

## OS INTERESSES EM TORNO DA PAVIMENTAÇÃO DA BR-163: TRAMAS POLÍTICAS ENVOLVIDAS NA CONSOLIDAÇÃO DE UM NOVO CORREDOR LOGÍSTICO NA AMAZÔNIA

Eduardo Margarit<sup>1</sup>

**RESUMO:** O objetivo do artigo é analisar os embates políticos em torno do projeto de pavimentação da BR-163 no contexto do avanço da fronteira agrícola na Amazônia, revelando a constituição das redes políticas envolvidas com a incorporação de áreas no agronegócio da soja. A rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém) foi construída na década de 1970 no coração da Amazônia brasileira e provocou inúmeras mudanças na organização do espaço em seu entorno. A pavimentação do trecho matogrossense da rodovia permitiu o desenvolvimento e a modernização dos circuitos produtivos da soja para exportação. Entretanto, o trecho da BR-163 que atravessa o Estado do Pará não é pavimentado. A pavimentação deste trecho da BR-163 beneficiará a população e principalmente a soja produzida no Mato Grosso, que poderá ser exportada através de Santarém. A pavimentação da BR-163 envolve diversos atores políticos e econômicos, que estabelecem alianças, dando origem à formação de redes políticas. Entretanto, essas relações são assimétricas, gerando conflitos entre grupos e atores distintos. As corporações do agronegócio exercem pressão pela pavimentação da rodovia e os movimentos sociais se unem para evitar que a pavimentação venha a agravar os atuais problemas sócioambientais.

**Palavras-chave:** Amazônia; Fronteira agrícola; Logística; Redes políticas territoriais.

**ABSTRACT:** The objective of this paper is to analyze the political clashes around the BR-163 paving project in the context of the agricultural frontier expansion in the Amazon, revealing the formation of policy networks involved with the incorporation of areas in soybean agribusiness. The BR-163 (Santarém-Cuiabá) was built in the 1970s in the heart of the Brazilian Amazon and caused numerous changes in the organization of space around it. The paving of the matogrossense section highway enabled the development and modernization of soybeans productive circuits for export. However, the section of the BR-163 that crosses the Pará state is not paved. The paving of this BR-163 section will benefit the population and, especially, soybeans produced in Mato Grosso, which could be exported via Santarém. The BR-163 paving involves a variety of political and economic actors, establishing alliances, resulting in the formation of policy networks. However, these relations are asymmetrical, creating conflicts between different groups and actors. The agribusiness corporations exert pressure for highway paving and social movements join to avoid that paving will aggravate the current socio-environmental problems.

**Keywords:** Amazon; Agricultural frontier; Logistics; Networks territorial policies.

<sup>1</sup> Professor do Plano Nacional de Formação de Professores da Educação Básica (PARFOR) da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). Correio eletrônico: eduardo-max@bol.com.br

## INTRODUÇÃO

Construída na década de 1970, a BR-163 possui cerca de 1.745 km, que atravessam o coração da Amazônia brasileira, entre Cuiabá, no Mato Grosso, e Santarém, no Pará, e provocou inúmeras mudanças na organização do espaço em seu entorno. As atividades produtivas rapidamente foram expandidas e modernizadas, transformando grande parte das terras no entorno da rodovia em importantes áreas de produção de grãos para exportação, notadamente, a soja. Todo este processo ocorreu com amplo apoio do Estado, cujas políticas públicas visavam à ocupação e o desenvolvimento econômico da Amazônia.

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

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

Este artigo tem por objetivo analisar os embates políticos em torno do projeto de pavimentação da BR-163 no contexto do avanço da fronteira agrícola na Amazônia, revelando a constituição das redes políticas envolvidas com a incorporação de áreas no agronegócio da soja. A questão-chave que foi colocada durante a pesquisa é: quais são as tramas e interesses envolvidos na dinâmica do processo de pavimentação da rodovia

BR-163? Sob esse aspecto pretendeu-se revelar a constituição das redes políticas envolvidas no processo de pavimentação, que surgem, evoluem, modificam-se e dissolvem-se de acordo com interesses e estratégias momentâneas.

