UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

**DA FACHADA ATLÂNTICA AO ÂMAGO DA HILÉIA:
INTEGRAÇÃO NACIONAL E FLUIDEZ TERRITORIAL
NO PROCESSO DE EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGRÍCOLA**

AUTOR: DANIEL MONTEIRO HUERTAS
ORIENTADORA: PROFA. DRA. MARÍA MÓNICA ARROYO
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO
SÃO PAULO – 2007

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas

Departamento de Geografia

**DA FACHADA ATLÂNTICA AO ÂMAGO DA HILÉIA:
INTEGRAÇÃO NACIONAL E FLUIDEZ TERRITORIAL
NO PROCESSO DE EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGRÍCOLA**

AUTOR: DANIEL MONTEIRO HUERTAS
ORIENTADORA: PROFA. DRA. MARÍA MÓNICA ARROYO
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO
JUNHO DE 2007

“A Natureza oculta seus segredos por sua grandiosidade intrínseca, e não por
astúcia” (Albert Einstein)

“(…)

Deve haver algum lugar

Onde o mais forte

Não consegue escravizar

Quem não tem chance

De onde vem a indiferença

Temperada a ferro e fogo?

(…)”

(*Fábrica*, Renato Russo)

Legião Urbana, Álbum Dois (EMI-Odeon, 1986)

“Liberdade pressupõe o conhecimento das cordas que nos manipulam”
(Espinosa)

AGRADECIMENTOS

As palavras são insuficientes para descrever a orientação da professora Mônica Arroyo, que com tanto carinho tem zelado por este trabalho. Criteriosa na medida certa; amiga de longas conversas a respeito do atual momento do mundo; observadora atenta dos rumos do Brasil; pesquisadora de primeira linha. Mônica saiu da pequena San Pedro, iniciou os estudos na charmosa Buenos Aires e finalmente encontrou o seu pouso em São Paulo, onde na USP iniciou o cultivo de uma “família particular” (Evelyn, Carolina, Rodrigo, Laércio, Regina e Vanir). Mônica é uma luz que paira sobre nossas mentes e corações. Muito obrigado pela confiança e pela amizade!!

* * *

Extremamente ricos foram os ensinamentos dos professores Maria Adélia Aparecida de Souza, Maria Laura Silveira, Benedicto Heloiz Nascimento e Wilson do Nascimento Barbosa, responsáveis pelas disciplinas cursadas ao longo do curso. Aos professores Wanderley Messias da Costa e Ricardo Adib Castillo, os meus sinceros agradecimentos pela acolhida para com esta Dissertação. Orgulho-me de tê-los como atentos mestres em toda a trajetória deste trabalho, da qualificação à defesa final.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), minha eterna gratidão pela bolsa concedida, com a qual pude me dedicar exclusiva e integralmente ao que fora proposto nesta etapa de minha vida. Durante os trabalhos de campo realizados, agradeço intensamente todos os entrevistados que atenciosamente se prontificaram a me atender, fornecendo dados e informações de extrema valia à pesquisa.

Nesta renomada instituição, obtive na condição de mestrando um “porto seguro” no Laboplan, onde pude manter contato fecundo e saudável com os demais partícipes da labuta acadêmica, inclusive com Flávia Grimm, Eliza Almeida e Fábio Contel, expoentes da segunda geração do professor Milton Santos. Além do convívio freqüente com os companheiros do laboratório – mantido por Aninha e, nos últimos meses, por Aline –, interessantes discussões interdisciplinares ocorreram com colegas da História. Um abraço ao pernambucano Antônio Alfredo, ao mineiro Bernardo e aos paraenses Ricardo Gílson e Edmílson Rodrigues.

* * *

A privilegiada ida para o Triângulo Mineiro significou um “rito de passagem” em minha vida, período em que pude ingressar no curso de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e “destravar” alguns conflitos existenciais. O Bar do Tião, a presteza de dona Aurora, as deliciosas quitandas e o céu matreiro das Gerais jamais sairão de minha

memória. Um reconhecimento especial aos professores Rosselvelt José Santos e Vânia Vlach pelos primeiros encontros críticos com a fascinante ciência geográfica.

