claro, está cheia de ex-proprietários de terras, posseiros, extrativistas que perderam suas terras para o grande capital, conforme cita Reis (2001, p. 83):

As sociedades amazônicas vivem, nos seringais, castanhais, nos pontos de pesca e nos centros de mineração, de forma geral vivem de condições precárias, e mesmo nas cidades, há bairros pobres, muitos pobres que revelam o rústico da existência humana.

A ocupação da Amazônia, como já disse José de Souza Martins, está baseada na "expropriação e violência" e nesta nova forma de ocupação está a raiz dos conflitos, e a origem regional é bem nítida. Eles vêm principalmente do Sul e do Sudeste, procedendo a uma "sulização" do Norte, onde os paulistas são conhecidos como os capitalistas.

Esta "sulização" do norte tem provocado confrontos entre os "nativos" e os sulistas, conhecidos genericamente como "gaúchos". Na verdade, ocorre uma "gauchização" do Norte. Qualquer pessoa de pele clara é chamada de gaúcho sendo que os migrantes de outras regiões absorvem os costumes e hábitos dos gaúchos, como tomar chimarrão, fazer churrasco no domingo, as danças e os bolos. Nas cidades do norte de Mato Grosso isso é um fato corriqueiro que se espalha também para a cidade de Novo Progresso no Pará.

Estruturação da BR-163

O eixo da BR-163 (Cuiabá-Santarém), visando utilizar o transporte intermodal, com saída para o Atlântico, vem sendo estruturado como uma fronteira corredor de exportação para a Amazônia, por onde deverá ser escoada a soja e outros *commodities* destinados ao mercado externo. O asfaltamento da BR-163 no estado do Pará está ligado diretamente a uma logística internacional e a conjuntura mundial ligada à cultura da soja e a sua cadeia produtiva.

Bernardes (2006) faz um estudo sobre os circuitos espaciais de produção na fronteira agrícola moderna, dando maior ênfase à expansão da soja. A autora analisa 37 municípios mato-grossenses sob a influência da BR-163, e divide-os três áreas: consolidada, de expansão e de pouca produção. A área consolidada da soja, com forte concentração da produção, vai de Nova Mutum até Sorriso, sendo que a partir de Sinop encontra-se a fronteira de expansão da agricultura moderna. Na direção Norte do Estado, na Pré-Amazônia, ainda dominam atividades como o extrativismo madeireiro, a pecuária e a rizicultura, apresentando-se com pequena expressão a produção de soja. Na área consolidada da soja, vem se instalando investimento em abatedouros para aves, industrialização de suínos e fábricas de ração objetivando o deslocamento pela BR-163, conforme avalia Bernardes (op. cit., p. 32):

Todas estas estruturas se vinculam a possibilidade de pavimentação da BR-163, que permitirá acesso mais rápido aos mercados da região norte e nordeste e a saída para Atlântico, o que tornará essas cadeias produtivas mais competitivas.

Visando este mercado competitivo, globalizado e a possibilidade de pavimentação da BR-163 no estado do Pará, a multinacional Cargill, implantou um Terminal Portuário na Companhia de Docas de Santarém (Porto de Santarém). Também, seguindo nesta linha, vários comerciantes já se instalaram na cidade de Novo Progresso e com isto o problema de especulação imobiliária, o que é muito comum nas cidades de frentes de expansão.

As cidades como fontes de pesquisa

As cidades como fonte de pesquisa estão localizadas ao longo do eixo da BR-163, em fato Grosso, destacam-se Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Sinop, Peixoto de Azevedo e Guarantã do Norte. No estado do Pará, Novo Progresso, Santarém e Itaituba, esta última, embora não esteja ao longo do eixo, recebe influência da rodovia.

Às margens da rodovia Cuiabá-Santarém, localizam-se diversas cidades que modificaram a vegetação original de Cerrado para a inserção de atividades econômicas. Partindo de Cuiabá em direção a Santarém encontra-se Jangada, Rosário Oeste e obres podendo ser observada paisagem com remanescentes de vegetação original de cerrado convivendo com atividades agropecuária, que se

estendem até o Posto Gil, no Km 588. Em Nobres ocorre a mineração, com exploração de calcário, mineral utilizado nas áreas produtoras, como corretivo do solo. A partir do Posto Gil, passando por ova Mutum, Lucas do Rio Verde até Sorriso, observa-se uma imensidão do cultivo de soja.

