

# BR-163 - MT/PA, O CAMINHO PARA EXPANSÃO DA SOJA: EXPANDINDO FRONTEIRAS, REPETINDO A HISTÓRIA DO DESCAMINHO DA CONSERVAÇÃO

Cleyton Normando da Fonseca<sup>1</sup>  
Loiva Zanon de Magalhães<sup>2</sup>  
Luiz da Rosa Garcia Netto<sup>3</sup>  
Hugo José Scheuer Werle<sup>4</sup>

UFMT - Biblioteca Central  
HEMEROTECA

## RESUMO

A construção do atual espaço sócio econômico ao longo do eixo da BR-163 (Cuiabá/MT-Santarém/PA) é resultado de uma colonização dirigida, conduzida especialmente a partir da década de 1970, que foi incapaz de gerenciar paralelamente um processo que se sustentasse em bases ambientais. Nesse sentido, torna-se fundamental ressaltar que a transformação começa sob o impacto da expansão da economia brasileira e de políticas para a ocupação do Brasil Central através da agricultura. Migrantes motivados pela efetivação de projetos federais, além de graves problemas ligados à posse da terra na região Sul, passaram a se constituir elementos extremamente atuantes na configuração desse espaço, que a partir do incremento do setor agropecuário alicerça a base do processo de desenvolvimento regional, desenvolvimento esse que é perfeitamente discutível, na medida em que o histórico de degradação desenhado em terras mato-grossenses se estabeleceu no corredor BR-163, atingindo o Estado do Pará. A transformação desse espaço encontrou no agronegócio, representado pela sojicultura, uma grande válvula de aceleração dos interesses de mercado, que expulsou e ou pauperizou comunidades locais, além de devastar o quadro natural dos biomas: cerrado e floresta amazônica.

**Palavras-chave:** Fronteiras da soja. Degradação. Soja. Mato Grosso. Pará.

1 Mestrando em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso. Bolsista da CAPES.

2 Mestranda em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso. Bolsista da FAPEMAT.

3 Geógrafo Professor Doutor do ICHS/Depto. de Geografia da UFMT.

4 Geógrafo Doutor em Geografia, Prof. do ICHS/Depto. de Geografia da UFMT. hugowerle@terra.com.br

## ABSTRACT

The construction of the current socio economic area along the axis of BR-163 (Cuiaba/MT-Santarém/PA) is a result of colonization directed, driven especially from the decade of 1970, he was unable to manage a parallel process that support in environmental databases. In that sense, it is essential to emphasize that the transformation begins under the impact of the expansion of the Brazilian economy and policies for the occupation of central Brazil through agriculture. Migrants motivated by the effect of federal projects, in addition to serious problems related to ownership of land in the southern region, began to be extremely active elements in the configuration of that space, which from the increase in the agricultural sector based on the process of regional development. Development which is quite debatable, since the history of land degradation designed in Mato Grosso was established in the BR-163 corridor, reaching the state of Pará. The transformation of this area found in agribusiness, represented by sojicultura, a large valve acceleration of the interests of the market, which expelled or impoverished and local communities, and destroy the natural framework of biomes: Amazon forest and savannah.

**Keywords:** Expansion of soya. Degradation. Soya. Mato Grosso. Pará.

## Introdução

Com a abertura, na década de 1970, da rodovia ligando Cuiabá-MT a Santarém-PA, surge uma inadequação quanto à ocupação e exploração de recursos naturais na Amazônia. Com novas oportunidades, houve um enorme fluxo de migrantes, em sua maioria proveniente do sul do país, que transformaram boa parte do trecho ao longo da BR-163, extraindo madeira e conseqüentemente derrubando grandes áreas da floresta para o cultivo da soja.