Aos amigos que lá deixei, a satisfação de ter tido contato com diversos olhares sobre o mundo. Um abraço em especial ao casal Dulcinéia e José Roberto, Roger, Lucas, Guilherme, Jonathan, Hugo, “Banha”, Ricardo, Marcão, Fernando, Fabão, Ariélson, Genaro e “Artrópode”. Com Giuliano, autor dos mapas desta Dissertação, a imaginação e um atlas nas mãos levavam-nos aos lugares mais recônditos do planeta. Com Ziriba (UnB) e Marcel (SP2), a manutenção de um interessante diálogo sobre os rumos e destinos do Brasil. Com Cezar (TCS), incessantes divagações filosófico-espirituais; com Gabriel (SP2), inúmeras dicas de viagem pelo Brasil.

* * *

De maneira alguma posso me esquecer da “velha guarda”. Aos amigos do Jardim Imperador, em especial Marcelo, Marcinho, Ducho, André, Dinho e Salim, época na qual o futebol e o sol do verão eram os temas reinantes. Com a turma do Campo Belo, a passagem da adolescência para a vida adulta foi marcada pelas primeiras “inserções” pelo território nacional. Com Gustavo, Rocha, Cardoso, Paulo, André, Fê, Kiko, Sacola e “agregados”, passei a descobrir o interior de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás e Bahia. Lembranças de um tempo que parece não passar nunca.

Em Bauru (SP), a primeira experiência acadêmica, morando em república e pulando de festa em festa. Pedrão e Miltinho, hoje zelosos pais de família, ainda se fazem presentes, agora na companhia das respectivas esposas e de seus pimpolhos. Durante os cinco anos de *Estadão*, o trabalho diário e estressante de um grande jornal era atenuado com camaradagem e boas histórias da vida. Um agradecimento especial ao jornalista Luiz Carlos Ramos.

* * *

Aos meus queridos pais, Augusto e Maria de Lourdes, o privilégio de sempre ter contado com todo o apoio, presença e carinho, indispensáveis à minha formação. É a eles, reconhecidamente, que preservo o mais profundo respeito e o exemplo de uma vida digna, movida pelas forças mais valorosas do ser humano. Minhas irmãs, Camila e Carolina, e minha (quase) nonagenária avó materna (“mãe-vó”), Maria da Luz, também estiveram presentes nesta caminhada. Minha querida e amada Selminha, companheira dos últimos nove anos, que desde o primeiro encontro, em Jericoacoara (CE), tem acompanhado intensamente toda esta “trajetória geográfica”. A ela, um beijo especial por todo o amor, respeito e paciência dispensados à minha pessoa.

Dedicatória

Esta Dissertação é dedicada a todos os indivíduos que buscam, de alguma forma, um mundo mais justo, equilibrado e humano...

RESUMO

O peso crescente do agronegócio na economia brasileira e as discussões em torno do modelo de desenvolvimento ideal para as áreas de expansão da fronteira agrícola têm sido um dos focos de debate relevantes para o futuro do País. Em um mundo ditado por um sistema econômico cada vez mais complexo, que exige respostas rápidas e adequadas à sua lógica, torna-se um imperativo distribuir a produção com eficiência, otimizando custos e valorizando os lugares circunscritos pela atuação das grandes empresas.

A expansão dessas zonas, a partir da década de 1950, proporcionou uma complexidade territorial susceptível à análise geográfica, configurando um subsistema de circulação que estreita o vínculo de fluxos de partes das regiões Centro-Oeste e Norte ao restante do País. A proposta deste trabalho, então, parte da hipótese de que uma rede estruturadora de fluxos materiais, composta pelo entrelaçamento de vetores hidroviários e rodoviários em pontos nodais estratégicos, está se configurando para atender aos anseios da inserção e do crescimento de relevantes circuitos produtivos (principalmente soja, madeira, recursos minerais e pecuária bovina) nessas áreas, tidas até recentemente como desprovidas de movimento.