A metodologia aplicada se volta para os procedimentos teóricos e operacionais necessários à análise das tramas políticas em torno do projeto de pavimentação da BR-163, de modo a responder à questão central. Para tanto, foi realizado levantamento bibliográfico, pesquisa em sites, fóruns, blogs, bancos de dados, redes sociais, entre outros, trabalho de campo, armazenamento e sistematização das informações para a elaboração do texto final. A pesquisa foi realizada com recursos financeiros do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMS e CAPES.

As alianças estratégicas, políticas público-privadas, a atuação de ONGs e movimentos sociais, dentre outras, foram alvo da pesquisa. Portanto, a pesquisa de dados, textos e documentos, obtidos em livros, internet e entrevistas realizadas no trabalho de campo, foram fundamentais para a análise das redes políticas, a fim de revelar as práticas sócioespaciais envolvidas com a incorporação de novas áreas no agronegócio da soja e, conseqüentemente, com os interesses em torno da pavimentação da BR-163.

### **PORQUE PAVIMENTAR A BR-163?**

Com a inauguração da BR-163 em 1976 a dinâmica produtiva ao longo da rodovia se desenvolveu gradativamente, integrando o mercado regional ao mercado global. Como consequência da dinamização deste espaço, principalmente no Estado de Mato Grosso, sob influência da rodovia, novas demandas surgiram. A principal demanda que ainda aguarda ser sanada, desde a inauguração da rodovia, é a conclusão da pavimentação. Os cerca de 1.000 km que ainda não foram pavimentados, desde Guarantã do Norte (MT), município que faz divisa com o Pará, até Santarém, apresentam grandes dificuldades para quem arrisca atravessá-los, com a ocorrência frequente de acidentes na rodovia (Figura 1), que se torna intransponível no período das chuvas.



**Figura 1: Carreta tombada no trecho entre Belterra e Rurópolis no Pará**  
Fonte: Margarit, jul/2011.

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

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

A pavimentação do trecho paraense da BR-163 consiste em dar continuidade ao território-rede de Mato Grosso. Integrar esta porção do território ao mercado global significa ampliar as possibilidades de negócios do setor agroindustrial. O Estado mostra-se complacente com os interesses privados e trabalha para realizar o mais rápido

possível tal feito, no entanto, esbarra nas questões sócioambientais, amplamente discutidas atualmente pela sociedade, e que conta com amplo apoio de ONGs nacionais e internacionais.

## **LOGÍSTICA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

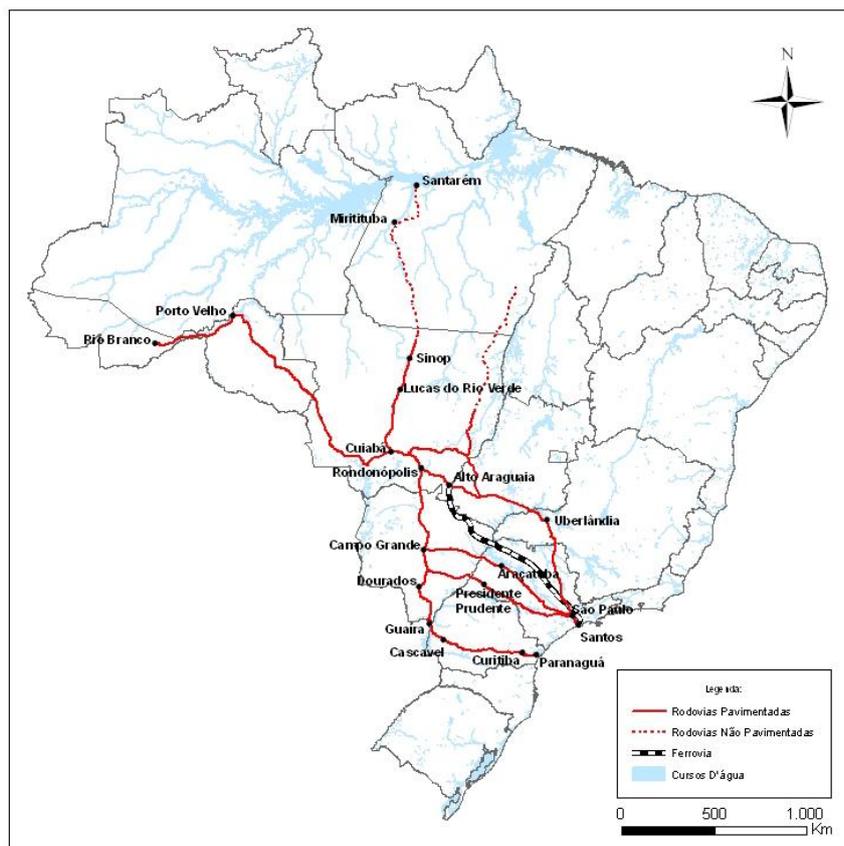
A necessidade de uma via que conecte a região central do país ao Atlântico é antiga, tanto que em 1884 foi apresentado o primeiro projeto que previa uma ferrovia para desempenhar tal função (OLIVEIRA, 2005). Com o passar dos anos esta necessidade só veio a aumentar. A atual malha ferroviária e rodoviária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

