

# OS DILEMAS SOCIOAMBIENTAIS DA BR-163, CUIABÁ-SANTARÉM

Edilair Adriana Sacramento de Souza<sup>1</sup>

Jucilene Lourdes Tomazin<sup>2</sup>

Luiz da Rosa Garcia Netto<sup>3</sup>

Onélia Carmem Rossetto<sup>4</sup>

## RESUMO

O presente artigo trata de uma questão contemporânea, mas que está atrelada nas entrelinhas do PIN (Plano de Integração Nacional), a BR-163, quando governos militares, almejando o desenvolvimento econômico do país, abriram duas rodovias, a BR-163 e a BR-230. Atualmente, a primeira, a rodovia Cuiabá/MT-Santarém/PA, encontra-se em evidência, em decorrência do avanço do desflorestamento e possível asfaltamento, o que viria alavancar ainda mais, a “fronteira agrícola” no Pará, resultando no aceleração do desmate. Para comprovar essa realidade, foi realizado, um estudo in loco, da qual foram percorridos 1.765 km, sendo 953 km no trecho não pavimentado, estado do Pará. Pautou-se no método indutivo, a partir da observação em campo, e a utilização de recortes conceituais, espaciais e temporais como recurso metodológico. Para, assim, atingir o objetivo deste estudo, estar em contato com a realidade concernente às interferências no meio físico, cultural e político. Quanto à segunda, a BR-230, esta será objeto de futuros estudos.

**Palavras-chave:** Desenvolvimento sustentável. Fronteira agrícola. Meio cultural e político.

## ABSTRACT

This article is a contemporary issue, but that is geared between the lines of PIN (National Integration Plan), BR 163, when governments military targeting economic development of the country, opened two roads, BR 163 and 230. Currently the first, the highway Cuiaba/MT-Santarém/PA is in evidence, in advance of the result of deforestation, and possible, which would leverage even more, the “agricultural frontier” in Idaho, resulting in the acceleration of the clear. To prove that reality was conducted, a study

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

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

3 Professor do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso.

4 Professora do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso.

spot, which were flown 1,765 kilometers and is 953 km stretch in not paved, the State of Pará guide in the inductive method, from the observation in the field, and the use of clippings conceptual, spatial and temporal as a resource methodology. For thus achieving the goal of this study, which was being in contact with reality concerning interference in the media, cultural and political. The second, BR-230, this will be the subject of future studies.

**Keywords:** Sustainable development. Agricultural frontier. Média, cultural and political.

## Introdução

As diferentes paisagens ao longo da rodovia BR-163, na área de influência mato-grossense, podem ser compreendidas de acordo com o tipo de ocupação e de atividades econômicas predominantes na região. No trajeto entre Cuiabá a Guarantã do Norte, em Mato Grosso, a mudança de paisagem varia de acordo com a atividade econômica desenvolvida nas cidades pólos e circunvizinhas.

Esse trecho abrange uma área que atinge um total de 18 municípios, em território mato-grossense. A rodovia se estende por Cuiabá, Várzea Grande, Jangada, Rosário Oeste, Nobres, Diamantino, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Vera, Sinop, Cláudia, Itaúba, Nova Santa Helena, Terra Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá, Guarantã do Norte. Assim, dentro do estado de Mato Grosso, podem-se observar diferentes formas de consolidação do espaço produtivo. Embora a sede dos municípios de Vera e Cláudia não estejam no eixo da BR-163, a rodovia adentra os limites municipais.

As atividades econômicas nesse percurso estão representadas pela agricultura, pecuária, extração madeireira e também garimpo, onde as mais expressivas são a agricultura mecanizada, localizada no médio norte, e também a pecuária extensiva, com mais reflexos na porção sul e norte do estado de Mato Grosso, onde, para melhor entendimento, optou-se por dividir este trecho entre Baixada Cuiabana, Médio Norte e Nortão de Mato Grosso.

A Baixada Cuiabana abrange os municípios de Cuiabá, Várzea Grande, Jangada, Rosário Oeste, Nobres, Diamantino, sendo a pecuária a atividade econômica que mais se destaca. O Médio Norte compreende as cidades de Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Vera, Sinop, onde predomina a agricultura. Saindo de Sinop, entraremos na terceira e última parte da divisão proposta, municípios correspondentes ao “Nortão” do estado: Cláudia, Itaúba, Nova Santa Helena, Terra Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá, Guarantã do Norte, municípios ligados à pecuária, madeira e garimpos.

A área percorrida no estado do Pará abrange os municípios de Novo Progresso, Altamira, Trairão, Rurópolis e Itaituba, sendo que este último dista sua sede municipal a cerca de 30 km da BR-163. É uma constante a atividade madeireira e a pecuária nestes municípios, as

mudanças de paisagens são constatadas nas ações antrópicas, praticadas sem restrições. Portanto, os recortes conceituais, foram essenciais para a compreensão dos dilemas socioambientais envolvendo a BR-163.