Esse ideário de expansão, sustentado pela “modernização” da agricultura ao longo da rodovia BR-163, sucumbiu extensas áreas de cerrado e floresta Amazônica, alterando profundamente o quadro cultural de várias etnias indígenas, inclusive encorpendo a história de genocídio no país; expropriou o pequeno produtor rural, criando um cenário onde a grilagem de terras passou a ser a lógica do espaço. Assim, Rocha (1992) admite que, após a abertura da estrada, a região ficou aberta à exploração internacional do capital, que começou durante a ditadura militar, iniciada em 1964. Desse modo, corrobora na íntegra o pensamento defendido por Bernardes (2006), onde se ressalta que, no contexto de mundialização da economia, se instituiu uma nova divisão territorial do trabalho, onde a natureza é reavaliada e valorizada de acordo com as novas tecnologias.

Entender a expansão da cultura da soja na região Amazônica e seus impactos é basear-se, fundamentalmente, na identificação da nova fronteira, que Becker (2005) define como um elemento estrutural do crescimento econômico do país, traduzindo-se pela expansão do capital no campo e suas atividades produtivas. Desse modo, Piaia (2003) ressalta que, nas duas últimas décadas, os tratores, as colheitadeiras, os adubos químicos, os pesticidas e as rações invadem a paisagem brasileira modificando antigas formas de produção no campo. Evidencia-se, nesse bojo, a importância das pesquisas dirigidas pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA, no sentido de tropicalizar a semente de soja e adaptar as condições pedológicas da região ao desenvolvimento dessa nova cultura agrícola.

Bernardes (2006, p. 13) ressalta:

Que nesse contexto de reestruturação geral do sistema capitalista e de emergência de novos padrões tecnológicos que se compreende

o espaço produtivo da nova fronteira do capital, apreende-se a nova organização da sociedade e as relações emergentes nas áreas de expansão da agricultura moderna nos municípios sob influência da BR-163.

O grande corredor representado pela BR-163 revelou-se uma artéria estratégica que vêm sendo construída conforme os ditames econômicos, onde naturalmente percebe-se uma lógica divorciada da sustentabilidade ambiental, pelo menos até o presente. A expansão da sojicultura foi, sem dúvida, parte essencial desse processo que estabeleceu um reordenamento territorial extremamente veloz na Amazônia, a partir do estado de Mato Grosso.

## A Gênese do processo: Mato Grosso

A década de 1970 marca o início do cultivo comercial da soja em Mato Grosso, que se estabeleceu inicialmente nos municípios de Alto Garças, Rondonópolis, Itiquira e Alto Araguaia. Impulsionado, em 1974, pelo Programa Nipo-brasileiro de Cooperação do Desenvolvimento do Cerrado - PRODECER, o cultivo da oleaginosa se expandiu ao longo do cerrado brasileiro, adequando-se às novas técnicas de produção e ratificando os propósitos do capital internacional, uma vez que o acordo firmado (Prodecet) visava ampliar o comércio com a Europa e o Japão, além de transformar o “novo” espaço de produção em um amplo campo de investimento das multinacionais, ligados ao agronegócio, que, paulatinamente, foi configurando a política de desenvolvimento e a integração regional, orquestrada pelo Estado.

A grandiosidade de recursos financeiros, bem como as baixas taxas de juros praticadas de programas e instituições, como o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados - POLOCENTRO e a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM, constituíram atrativos essenciais aos empresários do setor. Como parte de uma estratégia, Werle (1998, p. 143) afirma:

Que ironicamente, os recursos financeiros disponíveis para estas mudanças do perfil produtivo e da agregação de novas áreas foram obtidos juntos a bancos de fomentos e organismos financeiros internacionais, mediante ao aval e incentivos dos grandes grupos ligados a transformação das matérias-primas e produtores de alimentos o chamado “complexo da soja americana” constituídos

por interesses agrícolas, industriais, comerciais e científicos (como a Associação Americana da Soja e a U.S Fedd Grainn- A.S.A, e o Conselho Americano de Cereais Forrageiros que tinham como membros a Ralston Purina, Cargil, Anderson Clayton, Central Soya, p ex.).

Estes, segundo Bertrand et al. (1987), visavam consolidar uma política iniciada em 1954, com a “Public Law 480”, lei do congresso americano que visava principalmente a imposição de um modelo global de consumo humano e animal, baseado na proteína da soja.