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

MARGARIT E. OS INTERESSES EM TORNO DA PAVIMENTAÇÃO DA BR-163: TRAMAS  
POLÍTICAS ENVOLVIDAS NA CONSOLIDAÇÃO DE UM NOVO CORREDOR LOGÍSTICO NA  
AMAZÔNIA

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

A melhor alternativa logística que se cogita atualmente e que ampliaria a competitividade da soja produzida no Mato Grosso, reduzindo o preço do frete, é utilizar a BR-163 para levar a produção até o porto de Santarém, percorrendo uma extensão menor. A distância para Santarém pela BR-163 é de cerca de 1.400 km partindo de Lucas do Rio Verde e 1.260 km partindo de Sinop, duas importantes zonas produtoras de soja. Este trajeto pode ser encurtado ainda mais se for construído um porto em Miritituba, distrito de Itaituba, distante 330 km a menos do que Santarém. O Mapa 11 mostra as atuais rotas disponíveis através do Centro-Sul e as possíveis rotas para portos do Norte.



**Mapa 11: Rotas de exportação da soja produzida no Estado de Mato Grosso**

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

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

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

O país desponta como um dos maiores exportadores mundiais de uma soja que em grande parte é colhida no norte de Mato Grosso, roda alguns milhares de quilômetros para o sul, embarca nos enfiados portos de Santos ou Paranaguá, para navegar os mesmos tantos 1.000 quilômetros para o norte e chegar à mesma linha de latitude. Há décadas esse produtor, a dois passos do rio Amazonas, sonha com a possibilidade de “atender pela porta da frente”, muito mais próxima aos consumidores europeus e asiáticos (pelo canal do Panamá). Isso seria uma realidade, não fosse a intrafegabilidade da BR-163 (GAVRILOFF, 2005. p.13-14).

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

Para se ter uma dimensão dos valores cobrados pelo frete, em julho de 2011, uma transportadora em Sorriso pagava cerca de 200 reais pela tonelada de milho ou soja transportada para Santarém, quase o mesmo valor pago para transportar os mesmos grãos para Paranaguá. Com a pavimentação da rodovia BR-163 até Santarém estima-se

que este custo seja reduzido para 170 reais por tonelada transportada, o que representa uma redução de 15% no preço do frete. A Tabela 1 possui alguns exemplos de preços do frete praticados no transporte de grãos por transportadoras sediadas em Rondonópolis:

**Tabela 1: Exemplos de preço do frete para Paranaguá**

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

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

Os ganhos reais relativos à utilização do porto de Santarém para a exportação de soja podem ser ainda maiores se a carga tiver como destino países da Europa, América do Norte e alguns países da Ásia (via canal do Panamá). A proximidade de Santarém com estes países, se comparada com Santos e Paranaguá, é maior, reduzindo também os custos do transporte marítimo até o destino final da exportação. O Mapa 2 traz um esboço dos trajetos que fazem de Santarém e da BR-163 uma excelente rota de saída da soja produzida no Mato Grosso para o mundo.



**Mapa 2: De Santarém para o mundo: rotas marítimas de transporte da soja**

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

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

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

A importância estratégica da rodovia BR-163 é, sem dúvida, o principal motivo pelo qual ela será pavimentada. O asfaltamento dos cerca de 1.000 quilômetros entre Guarantã do Norte, no Mato Grosso, e Santarém, no Pará, reduzirá os custos do frete

para a exportação de grãos através dos portos de Santarém e Itaituba. A significância estratégica está presente também no fato da BR-163 ser nitidamente uma das principais ligações norte-sul do país, facilitando a integração econômica do Centro-Sul com o Norte, conforme assinala Huertas:

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

A viabilidade da pavimentação da BR-163 explica-se pelo incremento potencial no volume de tráfego estimado com a conclusão das obras. Existe a expectativa de transporte de 3 milhões de toneladas de soja, 1,2 milhão de toneladas de combustível e 150 mil toneladas de sal por ano. A rodovia também serviria de rota para a comercialização de milho, algodão, madeira, eletroeletrônicos, fertilizantes, gado, carne processada e arroz, que somariam um movimento mensal de cerca de 40.000 caminhões durante a safra. Adiciona-se a estes números caminhões de diversos outros itens transportados em menor escala, ônibus e automóveis (ORRICO, 2005). O Quadro 1 mostra uma síntese da principal origem e destino das mercadorias que seriam transportadas pela BR-163.

**Quadro 1: Origem e destino dos produtos que serão transportados pela BR-163**

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

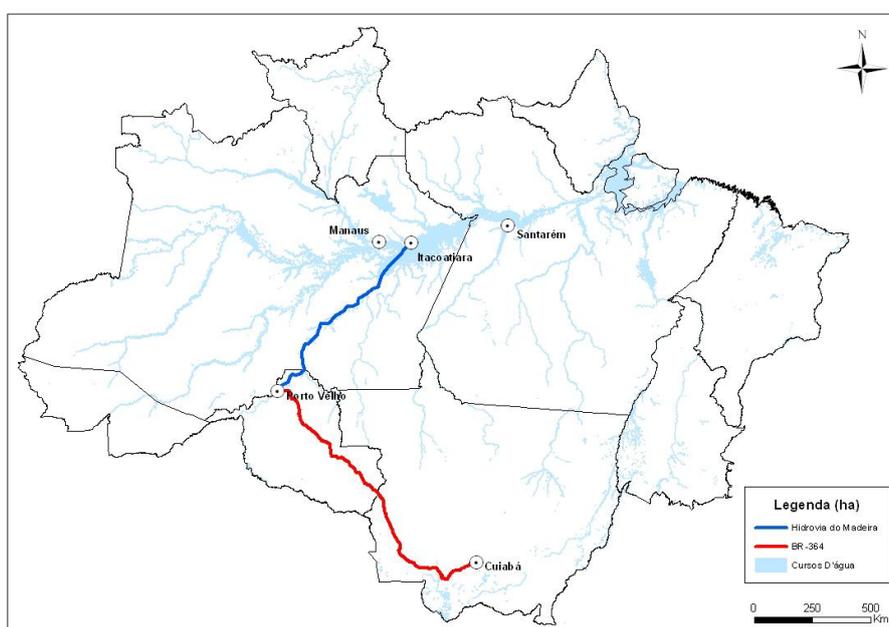
**Fonte:** Bernardes (2006), Fortuna (2006), Huertas (2009), Orrico (2005), Silva (2003), trabalho de campo e entrevistas.

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

Portanto, é inegável a importância estratégica da BR-163 para a logística de transportes de carga. A pavimentação da rodovia cria uma nova rota de exportação para

MARGARIT E. OS INTERESSES EM TORNO DA PAVIMENTAÇÃO DA BR-163: TRAMAS  
POLÍTICAS ENVOLVIDAS NA CONSOLIDAÇÃO DE UM NOVO CORREDOR LOGÍSTICO NA  
AMAZÔNIA

a soja produzida no Mato Grosso e para o transporte de diversas outras mercadorias entre diferentes estados e regiões do Brasil. Essa estratégia logística de exportação via portos da Região Norte já é utilizada em outro eixo logístico de Mato Grosso. A alternativa logística que aumentou a competitividade da soja produzida no Mato Grosso foi a rota que utiliza a rodovia BR-364, que já é pavimentada, para levar os grãos através de carretas até a cidade de Porto Velho, em Rondônia, onde são embarcados em balsas. Em seguida, a hidrovia do rio Madeira é utilizada para levar os grãos até o porto de Itacoatiara ou Santarém, onde são transferidos para navios de grande porte, que acessam o oceano através do rio Amazonas, e de lá para o mercado global (Mapa 3).