## Rodovia, caminho do desenvolvimento

O homem dotado de inteligência “inventou a roda, 4.000 anos antes de Cristo, e provocou a primeira revolução nos transportes.” (CAMARGO, 1986, p. 336). A partir da sua evolução, as rodovias passaram a ser construídas no sudoeste da Ásia. A mais antiga, de que se tem registro, é a estrada real da Pérsia, surgida por volta do ano 3000 a.C. e ligava as civilizações da Mesopotâmia e do Egito. Esses povos utilizavam o betume natural para cobrir as estradas de rodagem; mais tarde, os romanos, dotados de poderio militar, construíram 29 rodovias. Para eles, as estradas tinham a função dupla: de conquistar territórios e preservá-los. A cobertura dessas rodovias consistia em pedras largas e chatas na camada inferior e seixos e areia nas camadas subseqüentes. Ao longo dos séculos, vários foram os materiais usados para cobrir as rodovias, saibro e seixos foram as mais comuns, o uso da pedra britada, foi introduzido na Inglaterra, em 1815, por Jonh Loudon Mc Adam, e acabou influenciando a construção de estradas no mundo todo. Conforme Camargo (op. cit.), somente em 1938, foram usadas rochas asfálticas para construção de passeios, na Filadélfia, e a Avenida Pensilvânia foi pavimentada com uma camada de areia asfáltica, que logo cobriu todas as ruas das principais cidades e capitais da Europa.

A necessidade humana de se deslocar de um lugar para outro, seja para conquistar os espaços desconhecidos, ou até mesmo para a circulação de mercadorias, fez com que se desenvolvessem cada vez mais eixos/rodovias ligando os distintos territórios, facilitando as integrações e, sobretudo, atendendo às necessidades de cada grupo.

A distribuição espacial da atividade humana é conhecida como uso do solo e a intensidade com que esta é exercida, chamada intensidade do uso do solo (RABBANI, 2002).

A partir do trabalho do homem, os objetos fixos, como campo cultivado, os caminhos, as casas, as rodovias entre outros, passam a configurar a organização espacial, ou seja, a produção material do homem (CORRÊA, 1987). Entretanto, é inegável o íntimo relacio-

namento entre uso do solo e a demanda de transporte (RABBANI, 2002). Esta forma espacial, rodovias, são de suma importância para o desenvolvimento e integração regional, pois facilita as condições de acessibilidade, promovendo a locomoção de pessoas e cargas, com isso, o valor de propriedades circunvizinhas será alterado, induzindo uma modificação no uso do solo.

A definição de Rodovia destaca que é uma via destinada ao tráfego de veículos autônomos que se deslocam sobre rodas; autovia, estrada de rodagem (HOLANDA, 1998). Podendo também ser entendida como um caminho público, construído de acordo com certos requisitos técnicos, destinados à circulação de veículos fora do perímetro urbano (OLIVEIRA et al., 1999).

Para Camargo (1986), a rodovia é por excelência uma estrada de penetração e colonização de um território, quando o tráfego ainda é pequeno, porém, pode começar com um pequeno caminho e chegar a uma via expressa, em função da sua ocupação e do seu movimento.

Entretanto, no uso contemporâneo, a palavra rodovia é sinônimo de auto-estrada, ou autopista, pavimentada, de pista dupla para veículos de alta velocidade; o termo estrada tem uso mais abrangente e designa tanto a rodovia como os caminhos vicinais, veredas e trilhas sem calçamento das regiões rurais, de pouco trânsito de veículos e, freqüentemente, usados por pessoas que viajam a pé, em carroças ou montadas em animais (OLIVEIRA et al., 1999).

Portanto, a rodovia é um sistema de movimentação de pessoas e veículos, passando a existir pela necessidade de se deslocar de uma região, seja para conquistar território, ou para comercialização de mercadorias.

## Histórico das rodovias brasileiras

No Brasil, as primeiras vias foram abertas no litoral, para atendimento à indústria açucareira; assim, a primeira estrada regular foi construída por Tomé de Souza, em 1549, ligando Vila Velha ao Porto; em 1727, o estado do Rio Grande do Sul passa a ter ligação com São Paulo (CAMARGO, 1986). Entretanto, é a partir de 1920 que as estradas brasileiras tiveram sua construção iniciada. Em 1928, foi inaugurada a primeira rodovia pavimentada, a Rio-Petrópolis, atualmente rodovia Washington Luís.

Em 1937, no governo de Getúlio Vargas, cria-se o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), ampliando a pavimentação e construção de rodovias. Em meados da década de 1950, com a aceleração do processo de industrialização e a mudança da capital federal para Brasília, a rede rodoviária se ampliou de forma notável e se tornou a principal via de escoamento de carga e passageiro (OLIVEIRA et al., 1999).

No Brasil, as rodovias federais são definidas pela nomenclatura BR, seguida de três algarismos. O primeiro deles indica a categoria da rodovia, os outros dois algarismos a posição, a partir da orientação geral da rodovia, relativamente à Capital Federal e aos limites do país (Norte, Sul, Leste e Oeste), Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte (DNIT, 2006).