Essa imposição foi respaldada na política federal de integração nacional ,das décadas de 1970 e 1980, que, através do Programa de Integração Nacional - PIN, deu origem a importantes eixos rodoviários, dentre os quais as BRs: 070 (Brasília-Cáceres), 364 (Cuiabá-PortoVelho) e a 163 (Cuiabá-Santarém). Nota-se, então, que a posição geográfica do estado de Mato Grosso e da Região Centro-Oeste também são considerados nesse processo expansionista, principalmente quando na atualidade se discute de forma incisiva o componente logística.

Desse modo, o norte do estado de Mato Grosso passou a se configurar como importante zona de atração populacional, fruto da efetivação dos projetos de colonização privada e oficial. É exatamente nesse contexto que a BR-163 se revela como a espinha dorsal, uma vez que no seu entorno surgem diversas cidades, como Sinop, Nova Mutum, Sorriso, Lucas do Rio Verde, Peixoto de Azevedo etc.

Oliveira et al. (2005, p. 108), resume:

As rodovias que ligam Cuiabá aos recantos mais afastados do Estado, em qualquer de suas regiões, são as principais responsáveis por essa verdadeira “invasão” verificada no território amazônico. A principal delas, já conhecida como “estrada dos colonos”, a Cuiabá – Santarém, a BR-163, ao longo da qual se desenvolveram quase todos os projetos de assentamentos de colonos do norte do Estado.

## Impactando o quadro natural

Com o rumo ditado pela política desenvolvimentista descrita, o avanço da nova fronteira agrícola, instalada no Mato Grosso a partir de 1970, começa a se delinear de modo mais substancial. Os diferen-

tes fatores que favoreceram o desmatamento do cerrado e da floresta Amazônica ao longo do domínio da BR-163, se conjugaram assentados segundo Picoli (2004), em três modalidades de colonização: as promovidas pelo Estado; as promovidas por empresas de especulação imobiliária e as promovidas pelos marginalizados e despossuídos do país. Ressalta-se que essa última foi, duramente rechaçada, pela vil expansão da grilagem de terras imposta na área em questão, inclusive com a participação do próprio Estado. O propagado desenvolvimento foi sujeitando os biomas do cerrado e da floresta a toda espécie de impactos, à medida que as atividades econômicas se estabeleciam.

Monteiro apud Bernardes (2006, p. 108) define com muita propriedade cronológica que:

Historicamente, o avanço da fronteira se manifesta pelo deslocamento de posseiros e grileiros, praticantes do extrativismo e lavoura de subsistência em busca de novas terras, seguidos de pecuaristas a procura de novos espaços para o pastoreio.

A agricultura de escala industrial é o último processo de ocupação da fronteira. Entretanto, é exatamente a expansão da pecuária e a posterior incorporação de terras para a prática da agricultura de *commodities* que promovem as maiores taxas de desmate, evidenciadas ao final do século XX e início do século XXI. A destruição ambiental que se sucede no enredo da mundialização do capitalismo obedece as lógicas do mercado da madeira, do gado e, fundamentalmente, da *commoditie* da soja.

Esta, imprimindo ampla velocidade em seu processo de ocupação e transformação do quadro natural no entorno da BR-163, revelou a real face da dita “Revolução Agrícola” que disseminou a modernização de todo espaço de produção incorporado à fronteira. Essa política de imposição da utilização dos derivados da soja faz surgir toda uma estrutura de financiamento, produção, comercialização, transporte, armazenamento, seguro, industrialização e consumo, num mercado mundial, abrangendo amplamente o conceito de ação global (WERLE, 1998).

Toda essa cadeia de transformação, implantada no sistema produtivo agropecuário, configura o agronegócio que edificou na cultura da soja a sua sustentabilidade de risco, abrindo caminho para que algumas transnacionais do gênero como a Archer Daniels Midland - ADM, a Bunge e a Cargill e a empresa nacional AMAGGI, fixassem as bases

e as regras de um modelo de desenvolvimento oligopolizado que, partindo da derrubada do cerrado, ultrapassou os limites da mata de transição e alcançou os terrenos da floresta amazônica:

A década de 1990 marca a intensa expansão do complexo da soja no país, pois segundo dados do Ministério da Agricultura, do biênio 1990/1991 à 2004/2005 a área plantada da oleaginosa saltou de 9.742.500 hectares para 23.301.100 hectares. Área mais que duplicada, o que resultou numa ampliação da produção, nos mesmos biênios, de 15.394.500 toneladas para 51.452.000 toneladas.