Em Sinop, maior cidade do Norte de Mato Grosso, encontra-se a pecuária moderna, com alta tecnologia, e a expansão da agricultura moderna. A partir de Sinop, a paisagem característica é de produção pecuária, passando por Nova Santa Helena, Terra Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá e Guarantã do Norte. Todas essas cidades surgiram em função da construção da BR-163, nos anos 1970.

As cidades da área em estudo, no estado do Pará, surgiram de modo diferente das de Mato Grosso. As cidades de Santarém e Itaituba têm seu surgimento associado à rede hidrográfica. Já a de Novo Progresso está ligada diretamente à construção da rodovia BR-163. Além dessas cidades, no Pará, ao longo da rodovia, localizam-se as agrovilas que hoje são pequenos povoados que sobrevivem basicamente da atividade madeireira e da pecuária, como Castelo dos Sonhos, Moraes de Almeida, Caracol e Rurópolis.

Segundo Souza (2000), o processo de urbanização no estado do Pará historicamente, atravessou dois processos distintos. Um que nos remete a um período anterior à década de 1960, da urbanização nascida e influenciada pelos rios, e outra surgida mais recentemente em função das estradas, da exploração da madeira, do garimpo e dos grandes projetos que promoveram a construção de rodovias, como, por exemplo, Transamazônica e a BR-163. São dois tipos diferenciados de contexto urbano que convivem e se reproduzem caracterizando a atual realidade amazônica.

A concentração populacional e a expansão urbana ocorrida na mesorregião do Baixo Amazonas foram facilitadas pela existência de extensa rede hidrográfica, navegável durante o ano todo, o que possibilitou o desenvolvimento de uma rede de transporte adaptada às condições do espaço. Já a ocupação do sul e oeste do Pará foi propiciada em sua maior parte pela construção das estradas.

As cidades de Santarém e de Novo Progresso serão aqui apresentadas como cidades de região nodal. O conceito de região nodal é defendido por vários geógrafos, quando estudam as rotas de transporte.

Eles argumentam que na convergência de rotas naturais de transporte, surgem cidades, e estas localidades, situadas ao longo dessas rotas, assumem papéis de: atração de fluxo migratório, atração de atividades diversificadas e a organização do mercado de trabalho. Desse modo, estas cidades funcionam como ponto de circulação e redistribuição da força de trabalho, de mercadorias e serviços adquirindo uma supremacia funcional em relação às demais.

Segundo Nystven e Dacey (1974, p. 208), "as regiões nodais são definidas pela avaliação dos contatos externos com pequenas unidades de área, ou seja, cada uma destas unidades de área é correlacionada com aquele local com o qual tem associação dominante." Dessa forma, todas as atividades da população, giram em torno da estrada (eixo) e tem a cidade como ponto central (polo ou núcleo).

A urbanização na Amazônia ocorre como uma estratégia do Estado para a ocupação regional, funcionando como fator de atração de imigrantes, o que se comprova com a criação estatal dos polos de desenvolvimento como, por exemplo, o Poloamazônia, as agropolis, agrovilas e as rurópolis.

Novo Progresso - algumas considerações

A construção da rodovia Cuiabá-Santarém, em 1973, foi responsável pelo surgimento da cidade de Novo Progresso. Em 1983, já tinha se formado um pequeno povoado, com uma igreja e um campo de futebol, que levava o nome de Progresso. Em 1984 ocorreu a descoberta de ouro, atraindo milhares de pessoas interessadas na atividade garimpeira e desejosas de lucro imediato.

Mas o que realmente propiciou o aumento da população em Novo Progresso foi a extração de madeira e a expansão da fronteira agrícola. Com o esgotamento das áreas de desmatamento no estado de Mato Grosso, os madeireiros se deslocaram em direção ao Pará, em busca de terras mais baratas e com madeiras de boa qualidade, para promover a sua exploração. Em seguida essas áreas foram aos poucos sendo ocupadas pelos pecuaristas, criadores de gado bovino.

O povoado foi elevado à categoria de município, pela Lei Estadual nº 5.700, de 13 de dezembro de 1991, com território desmembrado de Itaituba, tendo sido instalado em 1º de janeiro de 1993 com a denominação de Novo Progresso.

O termo "Novo" foi acrescentado para diferenciá-lo de outro município da Federação com o nome de Progresso, localizado na região de Lageado-Estrela, no Rio Grande do Sul.