As rodovias estaduais são representadas pelas siglas do Estado, seguido do código da estrada. Conforme, o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte (DNIT, 2006), as rodovias federais são divididas em rodovias radiais, cuja quilometragem é contada a partir de Brasília; rodovias longitudinais cortam o país de Norte-Sul; as transversais cortam o país de Leste-Oeste; rodovias diagonais podem apresentar dois modos de orientação Noroeste-Sudeste ou Nordeste-Sudoeste; as rodovias de ligação apresentam-se em qualquer direção, geralmente ligando rodovias federais, ou pelo menos uma rodovia federal a cidades ou pontos importantes, ou ainda a nossas fronteiras internacionais.

Conforme os princípios fundamentais do Plano Nacional de Viação, a BR-163, é uma rodovia longitudinal, mas, tem sua quilometragem no sentido Sul-Norte, abrangendo as localidades de Tenente Portela/RS – Itapiranga/SC – São Miguel D'Oeste/SC – Barracão/PR – Guaíra/PR – Dourados/MS – Rio Brillhante/MS – Campo Grande/MS – Rondonópolis/MT – Cuiabá/MT – Cachimbo/PA – Santarém/PA – Alenquer/PA – Óbidos/PA – Tiriós/PA – Fronteira com o Suriname, totalizando 4.426,7 km.

## A Rodovia da Integração Regional, BR-163, Cuiabá-Santarém

A rodovia BR-163 tem início no município de Tenente Portela, no estado do Rio Grande do Sul, passando pelo Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e vai até a divisa do estado do Pará

com o Suriname (país da América do Sul), correspondendo a uma distância de 4.426,7 km.

Atualmente, a área de influência da rodovia tem sido alvo das discussões socioambientais, em decorrência do possível asfaltamento do eixo entre a Serra do Cachimbo a Santarém no estado do Pará, faltando pavimentar cerca de mil quilômetros de um total de 1.764 km, entre Cuiabá/MT e Santarém/PA.

A saga da BR-163 tem suas raízes nas políticas públicas de ocupação dos “espaços vazios” que, na ótica do governo militar, era o desprovisionamento de homem e atividade. Assim, ao final dos anos 1930, Getúlio Vargas propunha a “Marcha para o Oeste”, que tinha como objetivo levar, a até então “abandonada” Amazônia, uma economia compatível com a da nação, lançando a idéia da ocupação do interior do país.

Para organizar os trabalhos, foram criados dois órgãos institucionais: a Expedição Roncador-Xingu e a Fundação Brasil Central. O primeiro tinha como objetivo mapear e desbravar o território desconhecido. O segundo era responsável por implantar núcleos populacionais nos pontos indicados pela Expedição, garantindo o êxito do progresso regional.

Mas, foi a partir do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), mentor da construção de Brasília, que o transporte rodoviário assumiu o papel de principal meio de transporte do país (RABBANI, 2002). Em seguida, uma série de outras políticas públicas estimulou as migrações para o interior do Brasil.

Foi sob a égide do Programa de Integração Nacional, no governo de Emílio G. Médici, em 1970, que se consolida a integração do sul ao norte do país. O Decreto-Lei de número 1.106, de junho de 1970, cria o Programa de Integração Nacional - PIN, com a finalidade específica de financiar o plano de obras de infra-estrutura, nas regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM e promover sua mais rápida integração à economia nacional (Art. 1º do Decreto-Lei, nº 1.106 de junho de 1970).

A primeira fase do programa consistiu na construção imediata das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, sendo que as faixas de terras, de até dez quilômetros à esquerda e à direita de ambas as rodovias, seriam reservadas para colonização e reforma agrária, para a produtiva exploração econômica, tudo financiado pelo PIN. A execu-

ção desse programa lançou decisivamente as migrações das populações para o Oeste, com o lema “Integrar para não Entregar”. Assim, uma rede de estradas federais foi planejada; A mítica “Transamazônica” tornou-se uma realidade para milhares de famílias nordestinas e outras dezenas de milhares de migrantes vindos, principalmente, dos estados do Sul e do Sudeste.

Conforme Camargo (1986), o objetivo do governo Médici era transformar as duas rodovias em forma de uma grande cruz, em uma verdadeira espinha dorsal, a intenção, era facilitar o deslocamento de trabalhadores rurais dos sertões semi-áridos para extensas e férteis terras, situadas no estado do Maranhão, Pará e no Planalto Central.

Para promover um novo impulso à ocupação do país, o governo militar substituiu o Instituto Brasileiro da Reforma Agrária – IBRA, pelo Instituto Nacional de Colonização e da Reforma Agrária – INCRA, que passa a ser responsável pelas políticas de Reforma Agrária e pela administração do PROTERRA. As autoridades brasileiras passaram a organizar a ocupação da Amazônia, pois os interesses internacionais pela exploração das riquezas na região eram grandes.

A construção da BR-163, no trecho entre Cuiabá-Cachimbo, ficou sob a responsabilidade do 9º BEC (Batalhão de Engenharia e Construção), que se instalou em Cuiabá-MT, em janeiro de 1971. No mesmo ano, sob o comando do Coronel Meirelles, deu-se início a construção da rodovia. O 8º BEC (Batalhão de Engenharia e Construção), sediado em Santarém-PA, ficou encarregado da abertura da rodovia em terras paraenses. No mesmo ano teve início a construção do porto de Santarém/PA, com a finalidade de atender à demanda de movimentação de mercadorias municipais e do possível corredor de exportação, que a BR-163 se transformaria.