Devido a estes fatos, diversas Organizações não Governamentais/ONGs, destacando-se particularmente o Greenpeace, exigem uma moratória no plantio de soja na Amazônia, até que um plano abrangente de áreas protegidas e de uso sustentável seja efetivamente implementado pelo governo brasileiro. As entidades pressionam as multinacionais da soja e seus clientes na indústria alimentícia, em busca da garantia que os grãos consumidos na alimentação animal não destruam a Amazônia e que não utilizem soja transgênica. A entidade também cobra do governo brasileiro a execução do Plano interministerial de combate ao desmatamento e o fortalecimento das instituições federais, como Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/IBAMA, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária/INCRA e Polícia Federal, para deter a destruição florestal.

Oliveira et al. (2005) explica que, apesar do Sul ser a região onde a soja começou a se expandir e dominar a ampliação da área, até praticamente o final da década de 1990, no século XXI a região Centro-Oeste se consagra como a grande produtora nacional, coroando o estado de Mato Grosso que, de acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento/CONAB, superou unidades tradicionais da federação, como o Paraná e o Rio Grande do Sul, apresentando um incremento na área cultivada com soja, entre a safra 1999/2000 e 2003/2004, de 84%. Ainda segundo o autor, esse crescimento ocorre com a expansão da soja em médias e grandes propriedades, onde a velocidade da derrubada do cerrado é elevada.

À luz desses dados, não é de se estranhar também que é no estado de Mato Grosso que o cerrado e a floresta Amazônica apresentaram nesse período cotas alarmantes de desmate. Somente nos últimos 20 anos, segundo Bickel (2004), foram desmatados mais de 30 milhões de

hectares, o que equivale a um terço do território estadual, quase a metade da área de floresta e vegetação de transição existente em 1980.

Estendendo-se para a porção mais setentrional, cortada pela BR-163, o avanço sobre o quadro natural apresentou números, durante e após a década de 1990, que expressam literalmente o descompromisso do âmbito do equilíbrio ambiental. Na região Amazônica, de acordo com o INPE, no biênio 1994/1995 houve um desflorestamento de 29 mil Km<sup>2</sup> e mais recentemente, de 2003 a 2004, 26 mil Km<sup>2</sup> de vegetação natural foram extintos. O quadro 1 apresenta a **área desmatada em quilômetros quadrados, num período de onze anos**:

Quadro 1 - Área desmatada em quilômetros quadrados em onze anos

Ano	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Área	14.896	<b>29.059</b>	18.161	13.277	17.383	17.259	18.226	18.165	23.266	24.430	<b>26.130</b>

Fonte: Ministério do Meio Ambiente

Entre o biênio 2003/2004 de desflorestamento, o estado de Mato Grosso, dentre os Estados amazônicos, foi o responsável por 48% do desmate, atingindo a cifra de 12,5 mil Km<sup>2</sup>. Essa cota se revela muito mais grave, na medida em que, na atualidade, o avanço das pesquisas científicas corroboram a necessidade e o imediatismo da preservação dos recursos florestais face, principalmente, aos distúrbios climáticos ligados ao aquecimento global, bem como à escassez de recursos hídricos.

Ainda se torna mais absurdo o impacto quando ocorre no momento em que se opera o Sistema de Vigilância da Amazônia - SIVAM, situação que expõe a fragilidade de tal projeto e coloca em dúvida o funcionamento pleno de outros, como o Plano BR-163 Sustentável, idealizado pela gestão atual do Governo Federal.