Novo Progresso possui um território de 38.322,0 Km², localizado no sudoeste do Pará, em plena Floresta Amazônica. Em seu município estão localizadas as famosas cachoeiras do Rio Curuá, um complexo de várias quedas d'água, sendo que uma delas chega a ultrapassar 80 metros de altura. Estão localizadas bem às margens da rodovia Cuiabá - Santarém (BR-163), no Km 877, na Serra do Cachimbo, a 210 Km da cidade.

No Pará, o município de Novo Progresso destaca-se pelo aumento populacional. Quando de sua emancipação, em 1992, sua população era de aproximadamente 6 mil, em 2007 ultrapassou 21 mil habitantes. Quando se chega à cidade, observa-se a diversidade de sua população. Os habitantes são oriundos de todas as regiões do Brasil, com predomínio de pessoas da Região Sul.

A exemplo da maior parte dos municípios desta região, Novo Progresso concentra sua renda na exploração de madeira, o que decorre a ocorrência de considerável desmatamento. As atividades "menos lucrativas", como produção de alimentos básicos, ficam para os pequenos produtores que comercializam sua produção na feira local.

Um fato muito comum na cidade são as queimadas que já faz parte da "cultura local" (migrante), como queimar tudo - o lixo e o entulho. A cidade fica toda coberta por uma névoa de fumaça e, somada com a poeira das ruas que não têm asfalto, dão um aspecto de cidade de "faroeste americano". A paisagem é bem peculiar, típica das cidades "recém-construídas" pelas frentes pioneiras.

Santarém e a estrutura urbana

A pesquisa em Santarém objetivou conhecer a cidade e a Companhia de Docas do Pará - o Porto de Santarém, local tido como uma peça chave no plano da BR-163 Sustentável, uma vez que o asfaltamento da rodovia permitirá o escoamento, via este local.

O município de Santarém pertence à Mesorregião do Baixo Amazonas e à Microrregião Santarém, localizado numa área de 22.887 km², distante 850 quilômetros de Belém. Santarém foi elevada a cidade, em 24 de outubro de 1848. O município é

constituído pelos distritos de Alter-do-Chão, Boim, Curuai e Mojuí dos Campos. É considerada a principal cidade do oeste do Pará, conhecida como "Pérola do Tapajós", surgindo e se desenvolvendo às margens deste rio, afluente do Amazonas e é nesse local que ocorre a confluência entre os dois rios, possibilitando visualizar o encontro das águas. De um lado, o Rio Amazonas, com suas águas barrentas, e, de outro, o Rio Tapajós com as águas azul-esverdeadas.

A história de ocupação de Santarém está relacionada com a colonização portuguesa. Essa herança pode ser visualizada nos prédios históricos e nos monumentos, na parte baixa da cidade conforme (figura 4). Sua formação data de 1626, quando os jesuítas iniciaram a catequese com os índios Tapaiussu (depois Tapajós). A Companhia de Jesus deu início à catequização na aldeia Tapajós, na foz do rio, que deu origem à sede do município.



FIGURA 4 - Centro Histórico de Santarém

Foto: Luiz Rosa G. Netto (2006).

O município de Santarém tem três rodovias de acesso: BR-163, que liga a cidade a Cuiabá (MT); a PA-370, que liga à Hidrelétrica de Curuá-Uma, e a PA-457, que liga Santarém à Vila de Alter-do-Chão. Santarém dispõe de um terminal rodoviário-Terminal Rodoviário Jonathas de Almeida e Silva, situado na rodovia BR-163. Quanto ao transporte urbano, nove empresas fazem o transporte coletivo, que funciona até às 23h00. Além deste serviço, a cidade conta ainda com o serviço de mototaxistas que, segundo a prefeitura, é um dos maiores problemas locais, devido à grande quantidade de acidentes. Segundo a prefeita Maria do Carmo, a cidade tem 1.200 mototaxistas regulamentados, porém existem mais 1.500 que trabalham de forma clandestina. Esse meio de transporte, por um lado, oferece emprego e renda para muitas famílias,

entretanto, ao mesmo tempo funciona? como "esgotador" dos cofres públicos, uma vez que é quase sempre, o Estado que socorre os acidentados.

Quando se observa a cidade, o que se registra como um dos maiores problemas é o saneamento básico. A cidade não conta com rede esgoto e, mesmo nas ruas asfaltadas, o esgoto corre a céu aberto, através de calhas construídas sobre o asfalto. O lixo se espalha pela cidade e na orla do Tapajós, um dos pontos mais visitados tanto pelos viajantes, como por turistas ou pela população local, o que se nota é muita sujeira por toda parte. Isso propicia a aproximação e convivência diárias com animais de hábitos não urbanos, exceto nos "lixões", que são os urubus (figura 5).