**Mapa 3: Transporte intermodal através da BR-364 e a Hidrovia do Madeira**

**Fonte:** Silva (2003).

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

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

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

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

### **ALIANÇAS POLÍTICAS ENVOLVIDAS NO PROCESSO DE PAVIMENTAÇÃO DA BR-163**

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

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

A cooperação entre diversos atores dos circuitos produtivos da soja no Mato Grosso remetem à década de 1980, quando a soja começou a ser cultivada no estado. Atualmente, estas alianças continuam atuantes e cada vez mais fortalecidas. Em relação

à formação de redes políticas do agronegócio envolvidas na pavimentação da BR-163, suas estratégias, planos e ações se manifestam de várias formas. Segundo Silva (2003), em 25 de maio de 1999 uma carreata de 75 caminhões carregados com soja partiu em direção a Itaituba, onde a mesma poderia ser transportada através de balsas até o porto de Santarém. A iniciativa foi de Blairo Maggi e contou com a participação de diversos empresários, líderes de classes, políticos, caminhoneiros, entre outros. A caravana tinha o objetivo de chamar a atenção do governo e da sociedade, como forma de pressionar a pavimentação da BR-163.

Esta foi apenas a primeira de uma série de alianças em torno de um interesse comum. Em novembro de 2000, outra rede política foi formada. Desta vez a proposta era a realização das obras de pavimentação da rodovia por parte dos grupos empresariais em troca da privatização da mesma, com cobrança de pedágio por 15 anos, a título de ressarcimento dos custos da obra. Para tanto, a união do Grupo André Maggi (Brasil), Cargill (EUA), Bunge (Argentina), Dreyfus (França), Sumitomo (Japão) e ADM (EUA) arcaria com os cerca de 200 milhões de dólares necessários para a obra. No entanto, o projeto não avançou devido a entraves na questão da privatização e principalmente na questão ambiental (SILVA, 2003).

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

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

Nestas recentes demonstrações é possível comprovar que a formação de redes políticas para pressionar o asfaltamento da rodovia ainda se faz presente, mesmo com as

obras de pavimentação em andamento. No entanto, o que está acontecendo atualmente, não é mais o simples desejo das empresas de que a rodovia seja pavimentada, mas sim uma grande expectativa para a realização de novos negócios, com o planejamento de políticos e empresários para a instalação de novos empreendimentos.

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

As empresas de transporte também estão se posicionando para usufruir desta nova rota. Huertas (2009) analisa os interesses das empresas de transporte rodoviário, ressaltando duas em particular, a “Transportes Bertolini” e a “Expresso Araçatuba”, que segundo o relato de seus proprietários, veem na BR-163 uma grande oportunidade de expansão para seus negócios. A empresa Bertolini já realiza o transporte de grãos de soja pela hidrovía do Madeira, de Porto Velho a Santarém, por balsas, para a Cargill, e deve redirecionar o seu fluxo de transportes para a BR-163 após a pavimentação, já que a mesma instalou uma filial em Itaituba. A Expresso Araçatuba também está se organizando para ocupar a BR-163 com seus caminhões. A empresa fez a primeira viagem experimental em 2004 para conhecer a rota e defende abertamente a pavimentação da rodovia através de campanhas em seu boletim corporativo (HUERTAS, 2009).

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

Nos municípios ao longo da BR-163 novas empresas estão se instalando. Existem outras que enquanto aguardam a pavimentação da rodovia estão articulando interesses com estados e municípios. Segundo informações da secretaria de Indústria,

Comércio, Turismo e Mineração da prefeitura de Sinop, empresários e investidores de diversos setores tem mantido contato com o município para a instalação de novos empreendimentos, mas aguardam a conclusão das obras de pavimentação da BR-163 para realizá-los.

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

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

Interesses distintos geram relações assimétricas entre os atores, favorecendo a constituição de redes políticas como forma de embate. Desta forma, desde 2001, a pavimentação da BR-163 vem provocando o surgimento de alianças entre os atores com interesses comuns, configurando redes políticas divididas basicamente em duas vertentes: a dos interessados na urgente pavimentação da rodovia para atender os interesses do agronegócio e a dos preocupados com os impactos ambientais da obra. O primeiro grupo buscou incessantemente agilizar a realização do empreendimento, enquanto o segundo tratou de retardar ou até impedir a realização da pavimentação, buscando alternativas e cobrando responsabilidade ambiental na execução da mesma.