À luz da teoria do espaço geográfico, procuramos direcionar o foco de nosso objeto de estudo para a fluidez territorial nessas “porções” do território nacional e analisamos a constituição das redes técnicas mediante uma periodização condizente com as transformações do meio geográfico. Por trás da instalação do meio técnico-científico-informacional no período atual, desenha-se um quadro composto por elementos relacionados ao binômio psicosfera – tecnosfera que tenta justificar os eventos portadores de racionalidades exógenas ao lugar.

Além de tentarmos demonstrar e explicar a configuração da rede supracitada (“quadrilátero” Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho), como preocupação analítica paralela pretendemos refletir sobre a emergência de uma coesão territorial que possa fortalecer o ainda tênue perfil do mercado nacional. Assim, cabe perguntarmos de que maneira o avanço da fronteira agrícola está se desenvolvendo e a quem realmente beneficiará.

PALAVRAS-CHAVE: Fluidez territorial, agronegócio, fronteira agrícola, rede, logística e dinâmicas territoriais.

ABSTRACT

The emerging importance of agribusiness in the Brazilian economy and the discussions of the ideal development model for the expansion areas in the agricultural frontier has been one of the main topics of debate for the future of the country. In a world ruled by an economic system each time more complex which demands fast and adequate answers to its logic, it is imperative the efficient distribution of the production, optimizing costs and valuing the places circumscribed by the performance of the big companies.

The expansion of these areas, which began in the 50's, has provided a territorial complexity susceptible to geographic analysis, configuring a circulation subsystem that narrows the bond of flows in parts of the Middle-West and North regions to the rest of the country. The proposal of this work starts from the hypothesis that a settling net of the material flows, composed by the interlacement of roads and river roads vectors in strategical points, is being set up to attend the insertion willings and the growth of productive circuits (mainly soy, wood, mineral resources and bovine cattle) in these areas, yet known as unprovided of movement.

Based on the geographic space theory, we set the focus of our study object on the territorial fluidity in these "portions" of the national territory and analyze the constitution of the technical nets which faces a frequent schedule related with the transformations in the geographic environment. Behind this technician-scientific-informacional installation in the current period, a picture composed by elements related to the psychosphere – technosphere duality is drawn, wich try to justify the outside rationality events to the place.

Besides trying to demonstrate and explain the configuration of the so mentioned net ("quadrilateral" Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho), as a parallel analytical concern we intend to make a reflection on the emergence of a possible territorial cohesion that still fortifies the tenuous profile of the national market. Thus, it is suitable to ask how the advance of the agricultural frontier is being developed and who will it really benefit.

KEYWORDS: Territorial fluidity, agribusiness, agricultural border, net, logistic and territorial dynamics.

RESUMEN

El peso creciente del agronegocio en la economía brasileña y las discusiones alrededor del modelo de desarrollo ideal para las áreas de expansión de la frontera agrícola han sido uno de los focos del debate relevantes para el futuro del País. En un mundo dictado por un sistema económico cada vez más complejo, que exige respuestas rápidas y adecuadas a su lógica, tornase un imperativo distribuir la producción con eficiencia, optimizando costos y valorando los lugares circunscritos por la actuación de las grandes empresas.

La expansión de esas zonas, desde la década de 1950, proporcionó una complejidad territorial susceptible a la análisis geográfica, configurando un subsistema de circulación que estrecha el vínculo de flujos de partes de las regiones Centro-Oeste e Norte al resto del País. La propuesta de este trabajo, entonces, parte de la hipótesis de que una red estructuradora de flujos materiales, compuesta por el enlazamiento de vectores hidroviarios y rodoviarios en puntos nodales estratégicos, está configurandose para atender a los deseos de la inserción y del crecimiento de relevantes circuitos espaciales productivos (principalmente soja, madera, recursos minerales y ganado) en esas áreas, consideradas hace poco tiempo como desprovistas de movimiento.

A la luz de la teoría del espacio geográfico, procuramos dirigir el foco de nuestro objeto de estudio para la fluidez territorial en esos “pedazos” del territorio nacional y analizamos la constitución de las redes técnicas mediante una periodización condicente con las transformaciones del medio geográfico. Detrás de la instalación del medio técnico-científico-informacional en el período actual, dibujase un cuadro compuesto por elementos relacionados con el binomio “psicosfera – tecnosfera” que intenta justificar los eventos portadores de racionalidades exógenas al lugar.