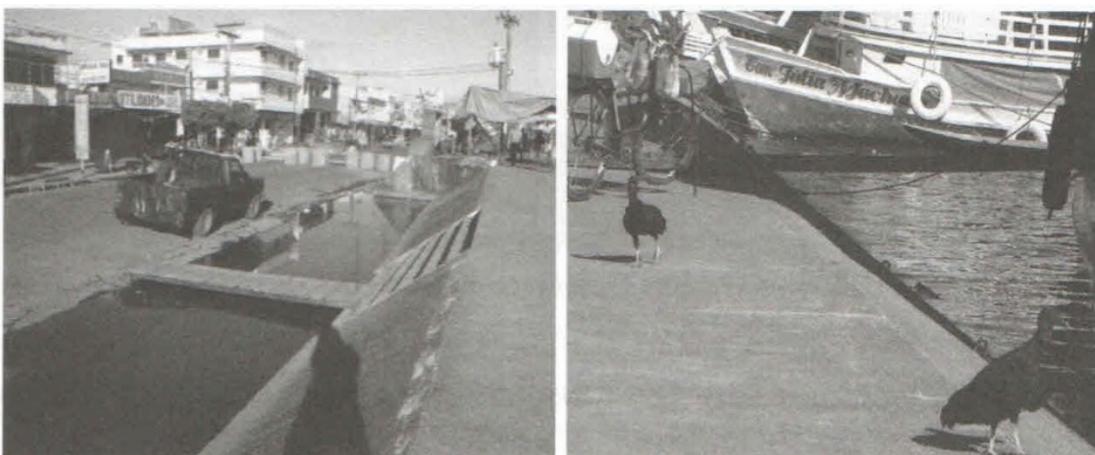


FIGURA 5 - Esgoto a céu aberto em calhas e urubus na orla do Tapajós
Foto: Doroty Topanoti (2006)

A população de Santarém, segundo o IBGE (2007), é de 274.285 habitantes. A grande maioria desta população vive em bairros socialmente periféricos e em comunidades carentes, encontrando como forma de moradia as palafitas erguidas nas margens do Rio Tapajós. Mesmo vivendo em situação de extrema pobreza e lutando contra todas as adversidades, o que se pode notar é um povo hospitaleiro e acolhedor, que não mede esforços para atender bem aqueles que chegam. Essa forma de receber bem os chegantes, não está calcada somente nas comunidades carentes, mas também no setor de serviços, comércio, nas universidades, o que pode ser comprovada pela vivacidade tenaz das pessoas. Isso demonstra que as comunidades locais só querem manter sua cultura, seus costumes e tradições.

A 30 km de Santarém, localiza-se o distrito de Alter-do-Chão, de extrema importância para a economia devido ao seu potencial turístico, local conhecido pelas suas praias e também pela maior festa de Santarém, chamada de Cairé. Além das praias e das festividades, Santarém tem uma cultura local muito rica. Os povos indígenas que viviam na região deixaram como herança a Cerâmica Tapajônica, também conhecida como "Cerâmica de Santarém". Além da cerâmica tapajônica, o município dispõe de outros tipos de artesanato como a cestaria, plumaria, colares, os artigos de fibra, cuia e as redes, conforme figura 6:

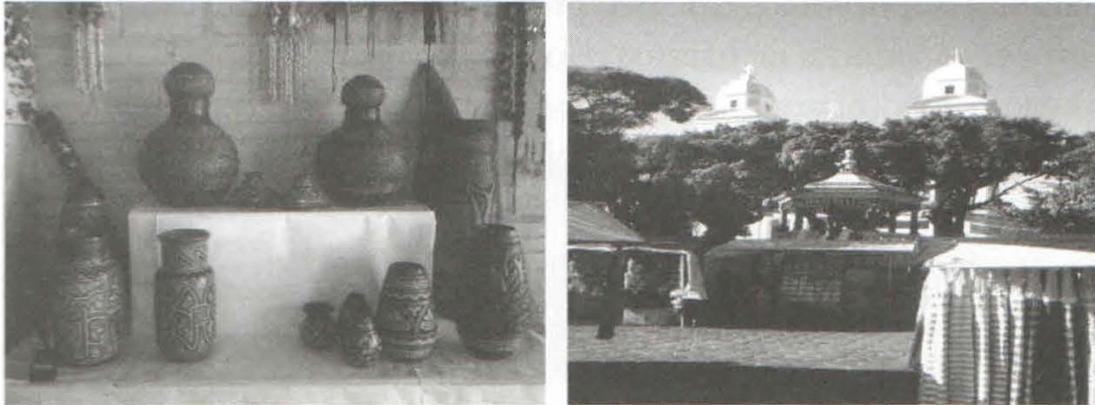


FIGURA 6 - Cerâmica Tapajônica e o comércio de redes
Foto: Luiz G. Netto (2006)