Todo esse rastro de destruição tão explorado pela mídia nacional e internacional, ainda teria o agravante do estado de Mato Grosso por meio de seu órgão de defesa ambiental, a extinta Fundação Estadual de Meio Ambiente - FEMA, atropelar a legislação ambiental, pois legitimava, de modo documental, o desmate em áreas de floresta em até 50%, contrariando as medidas provisórias 2.166 de 1996 e 2.166-67, de 2001, que ampliou o percentual de reserva legal para 80%.

Na análise do desmatamento ao longo do corredor BR-163 - Mato Grosso/Pará, o histórico do processo, bem como os dados observados, apontam a pecuária extensiva como a atividade econômica mais preda-

tória. Entretanto, quando se busca uma reflexão de maior amplitude, pode-se compreender a preocupação de ambientalistas com relação aos efeitos do progresso da monocultura da soja.

Monteiro apud Bernardes (2006, p. 134) salienta:

Que os efeitos da pecuária são menos nocivos ao meio ambiente do que a atividade agrícola, porque na agricultura são utilizados agrotóxicos em maior volume, afetando toda a biota, além de imprimir maior ritmo de atividades complementares, aumentando o tamanho da população e as áreas urbanas, favorecendo ainda mais a pressão sobre a natureza.

Ratificando essa posição, cabe citar um recente estudo, publicado pela revista da Academia Nacional de Ciência dos Estados Unidos (2006), intitulado: *A expansão de Plantações Modifica a Dinâmica da Amazônia Brasileira*. Segundo esta pesquisa, a agricultura mecanizada cresceu na Amazônia em apenas três anos, isto é, de 2001 a 2004, mais de 36.000 km<sup>2</sup>, uma área pouco maior que a Bélgica. Ainda no estado de Mato Grosso, a atividade foi responsável pela derrubada de 5,4 mil km<sup>2</sup>, quase o tamanho de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul. De acordo com o mesmo estudo, que inclusive teve a participação do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais – INPE, duas questões chamam atenção: a primeira é o tempo de conversão de áreas desmatadas em plantações, em, aproximadamente, um ano. A segunda é a ampliação do desmatamento ocorrido junto com a elevação do preço da soja no mercado internacional, no ano de 2004, fato que sugere uma provável correlação entre o preço da soja e o uso da terra.

Diante de toda essa evolução, o Complexo Agroindustrial da Soja caminhou a partir do Mato Grosso ao longo da BR 163 e já reproduz dentro do Estado do Pará, o mesmo plano de ocupação que modificou e impactou substancialmente os quadros humano e natural ao longo desse percurso.

## A emblemática chegada da sojicultura ao Pará

Ao adentrar em território paraense, através do corredor 163, fica nítida a visualização de uma região que nos reporta à imagem do estado de Mato Grosso, especialmente de sua porção norte, nos meados da década de 1970, quando a transformação começa a ganhar impulso, motivada

dentre outros, pela execução dos projetos de colonização, facilitados na efetivação do Plano Rodoviário Nacional, dirigido pela Ditadura Militar, que ainda em tempos modernos conseguiu reproduzir os efeitos de seu modelo de desenvolvimento, como mostra a figura 1.

A total desestrutura, que toma conta da BR-163, em terras paraenses se converte diretamente às cidades do seu entorno, como Novo Progresso, Moraes de Almeida, Trairão, onde se evidencia com facilidade a precariedade dos serviços públicos de saneamento básico; habitação; educação etc. Cabe ressaltar que não é diferente esse quadro no eixo da BR-230, a Transamazônica.