Además de intentar demostrar y explicar la configuración de dicha red (“cuadrilátero” Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho), como preocupación analítica paralela pretendemos reflexionar sobre la emergencia de una cohesión territorial que pueda fortalecer el aún frágil perfil del mercado nacional. Así, cabe preguntarnos de qué manera el avance de la frontera agrícola se está desarrollando e a quién realmente beneficiará.

PALABRAS-LLAVE: fluidez territorial, agronegocio, frontera agrícola, red, logística y dinámicas territoriales.

LISTA DE MAPAS, FIGURAS, FOTOS, DIAGRAMAS, GRÁFICOS, QUADROS E TABELAS

MAPA 1	– Roteiro dos trabalhos de campo.....	5
MAPA 2	– ‘Pinças rodoviárias’ no território nacional.....	62
MAPA 3	– Polamazônia: distribuição dos pólos de desenvolvimento.....	109
MAPA 4	– Eixo central da rede no território nacional.....	160
MAPA 5	– Nós, pontos e linhas da rede.....	161
MAPA 6	– Estrutura urbana do ‘Centro-Norte’.....	179
MAPA 7	– Distribuição espacial da ‘mancha pioneira’.....	188
MAPA 8	– Distribuição espacial das ações do Projeto Estradeiro.....	222
FIGURA 1	– Alcance geográfico da exploração das drogas do sertão.....	16
FIGURA 2	– A utopia de um país unificado pela modernidade.....	33
FIGURA 3	– ‘Psicosfera locacional’.....	75
FIGURA 4	– Croqui oficial do Programa de Integração Nacional (PIN).....	101
FIGURA 5	– ‘Psicosfera filatélica’ (selos comemorativos).....	112
FIGURA 6	– Croqui oficial do Prodoeste.....	119
FIGURA 7	– ‘Psicosfera filatélica’ (selos comemorativos).....	132
FIGURA 8	– Transporte da produção madeireira.....	225
FIGURA 9	– Rota da Cuiabá – Santarém.....	228
FIGURA 10	– Eixos de integração da Plataforma Logística Multimodal de Goiás.....	273
FOTO 1	– Chegada de migrantes a Brasília.....	71
FOTO 2	– Início de Sinop com a abertura paralela da BR 163 (1978).....	124
FOTO 3	– Projeto Juína (1979).....	125
FOTO 4	– Terminal de contêineres do Porto de Manaus.....	164
FOTO 5	– Porto Organizado de Belém.....	165
FOTO 6	– BR 060, entre Brasília e Anápolis (GO).....	166
FOTO 7	– Entrada de Juruena pela MT 170.....	195
FOTO 8	– BR 174/MT.....	196
FOTO 9	– BR 158/MT.....	196
FOTO 10	– Trecho da Transamazônica após a travessia do Rio Tapajós (PA).....	200
FOTO 11	– Terminal da Hermasa em Porto Velho.....	214
FOTO 12	– Terminal da Hermasa em Porto Velho.....	214
FOTO 13	– Terminal da Hermasa em Itacoatiara.....	215
FOTO 14	– Terminal da Cargill em Santarém.....	216
FOTO 15	– Terminal da Cargill em Porto Velho.....	216
FOTO 16	– Vista aérea de Santarém, com o Porto da Cargill em primeiro plano.....	218