Os visitantes podem encontrar esses artigos de artesanato no Centro de Cultura João Fona, Museu Drica Frazão e nas lojas de artesanato espalhadas pela cidade. Em Alter do Chão existem várias lojas, mas a maior e que chama mais atenção é Aribabá, no entanto, os produtos a venda vêm de várias tribos indígenas do país, inclusive de regiões, vizinhas como a Cordilheira dos Andes. Notório destacar o valor agregado, que têm estes produtos, pelo fato de estarem na região Amazônica. No verso das peças, como sacolas, cestos, entre outros, lê-se Amazônia-Brazil. O preço é normalmente alto para os padrões brasileiros.

Porto de Santarém -Companhia Docas do Pará

O Porto de Santarém (figura 7) foi inaugurado em 11.02.74, em uma área de 500.000 m². Localiza-se na margem direita do Rio Tapajós, bem próximo da sua confluência com o Rio Amazonas. Em frente ao Porto se visualiza a Ponta Negra, que delimita a Barra do Rio Tapajós pela margem esquerda. O acesso fluvial se

realiza através dos rios Tapajós e Amazonas. Já o acesso rodoviário é realizado pelas BR-163 (Cuiabá-Santarém) e pela BR-230 (Transamazônica).



FIGURA 7 - Porto de Santarém- Pará-Brasil
 Fonte: http://www.cdp.com.br/porto_santarem.aspx
 Organização: Zenilda L. Ribeiro

O Porto de Santarém funciona como ponto de integração de trans- portes inter-modal. Todas as reestruturações que vêm ocorrendo nas cidades ao longo da BR-163 mato-grossense e a expansão da cidade de ovo Progresso, no Pará, visam a saída dos produtos e mercadorias pelo Atlântico e essa ligação é feita pelo Porto. A instalação da multinacional Cargill, no Porto de Santarém, tem como estratégia logística o recebimento e escoamento de grãos.

O Porto de Santarém é como se fosse um mito para aqueles que moram, vivem e produzem ao longo da rodovia Cuiabá-Santarém. O Plano da BR-163 Sustentável do governo federal, tem como meta o asfaltamento do trecho da rodovia no estado do Pará, mas o objetivo principal é permitir o uso da hidrovia e baratear os custos de transporte. esse contexto, visitamos o Porto para conhecer a dinâmica de seu funcionamento.

Na visita ao Porto de Santarém, fomos recebidos com muita ressalva, parecia que estávamos entrando num campo minado. O administrador do Porto deixou claro que estávamos sendo monitorados e que, dependendo do tipo de questionamento realizado, nossa entrevista terminaria no mesmo instante. Afirmou sua preocupação quanto ao asfaltamento da BR-163 no estado do Pará, e as consequências que poderiam trazer para Santarém: "o povo de Santarém é hospitaleiro e nossa preocupação é com a invasão e a mudança de nossos hábitos e costumes."

Entre as atividades do porto, destacam-se a importação e exportação. A maior movimentação é no mercado interno, destacando os gêneros alimentícios e inflamáveis. Do mercado externo predomina a madeira. Dentre as cargas predominantes, destacam-se madeira, óleo diesel, gasolina comum e a farinha de mandioca.

Algumas Considerações

Este percurso na rodovia Cuiabá-Santarém e visita ao Pará, um Estado da região Norte do Brasil, em plena Amazônia, deixou alguns pontos que considero merecem destaque.

A Amazônia não pode ser definida somente pela presença da bacia hidrográfica ou pela maior floresta equatorial, mas, também pela presença de uma sociedade que se distingue pela unidade de sua cultura representada nas atividades econômicas e sociais que realiza. Não é o inferno verde, nem o paraíso perdido, mas, sobretudo, uma região onde existe uma população que espera ansiosa por uma maior presença do Estado e pela inserção de fato neste país chamado Brasil. O paraense é, sem sombra de dúvida, um povo hospitaleiro e acolhedor.