As polêmicas envolvendo a pavimentação da BR-163 e a consolidação de um novo eixo de escoamento da soja tiveram início a mais de dez anos, quando a Cargill se instalou em Santarém. O processo de instalação da Cargill em Santarém começou em 1999 quando a multinacional americana venceu um leilão para construir o terminal

graneleiro. As obras foram iniciadas em 2001 e duraram cerca de dois anos. Durante este período chegou a ser embargada por estar sendo executada em área considerada como sítio arqueológico. Outro problema grave que paralisou o funcionamento do terminal em 2007 foi a ausência de um estudo de impacto ambiental, concluído somente em 2010 com a apresentação do relatório de impacto ambiental e a realização de audiência pública. Devido às polêmicas, a logomarca da Cargill foi removida do terminal graneleiro para reduzir a exposição da empresa à imagem negativa criada a respeito do terminal e os impasses com o poder público, resultado da pressão de ONGs e movimentos sociais, como mostra na Figura 2 o terminal em 2004 com a logomarca e em 2011 já sem a mesma.



**Figura 2: Terminal Graneleiro da Cargill em Santarém com a logomarca (2004) e sem a mesma (2011)**

**Fonte:** Passos, ago/2004; Margarit, jul/2011.

O terminal graneleiro da Cargill em Santarém foi instalado com o objetivo de, não só, atender à necessidade de escoamento da soja produzida no Mato Grosso, mas também para estimular a produção de soja no oeste do Pará, já que os produtores passariam a ter um comprador e exportador na região. A instalação do terminal também foi uma forma de se antecipar à pavimentação da BR-163. O terminal da Cargill em Santarém já opera desde 2003 realizando o embarque de grãos em navios diretamente para o mercado internacional. No entanto, ainda não opera em sua capacidade máxima, devido principalmente a inviabilidade do tráfego pela BR-163. Atualmente, cerca de 90% da soja embarcada no terminal é proveniente de balsas vindas de Porto Velho em Rondônia, através do Rio Madeira, trazendo os grãos produzidos em Rondônia e Mato Grosso. Com a pavimentação da rodovia o terminal poderá aumentar a quantidade de grãos que exporta, com as carretas vindas diretamente de Mato Grosso. Prevendo o

aumento da demanda, o relatório de impacto ambiental do terminal da Cargill, lançado em 2010, já prevê a sua ampliação.

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

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

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

Blairo Maggi, em sua passagem como governador do Estado de Mato Grosso (2003-2010), atuou incessantemente junto ao governo federal, exercendo pressão para a melhoria e o asfaltamento de rodovias e a implantação de hidrovias estratégicas para a exportação de grãos. Durante o seu governo, ele lançou o programa “o estradeiro”, que pavimentou e recuperou diversas rodovias estaduais em parceria com prefeituras e associações de produtores. O fato de Blairo Maggi chegar à posição de governador do estado demonstra claramente a aliança entre o agronegócio e a política, já que as empresas administradas por Blairo Maggi possuem unidades em boa parte do estado, articulando políticas em todas as esferas: municipal, estadual e federal, de forma a atender os interesses dos circuitos produtivos de grãos no Mato Grosso.

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

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

Tamanha relação existente atualmente entre as diversas esferas de governo e os circuitos produtivos da soja é a perpetuação de uma segunda geração de antigos laços de amizade. Luis Antônio Pagot é filho de Ferdinando Felice Pagot, que foi prefeito de São Miguel do Iguaçú e grande amigo de André Maggi, pai de Blairo Maggi. A relação dos dois começou ainda no Paraná, onde André e Ferdinando articulavam interesses políticos e econômicos. Ferdinando Felice Pagot era ex-oficial da Marinha Mercante e foi nomeado interventor em 1968 para reprimir ações subversivas na fronteira durante o período militar. André Maggi participava das reuniões organizadas por Ferdinando e possuía fortes alianças com o governo daquela época (AZEVEDO, 2008).

Portanto, a consolidação do Grupo André Maggi no Mato Grosso é resultado das redes políticas que André Maggi e Blairo Maggi articularam. A participação de ambos

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

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

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

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

do Rio Verde e Nova Mutum, municípios situados na região produtora de soja de Mato Grosso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O espaço ao longo da BR-163 é estratégico para o setor energético. A produção de biodiesel na região é crescente e se beneficia diretamente da produção de soja e sua consequente expansão em áreas de fronteira agrícola. Entretanto, estão sendo traçadas também novas estratégias para a produção de energia elétrica, que deverá se desenvolver para acompanhar a elevação da demanda energética na região. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê a construção de nove usinas hidrelétricas na bacia do rio Tapajós e seus afluentes, no Mato Grosso e no Pará, aumentando a oferta energética nos municípios atravessados pela rodovia, conforme mostra o Quadro 2.