FOTO 17 – Barco Almirante Moreira VI, no Rio Madeira, rumo a Manaus.....	250
FOTO 18 – Convés do barco com destino a Oriximiná (PA).....	253
FOTO 19 – Barcos regionais no Roadway.....	256
FOTO 20 – Trapiche do Porto do Sal.....	258
FOTO 21 – ‘Porto’ da Praça Tiradentes.....	259
FOTO 22 – Barcos regionais no Porto Cai n’Água.....	260
DIAGRAMA 1 – Nodosidades fundadoras dos subespaços regionais.....	29
DIAGRAMA 2 – Cruzeiro rodoviário de JK.....	60
DIAGRAMA 3 – ‘Eixo central’ da rede estruturadora de fluxos (anos 70-80).....	140
DIAGRAMA 4 – Esquema básico da logística de transportes da Amazônia.....	158
DIAGRAMA 5 – Nodais centrais: direcionamento dos fluxos rodoviários e fluviais.....	167
DIAGRAMA 6 – ‘Raio-X dos fluxos’ entre as filiais.....	235
DIAGRAMA 7 – Situação da BR 364 no Acre (2006).....	265
GRÁFICO 1 – Transporte de soja na Chapada dos Parecis (MT).....	213
GRÁFICO 2 – Total de carga transportada pela Hermasa.....	213
QUADRO 1 – Matriz de periodização.....	7
QUADRO 2 – Características dos arranjos territoriais regionais (início do século XX).....	29
QUADRO 3 – Cenário da aviação comercial nas regiões Centro-Oeste e Norte (1945).....	47
QUADRO 4 – Serviços do Correio Aéreo Nacional (CAN) nas regiões Centro-Oeste e Norte.....	48
QUADRO 5 – Políticas federais para a Amazônia entre os anos 40 e 60.....	73
QUADRO 6 – Políticas federais para a Amazônia Legal nos anos 70.....	99
QUADRO 7 – Federalização das terras devolutas.....	104
QUADRO 8 – Esquema de tipologia da rede.....	162
QUADRO 9 – Nodais centrais: modal rodoviário (carga).....	168
QUADRO 10 – Movimento pendular de passageiros no anel DF/Goiânia (2005).....	168
QUADRO 11 – Nodais centrais: modal rodoviário (passageiros).....	169
QUADRO 12 – Nodais centrais: modal aéreo.....	170
QUADRO 13 – Nodais centrais: modal fluvial (portos organizados).....	171
QUADRO 14 – Nodais centrais: modal fluvial (terminais portuários de uso privativo misto).....	172
QUADRO 15 – Correspondência entre a rede urbana e o ‘quadrilátero’.....	179
QUADRO 16 – Centros difusores da ‘mancha pioneira’.....	186
QUADRO 17 – Municípios componentes da ‘mancha pioneira’.....	187
QUADRO 18 – Produção de soja em áreas de expansão de ‘fronteira agrícola’.....	219
TABELA 1 – Cenário rodoviário nacional (1942).....	42
TABELA 2 – Cenário ferroviário nacional (1945).....	43

TABELA 3 – Cenário da navegação interior comercial no Brasil (1942).....	46
TABELA 4 – Brasil: comércio total de mercadorias (1943 e 1947).....	52
TABELA 5 – Movimento do Aeroporto de Brasília (1957-60).....	59
TABELA 6 – Material levado para cada frente (1960).....	65
TABELA 7 – Dinâmica do cenário rodoviário nacional (1955-64).....	69
TABELA 8 – Brasil: comércio total de mercadorias (1961 e 1969).....	82
TABELA 9 – Base econômica da ‘mancha pioneira’.....	189
TABELA 10 – Transporte de madeira em tora na Amazônia Legal (2004).....	225
TABELA 11 – Características das principais linhas fluviais da Amazônia (1996).....	255

* * * * *

LISTA DE SIGLAS

ATC – Associação dos Transportadores de Carga do Mato Grosso
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
Bird – Banco Mundial
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAI – Complexo Agroindustrial
CIB – Construtora Industrial Brasileira S/A
Conomali – Colonizadora Noroeste Mato-Grossense Ltda.
CPT – Comissão Pastoral da Terra
CTAgro – Câmara Técnica do Transporte do Agronegócio
CVRD – Companhia Vale do Rio Doce
Eadi – Estação Aduaneira do Interior
EFC – Estrada de Ferro Carajás
EFG – Estrada de Ferro de Goiás
EFJ – Estrada de Ferro Jari
EFMM – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
EFT – Estrada de Ferro Trombetas
EHA – Estação Hidroviária do Amazonas
ERS/USDA – Serviço de Pesquisa Econômica do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos
Eucatur – Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda.
FAO – *Food and Agricultural Organization*
FCA – Ferrovia Centro-Atlântica
Feronorte – Ferrovia Norte do Brasil
FHC – Fernando Henrique Cardoso
GV – Getúlio Vargas
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
Icomi – Indústria de Comércio de Minério S/A
IIRSA – Iniciativa para Integração da Infra-Estrutura Sul-Americana
Imazon – Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia
IPVA – Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
JK – Juscelino Kubitschek
PIM – Pólo Industrial de Manaus
PPA – Plano Plurianual
UHE – Usina Hidrelétrica
ZFM – Zona Franca de Manaus