A cidade de Novo Progresso se apresenta como o protótipo amazônico na atração de migrantes, que esperam encontrar o eldorado, ideal de desenvolvimento, de conquista, desbravador e pioneirismo, carregado de uma forte carga simbólica que se evidencia pela diversidade de sua população. A cidade de Santarém, como base no corredor de exportação do eixo da BR-163, precisa se preparar estruturalmente, pois, caso contrário, os problemas sociais que ocorrem no campo e que também já existem no espaço urbano poderão se agravar.

E, finalmente, a ocupação do estado do Pará é conflituosa porque contracenam, de um lado, estão "os de fora" - os migrantes, e, do outro, os de "dentro" - os remanescentes das culturas locais, os primeiros ocupantes. No topo está um Estado inoperante que faz políticas públicas e planos de regionalização sem levar em consideração os grupos locais e não assume a posição de provedor da segurança nacional. No Pará existe uma guerra declarada. Entretanto, as mortes não são de militares, mas de civis: trabalhadores, posseiros, indígenas, religiosos, sindicalistas, entre outros.

Referências

CUNHA, E. **O paraíso perdido**. Ensaios, estudos e pronunciamentos sobre a Amazônia. *Rio Branco*: 1998.

BECKER, B.K. **Geopolítica da Amazônia**. A nova fronteira de recursos. *Rio de Janeiro*: Zahar, 1982.

_____. **Amazônia**. São Paulo: Atica, 1990.

BERNARD ES, Júlia A. Circuitos espaciais da produção na fronteira agrícola moderna: BR-163 mato-grossense. In: BERNARDES, Júlia A.; FREIRE FILHO, Osni L. (Orgs.) **Geografias da soja: BR-163**: fronteiras em mutação. *Rio de Janeiro*: Arquimedes edições, 2006, p. 01-37.

EGLER, C. A. G. A questão regional no Brasil. In: CHISTOFOLETII, A.; BECKER B. et al. (Orgs.) **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2002, p. 218-234.

GREENPEACE, 2003. **Pará Estado de Conflito**: uma investigação sobre grileiros, madeireiros e fronteiras sem lei no estado do Pará. Relatório Greenpeace. (dfd).

HILHORST, J.G. f. **Planejamento Regional**: Enforq ue sobre sistemas. Tradução Haydn Coutinho Pimenta. *Rio de Janeiro*: Zahar, 1981.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Cidades**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidades> Acesso em: 11 set. 2006.

KAYSER, B. A região como objeto de estudo. Tradução Gil Toledo e Manuel Seabra et al. In: **A geografia ativa**. São Paulo: Difel, 1980.

MARTI S. JS. **Expropriação e violência**. A questão política no campo. São Paulo: Hucitec, 1991.

MINISTÉRIO, Planejamento, Orçamento e Gestão. 2003. **Plano de Ordenamento Territorial e Desenvolvimento Sustentável para a Região de Influência da BR-163** (Plano Cuiabá-Santarém Sustentável). Proposta de metodologia para a sua elaboração e implementação (Versão Pr eliminar, 23 dezembro, 2003).

MINISTÉRIO, dos Transportes - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes 2ª Unidade de Infra-Estrutura Terrestre - Pará-Amapá (DNIT). 2002. **Relatório de Impacto Ambiental da Pavimentação da BR163/PA e BR230/PA**. Ecoplan Engenharia. 73 p.

_____. Companhia Docas do Pará - **Porto de Santarém**. Disponível em: http://www.cdp.com.br/porto_santarem.aspx Captado em: 06/09/2006.
MIRANDA, E. E. e COUTINHO, A. C. (Orgs.). **Brasil Visto do Espaço**.

Campinas: Embrapa Monitoramento por Satélite, 2004. Acesso em: 23 ago. 2006. Disponível em: [http:// www.cdbras il.cn pm.embrapa.br](http://www.cdbras il.cn pm.embrapa.br)>.

RANGEL, A. Inferno Verde. 5. ed. **Revista. Manaus.** Valer, 2001. p. 167- 168.

REIS, A. C. F. **Amazônia e a integridade do Brasil.** Brasília: Senado Federal Conselho Editorial, 2001. 254 p. (Coleção 500 anos)

SIOUFI M. **Cidades do Pará** - origem e significado de seus nomes. STAR- TNEWS Disponível: [http:// www.pa.govbr/ conhecaopara/ santarem.asp](http://www.pa.govbr/conhecaopara/santarem.asp). Acesso em: 18 ago. 2006.

SOUZA, C. A. S. **Urbanização na Amazônia.** Belém: UNAMA, 2000. 110p.