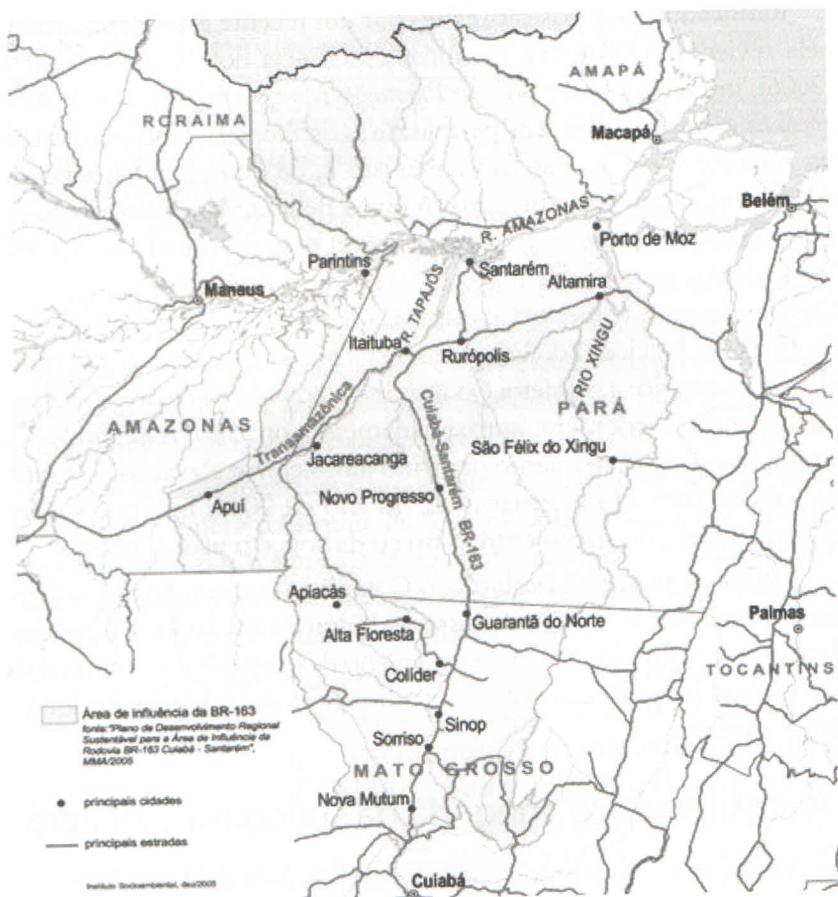


Figura 1- Área de influência da BR- 163 ,Castelo de Sonhos / PA.

Foto: Cleyton Normando da Fonseca, 2006.

Os latifúndios da pecuária extensiva e a incessante e resistente prática madeireira dominam a paisagem da “estrada dos colonos”, onde o garimpo também já determinou a sua participação. Nota-se, então, uma cópia fiel da construção da fronteira agrícola mato-grossense que, a partir da entrada da sojicultura, remodelou o espaço conforme os ditames dos interesses financeiros das grandes colonizadoras, dos produtores, das multinacionais e do próprio Estado.

A introdução do cultivo comercial da soja no Pará se estabeleceu na safra 1997/1998 quando foram plantados 2.600 ha. Já na safra 2002/2003 a área cresceu para 15.500 ha, e na safra 2003/2004 para 26.800 ha (OLIVEIRA, 2005). Pelos dados, constata-se um crescimento bastante significativo da oleaginosa que quando cruzados com os níveis recentes de desmate na Amazônia brasileira (2003/2004), identifica-se uma incontestável ligação.

Apesar da maior parte dessa expansão situar-se no sudeste do Pará, na área sob influência da BR-163, especialmente em Santarém, a evolução, tanto da cultura agrícola quanto de seus impactos físicos e sociais, se expressam igualmente de modo crescente.

Na região de Santarém, a mais nova fronteira de expansão de soja, consegue na atualidade redesenhar um quadro que o mato-grossense conhece perfeitamente. Como para esse cultivo é necessário o domínio de grandes áreas, a concentração fundiária passou a ser o motor dessa ocupação.

A expropriação dos pequenos produtores rurais, segue os princípios de antiga e nefasta prática. Primeiro, os grandes produtores, vindos do Mato Grosso e do sul do país ofertam uma proposta bastante tentadora. Geralmente, 15 a 30 mil reais em espécie, por áreas que variam entre 100 e 300 ha. Se por acaso houver uma recusa, aí, então, é colocada em prática toda forma de intimidação possível, que vai desde a destruição completa do roçado e das residências, até a perseguição seguida de assassinato, o que coloca o estado do Pará como o recordista nacional desse tipo de delito. Como muitas vezes o aparato de segurança pública, bem como o sistema judiciário são ineficientes e/ou coniventes, a impunidade fomenta a grilagem.