Projetos e órgãos públicos extintos

CAN – Correio Aéreo Nacional
Codemat – Companhia de Desenvolvimento do Estado do Mato Grosso
Coderon – Companhia de Desenvolvimento Agrário de Rondônia
Conavi – Companhia de Navegação Hidroviária Interior do Amazonas
EXR – Expedição Xingu Roncador
FBC – Fundação Brasil Central
Novacap – Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil
PRN – Plano Rodoviário Nacional
RMV – Rede Mineira de Viação
Rodobrás – Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília
SNAPP – Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará
SPI – Serviço de Proteção ao Índio
SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

Programas, projetos e instituições do regime militar

CMR – Comissões de Desenvolvimento Rural
Comara – Comissão de Aeroportos da Região Amazônica
Fidam – Fundo para Investimentos Privados no Desenvolvimento da Amazônia
Geipot – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
Nuar – Núcleo Urbano de Apoio Rural
PAD – Programa de Assentamento Dirigido
PCG – Programa Grande Carajás
PDA – Programa de Desenvolvimento da Amazônia
PDRI – Projetos de Desenvolvimento Rural Integrado
PIC – Projeto Integrado de Colonização
PIN – Programa de Integração Nacional
Pladesco – Plano de Desenvolvimento do Centro-Oeste
PND – Programa Nacional de Desenvolvimento
Polamazônia – Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
Polocentro – Programa de Desenvolvimento dos Cerrados
Polonoroeste – Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil
Portobrás – Empresa dos Portos do Brasil
Prodoeste – Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste
Proterra – Programa de Redistribuição de Terra e de Estímulo à Agricultura do Norte e do Nordeste
Radam – Programa Radar na Amazônia
Rida – Reunião de Incentivo ao Desenvolvimento da Amazônia
Sitar – Sistema Integrado de Transportes Aéreos
Sudam – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
Sudeco – Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste
Sunaman – Superintendência da Marinha Mercante

Projetos e órgãos públicos em funcionamento

Adepara – Agência de Defesa Agropecuária do Pará
Basa – Banco da Amazônia S/A
BEC – Batalhão de Engenharia de Construção
Cimo – Consórcio Intermunicipal de Obras
CMM – Comissão de Marinha Mercante
Conab – Companhia Nacional de Abastecimento
CPRM – Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais
Daia – Distrito Agroindustrial de Anápolis
DER – Departamento de Estradas e Rodagem/TO
DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
Embrapa – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
Fethab – Fundo de Transporte e Habitação
FNS – Ferrovia Norte-Sul
Funai – Fundação Nacional do Índio
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Incra – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MME – Ministério das Minas e Energia
NAEA – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
PDRS – Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável
PDTG – Plano de Desenvolvimento do Sistema de Transporte do Estado de Goiás
PLMG – Plataforma Logística de Goiás S/A
SIP – Sistema de Integração do Pará
Sudene – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
UFPA – Universidade Federal do Pará

Instituições visitadas nos trabalhos de campo

Agetop – Agência Goiana de Transportes e Obras
Ahimoc – Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental
Ahimor – Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental
Ahitara – Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia
Amaggi – Grupo André Maggi
Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
CDP – Companhia Docas do Pará
Enasa – Empresa de Navegação da Amazônia S. A.
Fetranorte – Federação das Empresas de Transportes Rodoviários da Região Norte
Hermasa – Navegação da Amazônia S/A
Indeco – Integração, Desenvolvimento e Colonização S/A
Seinf – Secretaria de Estado de Infra-Estrutura/AM
Seinf – Secretaria de Estado de Infra-Estrutura/RR
Seinfra – Secretaria de Estado de Infra-Estrutura/AC
Seinfra – Secretaria de Estado de Infra-Estrutura/GO
Seplan – Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento/GO
Setran – Secretaria Executiva de Transportes/PA
Sinfra – Secretaria de Estado de Infra-Estrutura/MT
Sinop – Sociedade Imobiliária do Noroeste do Paraná S/A
SNPH – Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas
SOPH – Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia
Suframa – Superintendência da Zona Franca de Manaus