Foi na esteira da construção da BR-163 que surgiram imediatamente as firmas de colonização particular, que passaram a adquirir do Estado, ou de particulares, ou mesmo sob a forma de grilagem, grandes extensões de terras ao longo da referida rodovia, para a colonização, atraindo basicamente pequenos e médios agricultores da Região Sul do país. Assim, foram surgindo localidades como Sinop, Colíder, Alta Floresta, Terra Nova, Paranaíta, Sorriso, Nova Mutum, Tapurah, Lucas do Rio Verde, Vera, Juara, Nova Ubiratã, Novo Mato Grosso, Feliz Natal, entre outras.



No período de 1970 e 1990, diversas rodovias federais foram implantadas, financiadas por programas federais de desenvolvimento regional, como Polonoroeste, permitindo a interligação da malha viária estadual aos principais eixos rodoviários federais que cortam o Estado (MORENO, 2005).

A implementação da malha viária permitiu o avanço da fronteira agrícola, com a abertura de novas áreas de produção e expansão de novos núcleos de povoamento. Outro fator importante no avanço da fronteira agrícola foi a abertura de estradas vicinais, expandindo a malha viária para o interior do Estado, provocando a formação de pequenos povoados, ou centros intermediários (MORENO, *op. cit.*).

Essa interconexão do sistema viário estadual/nacional fortaleceu a rede urbana estruturada é o “meio pelos quais produção, circulação e consumo se realizam efetivamente” (CORRÊA, 1985, p. 5); desse modo, pode-se afirmar que o transporte rodoviário foi o responsável pelo deslocamento de passageiro e cargas.

A modernização da agricultura no centro-norte do Estado foi promissora e, na década de 1990, Mato Grosso desponta no cenário nacional, como maior produtor de grãos, após esse feito, o governo de Mato Grosso, então Dante Martins de Oliveira, passa a investir em infra-estrutura, especialmente energia e transporte.

## A Infra-estrutura, as bases do desenvolvimento

A Infra-estrutura é base material ou econômica de uma sociedade, ou de uma organização, ou o conjunto de redes e equipamentos (água, energia, telefone etc.) necessários para sustentar a sociedade. A infra-estrutura é um fator contundente no desenvolvimento de qualquer país, estado ou município. No que tange o estado do Mato Grosso, o investimento em infra-estrutura foi crucial no desenvolvimento regional, sendo que a auto-suficiência em energia se deu a partir da Termoelétrica, da Usina de Manso e da privatização da CEMAT (Centrais Elétricas Mato-grossenses), adquirida pelo Grupo Rede.

Na ótica desenvolvimentista, um novo panorama energético passa a vigorar no Estado, na década de 1990, no Governo de Dante de Oliveira. Dentre os projetos assumidos pelo Grupo Rede estavam a expansão e modernização do sistema, no setor de transporte, na ex-

pansão e integração da malha viária, passando o Estado a ter respaldo nacional e internacional.

Entretanto, a ligação entre o Centro-Norte, que tem como principal eixo rodoviário a BR-163, que liga Cuiabá/MT a Santarém/PA, em 2001, a “notícia de que um grupo de empresários estaria estudando o asfaltamento com recursos privados, alertou um grande número de ONGs (Organização não-Governamental) ambientalistas, lideradas pela World Wide Fund for Nature (WWF), contra o sacrilégio que estaria para cometer.” (AGROANALYSIS, 2001, p. 30).

A combinação energia e transporte resultaram no aperfeiçoamento da telecomunicação, com a privatização da TELEMAT, a modernização das redes de comunicação trouxe para os campos cultivados de Mato Grosso os signos da modernidade, tais como: máquinas agrícolas modernas e sofisticadas, aviões, antena parabólica, computadores, celulares, GPS entre outros.

Com essas três combinações energia, transporte e telecomunicação, as atividades agropecuárias dão um salto, nas adjacências da BR-163 mato-grossense. Atualmente, a região que engloba as cidades de Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop apresentam um alto índice de desenvolvimento externado pela expressiva produção, principalmente, da soja que impulsionou todas as outras atividades. Embora, essas características se atenuem à medida que se adentra o estado do Mato Grosso, em direção à divisa entre os estados.

Essa diferença é significativa, a começar pela taxa de ocupação e as atividades desenvolvidas ao longo da rodovia (exploração da madeira, pecuária e mineração) Entretanto, existem potencialidades que poderão exploradas e que, por sua vez, poderão alavancar um crescimento mais acelerado. Os recursos hídricos são uma das potencialidades, verificadas que, se usadas adequadamente (sustentavelmente), gerarão energia para toda a região.