Desse modo, Santarém vai consolidando-se como mais um grotão de desenvolvimento da *commoditie* soja, que na visão de Arnaldo Car-

neiro, representante do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia - INPA é motivado por três razões: a presença de grandes manchas de cerrado; a existência de uma pecuária já instalada e, fundamentalmente, a construção de um porto graneleiro pela transnacional Cargill, maior grupo privado de *commodities* agrícolas do mundo, que, numa afronta à Constituição Brasileira e às legislações ambientais, edificou uma ampla plataforma de exportação, sem a execução de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA/RIMA.

Cabe salientar que em tal estrutura o maior escoamento de soja é proveniente do estado de Mato Grosso, cerca de 80% do total. Essa arbitrariedade cometida pela Cargill, que constitui a principal empresa no fomento a atividade agrícola na Amazônia, só ratifica a política econômica praticada pelo agronegócio, com base no lucro a qualquer custo, sem se sensibilizar com os impactos socioambientais.

## O embate de posturas: organização e resistência

No caminho da Cuiabá-Santarém, diante de tantas dificuldades e intimidações, ainda existem aqueles que acreditam e defendem os princípios da sustentabilidade social, ambiental e econômica. É extremamente salutar poder atestar, talvez, a única e importante diferença da fronteira agrícola que ora se desenha no estado do Pará, com aquela desenvolvida no Mato Grosso.

O grande diferencial está na disposição que a população paraense teve inicialmente, em perceber com rapidez a nocividade do poder de persuasão dos empresários do desmate, que, de modo a duvidar da capacidade intelectual das pessoas, tentou conquistar o seu apoio, como incita a figura 2:



UFMT - Biblioteca Central  
HEMEROTECA

Figura 2 Adesivo de protesto dos representantes do agronegócio.  
Foto: Jucilene L. Tomazin, 2006

Outro ponto positivo é o imediatismo das ações de resistência organizadas dos mais diferentes segmentos sociais, como os Sindicatos de pequenos produtores; Movimento das mulheres de Santarém; Comissão Pastoral da Terra; Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem-Terra, além do apoio essencial de instituições de ensino, pesquisa e defesa ambiental, como a Universidade Federal do Pará; a Universidade Rural do Pará e algumas ONGs, a exemplo do Greenpeace.

O serviço prestado por todas essas instituições se revelou perfeitamente estratégico, na medida em que esclarece de modo científico o irrefutável desastre social e ambiental que se estabeleceu no entorno da BR-163, resultado do expansionismo degradante, hoje representado pela monocultura da soja.

Quando se observa, no estado do Pará, que todo o referencial teórico construído traduz-se em bandeira de luta que realmente chega às ruas, não há como negar o impacto do contraste de postura, frente ao estado de Mato Grosso. Não é descabido usar os momentos históricos distintos para explicar a “parca” atitude diante da consolidação da fronteira no Centro-Oeste brasileiro. Mas, é no mínimo “curioso”,

notar que mesmo diante de infundáveis dados negativos provocados por essa “nova” configuração territorial, a sociedade mato-grossense ainda não tenha conseguido organizar-se de um modo estratégico, que tenha ao menos representatividade de pressão aos disseminadores desse progresso excludente.

Torna-se mais digno de atenção o engajamento da população paraense, não só contra a investida do complexo agroindustrial da soja e suas conseqüências, mas especialmente na posição que esta assume no sentido de propor qualquer projeto econômico dentro de padrões sustentáveis, que realmente envolvam a comunidade local e a beneficie. Gonçalves (1990), validando essa concepção, sugere que trata-se de um outro projeto de sociedade, de um outro sentido para o viver, de uma outra cultura que subordina as técnicas aos seus fins e não fique subordinado a elas. Afinal, um outro modo de vida exige um outro modo de produzi-la.