**Quadro 2: Usinas Hidrelétricas na bacia do Rio Tapajós previstas no PAC**

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

Fonte: BRASIL (2011).

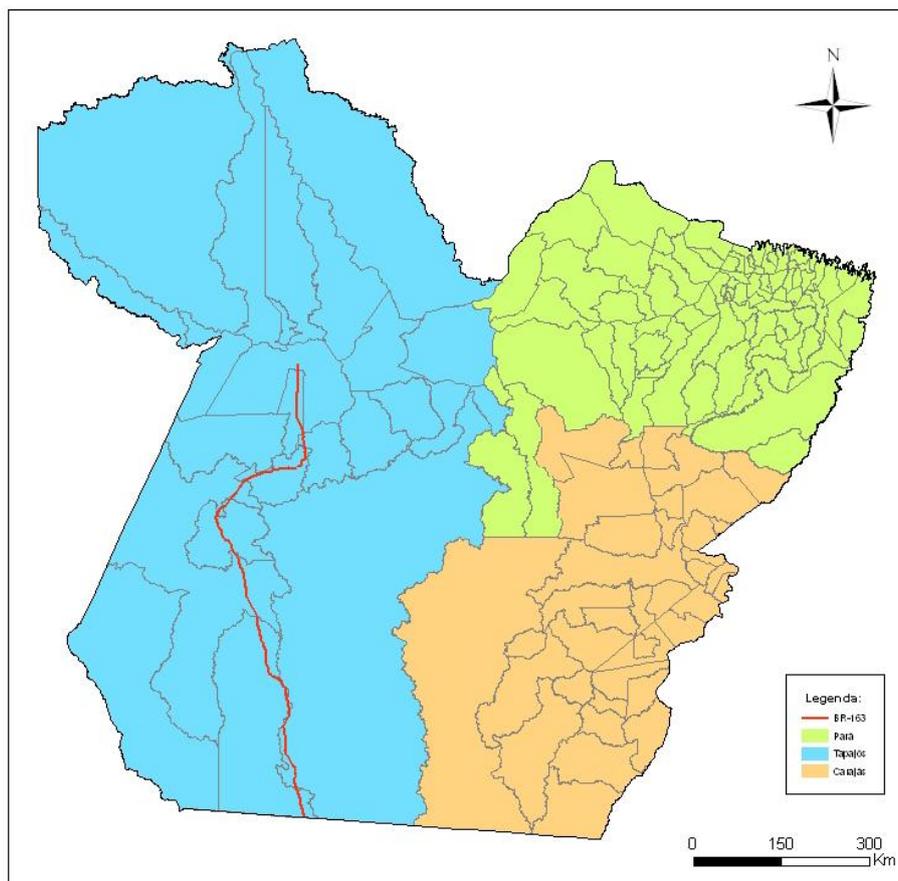
Organização e elaboração: Margarit, 2012.

O aumento da oferta de energia elétrica, devido à construção destas usinas, visa suprir o aumento da demanda, não só no Mato Grosso e no Pará, mas também na Região Sudeste, através de linhas de transmissão, interligadas com o sistema nacional. A produção de energia também está em consonância com o desenvolvimento e a

consolidação de uma agricultura extremamente tecnificada, cujos armazéns, secadores, indústrias esmagadoras de sementes, frigoríficos, entre outros, demandam energia elétrica.

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

Se a pavimentação da rodovia já é suficiente para provocar uma grande euforia entre aqueles que serão beneficiados por esta obra, o projeto de criação do Estado do Tapajós também gerou grande expectativa na região. A pavimentação da rodovia e a possível criação do Estado do Tapajós também geraram grande agitação política. O projeto previa a criação de dois novos estados, o Tapajós e o Carajás, que seriam desmembrados do atual Estado do Pará. A perspectiva de desenvolvimento econômico e político com a criação destes novos estados proporcionaram a criação de novas redes políticas territoriais, desta vez, envolvendo madeireiras e pecuaristas da região que reivindicaram a criação do Estado do Tapajós, que compreenderia boa parte da bacia hidrográfica do rio Tapajós, em parte do atual Estado do Pará, conforme mostra o Mapa 4.