Essa ação, vem sendo implementada no município de Novo Progresso, localizado no sul do Estado. Estão sendo construídas duas Pequenas Centrais Hidrelétricas o Salto Curuá e Salto Buriti, de 30 e 10 megawatts (MW) de capacidade instalada, respectivamente. Juntas, beneficiarão 293,6 mil habitantes. Esse é primeiro passo para o desenvolvimento local.

## Atividades econômicas desenvolvidas na área de influência da BR-163 mato-grossense

para discorrer sobre as atividades econômicas desenvolvidas na área de influência da BR-163 mato-grossense, adotaremos como ponto referencial à cidade de Cuiabá, capital de Mato Grosso, localizada no centro-sul do Estado.

Tal referência é pertinente, tanto do ponto de vista histórico, quanto estratégico, isso porque a capital mato-grossense está situada no centro da América do Sul. Retomando a BR-163, a vista *in loco* nos colocou a par da realidade ambiental e social que está se construindo ao longo de uma rodovia colocada como solução, financeiramente falando, em termos de logística para o agronegócio no estado de Mato Grosso.

Hoje, grande parte da produção do Estado para a exportação é escoada para portos mais distantes que o de Santarém, tornando o frete mais caro, decorrendo no encarecimento do custo de produção.

Nos 714 km percorridos no estado de Mato Grosso, tendo Cuiabá como ponto de partida e Guarantã do Norte como divisa com o estado do Pará, passamos por quinze municípios, cujas sedes das cidades foram criadas sob influência da BR-163, sendo elas: Cuiabá, Várzea Grande, Jangada, Rosário Oeste, Nobres, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Sinop, Itaúba, Nova Santa Helena, Terra nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá e Guarantã do Norte, porém a área de influência desta rodovia abrange, somente no estado de Mato Grosso, 37 municípios.

As atividades econômicas desenvolvidas, que observamos, e em seguida confirmamos com o Banco de Dados Agregados do IBGE (SIDRA), e em entrevistas semi-estruturadas com a população em geral, estão voltadas para a pecuária, agricultura, mineração e extração vegetal. Para fins deste estudo, decidimos dividi-las em três partes, de acordo com a atividade econômica, para melhor entendimento.

A primeira parte abrange os municípios da Baixada Cuiabana, onde a pecuária se destaca, sendo Rosário Oeste o que apresentou maior efetivo de rebanho bovino em 2004, com 228.658 cabeças, seguida por Cuiabá e Nobres, num total, entre os municípios, de aproximadamente 514.668 cabeças, representando 1.98% do efetivo estadual. A

agricultura também se apresenta, porém em menor área, bem como a mineração, detectada no município de Nobres (IBGE, Pesquisa Pecuária Municipal, 2004).

A outra parte compreende o Médio Norte. Nesta porção, a agricultura se destaca, não somente na esfera estadual, mas também nacional. A soja é o principal produto cultivado e Sorriso o maior produtor individual do estado de Mato Grosso, sendo que, em 2005, a área plantada foi de 582.356 hectares. Outras culturas também se destacam, como milho, arroz e algodão (IBGE, Pesquisa Agrícola Municipal, 2005).

A pecuária também se apresenta, porém em menor proporção, a criação de aves é bastante presente, principalmente em Nova Mutum e Sorriso. A presença de madeireiras começa a mudar a paisagem a partir de Sinop, município que, por sua vez, possui economia baseada na agricultura e nas madeireiras e apresenta-se como o segundo município da BR-163 que mais extrai madeira em tora e lenha, somando 75.021 metros cúbicos, em 2004 (IBGE, 2006).

Saindo de Sinop, entraremos na terceira e última parte da divisão proposta, englobando os municípios correspondentes ao “Nortão” do Estado. A base da economia nesta faixa está ligada à pecuária, madeireiras e garimpos. A prática agrícola é incipiente, visto que planta-se principalmente soja, milho e arroz, em pequenas áreas. A extração vegetal para alimentar as madeireiras é significativa, em 2004, Itaúba extraiu aproximadamente 119.522 metros cúbicos, entre tora e lenha. O rebanho bovino se apresenta para essa região com muita força, sendo responsável por aproximadamente 5% do rebanho estadual (IBGE, 2006).

## O agronegócio na área de influência da BR-163 mato-grossense

Os incentivos ao agronegócio, tendo a monocultura em grande escala para a exportação, têm trazido problemas, como a devastação e degradação do meio natural, bem como a expulsão de pequenos agricultores que não possuem condições para acompanhar este modelo de desenvolvimento.

O agronegócio, no vocabulário nacional, é entendido como riqueza, pois onde há plantações, criação de animais, tecnologia, entre outros

é por que a modernidade está chegando e é passado para a população como um recurso revolucionário.

Este setor, antes conhecido como agropecuário (agricultura e pecuária), aparece com outros setores relacionados, como a logística, insumos, indústria e distribuição. Apresenta-se como uma produção que tem uma conotação de ser o orgulho da nação, porém sua outra face, a do comprometimento da saúde humana e ambiental que cresce junto, é pouco relatada.