A declaração de Eunice Sena, representante da Associação das Mulheres de Santarém, disponível no documentário produzido pelo Greenpeace e intitulado *Soja, em nome do progresso*, sintetiza de maneira enfática a solidez da resistência e a contrariedade à reprodução do modelo que se revelou ao longo da rodovia Cuiabá-Santarém, quando assim, define:

A soja é rica em proteínas, mas a floresta ela têm uma biodiversidade que nem foi estudada, e que pode gerar uma riqueza muito maior. E para o povo da terra. (DOCUMENTÁRIO: “Soja: em nome do Progresso” Greenpeace, 2005, Santarém/PA)

## Considerações finais

Percebe-se que, com a abertura da estrada, abrem-se também os caminhos para a exploração dos mais variados recursos naturais, com pouco ou nenhum planejamento e sem preocupação para as conseqüências futuras. O desrespeito é tamanho que grandes áreas de preservação federal são invadidas e exploradas, visando apenas lucros altíssimos vindos de onde vierem.

Meio ambiente e soja estão diretamente ligados em grandes discussões e conflitos, pois os agricultores defendem suas plantações e os ambientalistas defendem o “amanhã”. E é aqui o grande embate

do crescimento econômico regional, responsáveis pelo surgimento de tecnologia, onde antes existiam apenas formações vegetais e populações tradicionais. Juntamente com esse crescimento, surgem, por conseqüência, novas relações de produção para atender os centros urbanos, que incorporam a política do agronegócio, difusor dos grandes problemas ambientais que se avolumaram com a ocupação urbana e a grilagem de terras.

O Instituto Nacional da Amazônia (INPA), após pesquisas, afirmou que em 2020 a Amazônia estará grandemente destruída. As causas dos impactos ocorridos até o momento já são perfeitamente conhecidas, assim como as técnicas de conservação e preservação. Eis aí, então, o desafio que é possível. Executar uma estratégia de desenvolvimento com respeito à legislação ambiental vigente para não se reproduzir o antigo hábito de agir somente contra as conseqüências. O convencimento quanto à necessidade de investimentos nos municípios amazônicos margeados pela BR-163 é inegável. Se faz necessário e com imediatismo, que o Estado possa agir nesse quadro de desestrutura socioeconômica e ambiental, buscando definitivamente assistir a população local e fazendo com que a mesma possa gozar do direito de qualidade de vida, em um ambiente de produção, de respeito às leis e, sobretudo, de comprometimento com o quadro natural. Essa possibilidade é inequívoca e a estruturação da área de influência da BR-163 não pode ser vista como empecilho. Ao contrário, deve ser etapa fundamental, desse novo projeto de pensar a Amazônia. E isso é perfeitamente possível.

## Referências

- BERNARDES, Júlia Adão. FREIRE FILHO, Osni de Luna (Org.). **Geografias da soja BR 163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2006.
- BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia. Revistas Estudos Avançados. Dossiê sobre a Amazônia Brasileira I**. São Paulo, USP, 2005.
- BICKEL, U. Brasil: **Expansão da soja: conflitos sócio-ecológicos e segurança alimentar**. Dissertação (Mestrado em Agronomia) – Universidade de Bonn, 2004.
- Documentário **Soja: em nome do progresso**. Santarém PA: Greenpeace, 2005.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Os descaminhos do meio ambiente**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 1990.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produção Agrícola Nacional**. Anos: 1990 e 2005. Disponível no site: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) – Consultado em Maio de 2006.

MARGULIS, Sérgio. **Causas do Desmatamento da Amazônia Brasileira**. Brasil: 1ª ed. Banco Mundial, 2003.

MONTEIRO, Jorge Luis Gomes. **Desmatamento na área de influência da BR-163**. In BERNARDES, Júlia Adão; FREIRE FILHO, Osni de Luna (Orgs.). **Geografias da soja BR 163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2006.

PICOLI, Fiorelo. **Amazônia - A ilusão da terra prometida**. Sinop-MT: Fiorelo, 2004.

WERLE, H. J. S. Meio ambiente e recursos naturais na globalização. **Revista Mato-Grossense de Geografia**. Ano 02. Número 01/02 Dezembro de 1996/1997. Cuiabá: EdUFMT, 1998.

OLIVEIRA, A. U. BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização. In: TORRES, M. (Org.). **Amazônia revelada - Os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília: CNPq, 2005, p. 67-184.