**Mapa 4: Projeto de divisão do Estado do Pará**

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

**Base cartográfica:** IBGE, 2008.

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

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

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

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

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

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

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

positivas à contenção do desmatamento e condenadas pelos ruralistas por estar impedindo o desenvolvimento do setor produtivo. Este conflito de interesses levou a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) a elaborar a “Carta de Belém”, resultado de reuniões realizadas em janeiro de 2006 no Estado do Pará.

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

Apesar da capacidade reduzida dos ambientalistas de intervenção nas políticas públicas frente ao agronegócio, nos últimos dez anos, período em que se estabeleceram as discussões sobre a pavimentação da BR-163, a pressão de ONGs, representantes políticos e defensores do meio ambiente levou à criação de diversas unidades de conservação nas áreas de expansão da fronteira agrícola na Amazônia. A atuação do Ministério do Meio Ambiente foi decisiva para a criação destas unidades, gerando conflitos com os ruralistas, principalmente com o Ministério da Agricultura.

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

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

Em 2003 foram realizados encontros regionais nas cidades de Altamira, Itaituba e Santarém, no Pará, e em Sinop, no Mato Grosso, com o objetivo de debater os problemas sociais, econômicos, ambientais e culturais que o asfaltamento poderia gerar e/ou agravar. As propostas surgidas durante cada encontro regional foram sistematizadas e consensuadas durante o encontro “O Desenvolvimento que queremos – ordenamento territorial da BR-163, Baixo Amazonas, Transamazônica e Xingu”, ocorrido em Santarém, em 2004. Ali foram estabelecidas as diretrizes do “Plano de Desenvolvimento Territorial Integrado e Sustentável da Região de Influência da BR-163”, consolidadas no documento conhecido como “Carta de Santarém”, que foi apresentado aos representantes dos governos estaduais e federal e a outros parceiros da sociedade civil organizada e da comunidade científica, em abril de 2004, em Brasília. Ainda como resultado desse processo, foi formado o Fórum dos Movimentos Sociais da BR-163, que mais tarde se transformaria no Consórcio de Desenvolvimento Socioambiental da BR-163 (Condessa) (MACHADO, 2009, p.132).

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

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

Crescem também a formação de fóruns, blogs e listas de discussão na internet. Diversos atores estão envolvidos e engajados nas discussões e mobilizações acerca da pavimentação. Basicamente formam-se duas vertentes de lutas, conforme já foi mencionado, que agregam de um lado o agronegócio e do outro os movimentos sociais. O Quadro 3 sintetiza o cenário de embates e formação de redes políticas citando todas as associações, ONGs, instituições, entre outras, envolvidas na dinâmica do processo de pavimentação da BR-163, que foram apuradas durante a pesquisa.

MARGARIT E. OS INTERESSES EM TORNO DA PAVIMENTAÇÃO DA BR-163: TRAMAS  
POLÍTICAS ENVOLVIDAS NA CONSOLIDAÇÃO DE UM NOVO CORREDOR LOGÍSTICO NA  
AMAZÔNIA

**Quadro 3: Atores políticos envolvidos no Processo de Pavimentação da BR-163**

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

	Rurópolis Pastoral Social de Oriximiná Projeto Renascer Projeto Saúde e Alegria Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais (diversos)
--	--

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

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

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

Após um longo período de discussões sobre os impactos da obra, o asfaltamento teve início em 2009 e ainda está em curso, não tendo prazo certo para o seu término. O governo federal comprometeu-se a minimizar os impactos sócioambientais que um empreendimento deste porte poderia proporcionar, mas não abre mão de realizá-lo, por considerar a pavimentação da rodovia imprescindível ao desenvolvimento do país. Resta saber até que ponto tais impactos poderão ser minimizados, já que se trata de uma grande área, envolvendo milhões de pessoas, não sendo possível precisar o grau de intensidade e velocidade de cada um dos impactos que a pavimentação da rodovia poderá causar.

## REFERÊNCIAS

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

BECKER, Bertha K. **Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro, Garamond, 2004. 172p.

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

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

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

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

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

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

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

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

LIMA, Ivaldo Gonçalves de. **Redes Políticas e Recomposição do território**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2005. 198p.

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

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

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

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

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

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

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

SILVA, Carlos Alberto Franco da. **Grupo André Maggi**: corporação e rede em áreas de fronteira. Cuiabá: Entrelinhas, 2003. 222p.

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