O espaço geográfico é, dentre outras definições, o reflexo e condição das práticas sociais, ou seja, é a expressão da própria formação social. A fronteira constitui espaço em incorporação à dinâmica dos espaços global e nacional, materializando-se a partir de pré-requisitos de uma ordem territorial pré-existente nas áreas por onde ela se expande. No entanto, esse espaço geográfico pode se tornar empecilho para a reprodução do capital na fronteira, pois, investimentos em pesquisas, em redes técnicas (transporte, telecomunicação e energia), processos de desterritorialização de grupos sociais (garimpeiros, posseiros, índios), emancipação de municípios e criação de cidades se acentuam durante o período de abertura de fronteira (SILVA, 2003).

O momento atual, a soja representa quase metade da produção de grãos do país, dando o título de maior exportador mundial dessa oleaginosa, em 2003 e 2004. Até a década de 1970, o panorama era diferente: as lavouras se concentravam na região Sul, mas, a partir dos anos 1980, o desenvolvimento de novas variedades de sementes permitiu a sua rápida expansão para outras regiões. A Amazônia Legal, por exemplo, que já estava dando lugar às pastagens, produz atualmente mais de um quinto da soja nacional (FASE, *Que agronegócio é esse?* 2005).

Um aspecto fundamental para entender a expansão da sojicultura nas áreas de cerrado, parte do princípio de que essa expansão aconteceu em moldes diferentes das que ocorreram no Sul do Brasil. Um elemento indicativo para essa afirmação é o tamanho das propriedades que cultivam soja no cerrado, onde se estabeleceu um módulo mínimo de 400 ha. Na realidade, essa idéia traz uma concepção do que se pretendia, enquanto política de “desenvolvimento” para esse “novo” modelo de agricultura, que era criar um empresário agrícola do tipo urbano, consumidor para o modelo técnico-produtivo que se iria implantar a partir da década de 1970 (PEIXINHO, 2006, p. 165).

Atualmente, os espaços produtivos no centro-norte mato-grossense estão amplamente consolidados, portanto, contribuindo no avanço da “fronteira agrícola” na Amazônia paraense. Entretanto, a “fronteira agrícola” na Amazônia paraense não atende o mesmo propósito inicial do século passado, quando a colonização era baseada na distribuição de terras, no povoamento e fundação de cidades. No XXI, o propósito da “fronteira agrícola” está na inclusão de novas áreas ao processo produtivo, numa expansão cada vez maior da produção de grãos destinada à exportação, desconsiderando os possíveis impactos socioambientais causados nesse processo.

## A urbanização capitalista no Pará

A ocupação do estado do Pará foi desde cedo marcada por incursões de holandeses e ingleses na busca por especiarias. Na tentativa de impedir essa invasão, os portugueses constroem o Forte do Presépio que, posteriormente, deu origem a Belém. No século XVII, integrada à capitania do Maranhão e Grão-Pará, conhece a prosperidade com a lavoura e a pecuária, com a desintegração, em 1774, a economia fica estagnada, e só retomou o crescimento no século XIX.

Essa ascensão da economia estava associada à exploração da borracha, pela extração do látex. Esse período foi um momento áureo no que diz respeito à urbanização. Com o declínio deste ciclo extrativo, outro período de estagnação assolou o Pará, que só foi superado na década de 1960, com o desenvolvimento de atividades agrícolas no sul do Estado.

A década de 1970, com abertura das rodovias BR-163 (Cuiabá-Santarém) e BR-230 (Transamazônica) acelerou-se a exploração de minérios (principalmente na região Sudeste do Estado), como o ferro na Serra dos Carajás e o ouro em Serra Pelada. É interessante ressaltar que a atividade garimpeira predominava ao longo da BR-163 e atualmente restam poucos focos que burlam a lei e sobressaem na clandestinidade.

Essa atividade, para muitos estudiosos, é considerada uma das principais causas do atraso econômico de alguns municípios e regiões. Entretanto, nesse mesmo período dá-se início a um “novo” ciclo econômico, o da madeira, com a retirada da madeira comercial, em

seguida promove-se o desmatamento para a implantação da pecuária e, posteriormente, para ceder lugar à agricultura mecanizada.

Retomemos ao ciclo da madeira, que se apresenta em destaque na economia local, considerada a primeira atividade de exploração. Conforme Veríssimo et al. (2002), as condições de relevo (em geral, plano a suavemente ondulado), a grande extensão de rios navegáveis e o clima chuvoso, porém com estação seca definida, oferecem condições favoráveis para a atividade madeireira. Contudo, os autores ressaltam que a atividade madeireira em larga escala é um fenômeno recente no Pará; 50% das madeireiras foram instaladas na década de 1990; enquanto 39% das indústrias foram estabelecidas nos anos 1980 e o restante (11%) nas décadas anteriores, especialmente nos anos 1970.

Notoriamente, a atividade madeireira no sudoeste do Pará é motivada pela presença de espécie de alto valor, como o mogno, e pelo asfaltamento da BR-163; os pólos madeireiros dessa região são Novo Progresso e Itaituba. Essas regiões ainda enfrentam fatores restritivos, como a falta de infra-estrutura de energia, comunicação e vias de transportes.

Quanto à pecuária, praticada ao longo da BR-163, é altamente extensiva e ineficiente, representando 19% menos produtivas que a média nacional do setor. A pecuária ocupa em torno de 80% das áreas desmatadas e pressiona, permanentemente, por mais desmatamentos. Não contribui de forma significativa para a geração de empregos e impostos.

Atualmente, a cultura em destaque é a soja, que está sendo explorada praticamente como monocultura. Outras lavouras, como o milho, por exemplo, vêm sendo mais cultivadas na safrinha. O que até agora era uma seqüência normal no processo de desmatamento e na ocupação do espaço está sendo substituída por situações onde a soja está entrando diretamente, com a abertura de áreas.

A paisagem paraense está alicerçada sob as premissas do modo capitalista de produção do espaço. Essa forma de ocupação tem gerado conflitos sociais que, conseqüentemente, têm afetado a economia. Esses conflitos são evidenciados no modo de produção do espaço nas adjacências da BR-163.

Embora as cidades de Novo Progresso, Itaituba e Santarém sejam economicamente ativas, a ausência de infra-estrutura, como transporte

e telecomunicações, são uma evidência. Por mais que a cidade apresente símbolos da modernidade, como as “Lan House” ou “Cybers Café”, é notória a lentidão das conexões, o que dificulta a agilidade nas transações via Internet, mas gera rentabilidade aos proprietários destes estabelecimentos, pois o usuário terá que ficar mais tempo conectado.

Em Novo Progresso, cidade que se desenvolveu às margens da BR-163, a ausência da infra-estrutura no que tange à rodovia, encarece o preço das mercadorias que, em âmbito geral, são oriundas de Cuiabá-MT. Outro fato que chama a atenção é a semelhança com os municípios do extremo norte do estado de Mato Grosso, principalmente aqueles que fazem divisa com o estado do Pará.

Uma das principais avenidas leva o nome de Peixotinho, que tem referência com o município mato-grossense Peixoto de Azevedo, visto ter sido ele um miliciano combatente, muito respeitado no então Estado.

Outra situação que chama a atenção são as placas dos carros, deixando evidente o elo entre os dois estados, visto que muitos dos carros que circulam pela cidade são de Sinop, Guarantã do Norte, Peixoto de Azevedo, entre outras cidades mato-grossenses. Nos supermercados, ainda sem muita infra-estrutura, é possível encontrar produtos de Mato Grosso (como água mineral, refrigerantes, entre outros) que são comercializados e bem aceitos. Há muita semelhança entre os municípios fronteiriços.

A cidade de Santarém, a 750 quilômetros ao norte de Novo Progresso, é uma cidade exuberante tanto pela sua história, como pela sua beleza fluvial; embora seja considerada uma cidade estratégica, do ponto de vista da logística, ela ainda conserva os ares de uma cidade interiorana.

No Porto de Santarém-PR, as embarcações são diversas, ora de turistas, pescadores, chegada e saída de mercadorias, de grãos, madeiras, entre outras. Essa via fluvial é meio de transporte e de comunicação entre as comunidades ribeirinhas, é o elo entre a modernidade e a cultura, que é a “soma dos comportamentos, dos saberes, das técnicas dos conhecimentos e dos valores acumulados pelos indivíduos durante suas vidas.” (CLAVAL, 1999, p. 63).



Em Santarém é perceptível a influência da Capital mato-grossense, pois uma das principais avenidas da cidade leva o nome de Cuiabá, assim, como diversas lojas. É como reviver a Cuiabá de trinta anos passados, a carência de infra-estrutura, principalmente em telecomunicação, que é notória, daí a constatação de que o agronegócio ainda não está tão presente.

Em Itaituba, a indústria madeireira é preponderante; no Rio Tapajós é constante a ida e vinda de balsas carregadas com toras de madeiras e/ou já laminada, produto tipo exportação. A cidade fica às margens do Rio Tapajós e conserva em sua orla uma bucólica vila de palafitas, assim como nela concentra-se a cidade antiga, com seus casebres, bares e comércio varejista, também carente de infra-estrutura.

Entretanto, o calor é o grande “vilão” dessas cidades, mesmo considerando sua potencialidade, visto constituir uma grande fonte alternativa de geração de energia para o município, já que muitos dos seus rios são utilizados para geração de energia hidrelétrica, causadora de impactos ambientais irreversíveis. Em se tratando do agronegócio, este é pouco expressivo.

Como fora mencionado anteriormente, a infra-estrutura é a base material ou econômica de uma sociedade, ou de uma organização, ou o conjunto de redes e equipamentos (água, energia, telefone etc.) necessários para sustentar a sociedade.

A carência de infra-estrutura estagna uma sociedade e a deixa à mercê das imposições dos financiadores do Estado. A infra-estrutura é um fator decisivo no desenvolvimento de qualquer país, estado ou município, são eles que ditam a rentabilidade de uma sociedade, que direciona o intelecto de uma nação.

Na área de influência da BR-163 paraense, é preciso investir na combinação energia e transporte, que resultaram no aperfeiçoamento da telecomunicação, este último, imprescindível no mundo globalizado, pois a logística se sustenta no tripé: energia, telecomunicação e transporte. Na ausência de um desses componentes, ficam obsoletos e, o ordenamento de fluxos e fixos, inviável.

## Considerações finais

Desde a sua implantação, a BR-163 foi alvo de discussões, ora econômicas, ambientais ou sociais. O fato é, que a rodovia existe, é precária, deixando assim comunidades isoladas em períodos de chuvas. A ausência do poder público dificulta o acesso das famílias a uma educação de qualidade, saúde, saneamento básico etc. Isso faz da floresta sua única fonte de sobrevivência, intensificando a degradação dos recursos naturais, seja pelo garimpo, pela madeira (ambos clandestinos), ou desflorestamento necessário à pecuária extensiva.

É certo que essas comunidades não são responsáveis pelas grandes catástrofes ambientais, mas são cúmplices das grandes empresas (nacionais ou multinacionais), que almejando uma vida digna, se embrenham mata adentro em defesa da sobrevivência.

Apesar da complexidade, os dilemas socioambientais da BR-163 não se produzem ao acaso, pois há uma interdependência entre eles, naturais ou sociais.

Portanto, ao longo da formação e reformulação espacial na área de influência da BR-163 mato-grossense e paraense, assistimos ao desenvolvimento rural e fortalecimento do agronegócio, ambos estruturados sobre o paradigma da modernização. Excepcionalmente, esse modelo de incremento rural dá indícios de que não é sustentável, deixando uma série de conseqüências que faz repensar o processo de desenvolvimento rural, em ambos os Estados, pois, apesar de todos os avanços técnicos da agricultura moderna, ela ainda continua a depender dos recursos naturais. E a degradação dos recursos naturais pode inviabilizar os atuais sistemas de produção agrícola, além de comprometer o uso para gerações futuras.

## Referências

**AGROANALYSIS a revista do agronegócio da FGV.** Instituto Brasileiro de Economia. Mato Grosso: a construção da competitividade. V. 21, n. 7, julho de 2001. Rio de Janeiro, RJ, 2001.

HOLANDA., Aurélio Buarque de. **Dicionário Aurélio.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

CAMARGO, Enjolras José de Castro. **Estudo dos problemas brasileiros.** 9. ed. São Paulo: Atlas, 1986.

**Casa Civil, subchefia para assuntos jurídicos. DEL 1.106/1970 (DECRETO-LEI) 16/06/1970. Disponível no site:** [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1106.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1106.htm). Acesso em: 04 de set. 2006.

CLAVAL, Paul. **A geografia cultural.** Tradução de Luiz F. Pimenta e Margaret C. A. Pimenta. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajatórias geográficas.** 2. ed. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro – RJ, 2001.

\_\_\_\_\_, Roberto Lobato. **A rede urbana.** 2 ed. São Paulo: Ática, 1985. 96 p.

FASE. **Que Agronegócio é esse?** Por que a agricultura e a agropecuária crescem sem beneficiar a população brasileira. Rio de Janeiro: FASE, 2005. 24 p.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **PAM-Pesquisa Agrícola Municipal.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/sidra>> Acesso em: 21 de ago. 2006.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **PPM-Pesquisa Pecuária Municipal.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/sidra>> Acesso em: 21 de ago. 2006.

Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte – DNIT. **Rodovias Federais Brasileiras.** Disponível no site: <http://www1.dnit.gov.br/rodovias/rodoviasfederais/>. Acesso em: 3 set. 2006.

MORENO, Gislaene; HIGA, Tereza Cristina C. Souza (Orgs.). **Geografia de Mato Grosso: território, sociedade, ambiente.** Cuiabá: Entrelinhas, 2005.

OLIVEIRA, Adriana Cutri de. SANTOS, Adriana dos. SANTOS, José Cícero dos. YOSHINAGA, Lucas. OLIVEIRA, Marcelo Barbosa de. (Coordenador Prof. Dr. Gil da Costa Marques). **Energia: a essência dos fenômenos.** Programa Pró Ciências – FAPESP.

Centro de Ensino e Pesquisa Aplicada. Instituto de Física, USP, São Paulo, 1999. Disponível no site: <http://www.cepa.if.usp.br/energia/energia1999/Grupo4A/rodovias.htm> - Acesso em: 03 set. 2006.

PEIXINHO, Dimas Moraes. A Especialização da Soja em Mato Grosso. In: BERNARDES, Julia Adão; FREIRE FILHO, Osni de Luna (Orgs.). **Geografias da Soja, BR-163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2006, p. 153-175.

RABBANI, Simin Jalali R. **Planejamento de Transporte**. Apostila do Curso de Especialização em Transportes da Faculdade de Arquitetura, Engenharia e tecnologia. Departamento de Engenharia Civil, UFMT. Cuiabá, MT, 2002.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. **Grupo André Maggi: Corporação e Rede em Áreas de Fronteira**. Cuiabá: Entrelinhas, 2003.

VERÍSSIMO, Adalberto. LIMA, Eirivelton. LENTINI, Marco. **Pólos Madeireiros do Pará**. Belém, PA: Imazon, 2002.