* * * * *

ÍNDICE

Agradecimentos	i
Resumo	iii
Abstract	iv
Resumen	v
Lista de mapas, figuras, fotos, diagramas, gráficos, quadros e tabelas	vi
Lista de siglas	viii

INTRODUÇÃO.....	1
------------------------	----------

PARTE I – A CIRCULAÇÃO ADQUIRE NOVO CONTEÚDO NO PLANALTO CENTRAL E NA BACIA AMAZÔNICA COM A INSTALAÇÃO DE REDES TÉCNICAS MODERNAS.....	12
---	-----------

CAPÍTULO 1 – A partir da segunda metade do século XIX, tecnosfera e psicosfera cruzam o caminho de índios e caboclos.....	14
--	-----------

1.1 A introdução da máquina a vapor na navegação interior intensifica o movimento de fluxos e configura novos arranjos territoriais regionais.....	14
1.2 Telégrafo e ferrovias instalam-se no rastro da “geografia da borracha” e da expansão do café.....	32
1.3 Pelos sertões do Brasil Central, procuram-se caminhos rumo ao grande rio.....	37
1.4 O predomínio de uma nação em “forma de arquipélago”.....	40

CAPÍTULO 2 – O Estado força o deslocamento de fluxos para o interior e estimula o rompimento do “Brasil arquipélago”	56
---	-----------

2.1 Dentre as metas do Governo Juscelino Kubitschek, duas “pinças rodoviárias” partem de Brasília e contornam a hiléia.....	56
2.2 O governo militar implanta propostas de planejamento regional com o intuito de alocar recursos técnicos, organizacionais, humanos e institucionais.....	72

PARTE II – COM O “MILAGRE ECONÔMICO BRASILEIRO”, 2/3 DO TERRITÓRIO NACIONAL SÃO TIDOS COMO ÁREA DE EXPANSÃO DA “FRONTEIRA AGRÍCOLA”86

CAPÍTULO 3 – Mas o que é a fronteira?.....88

3.1 Visões clássicas do termo...88

3.2 ...e outros pontos de vista.....91

CAPÍTULO 4 – Sob a égide militar da integração e segurança nacionais, o sistema de transportes torna-se uma das diretrizes prioritárias de investimento público.....97

4.1 Projetos faraônicos rasgam a hiléia para viabilizar a “ocupação territorial” e o escoamento de produtos primários para o mundo.....97

4.2 A Revolução Verde atinge os cerrados, acelera o avanço das frentes pioneiras e consolida a formação do Centro-Sul.....116

4.3 Afinal, fronteira para quem?.....134

PARTE III – REDE, COMPETITIVIDADE E O IMPERATIVO DA FLUIDEZ: A INSERÇÃO GALOPANTE NA DINÂMICA DA GLOBALIZAÇÃO NOS ANOS 90.....143

CAPÍTULO 5 – A configuração de uma rede estruturadora de fluxos.....154

5.1 O uso do território e a configuração de uma rede.....154

5.2 O papel essencial da intermodalidade para a circulação na Amazônia.....156

5.3 A configuração territorial do ‘quadrilátero’ Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho.....158

5.4 Relações entre o ‘quadrilátero’ e a rede urbana.....178

CAPÍTULO 6 – O papel da circulação no deslocamento da fronteira.....183

6.1 Dos fundos territoriais à expansão da fronteira agrícola, novas e antigas frentes pioneiras estruturam-se a partir de eixos rodoviários.....183

6.2 Os caminhos do trinômio madeira – boi – soja, circuitos espaciais produtivos de relevante densidade econômica regional.....202

6.3 A quem interessa a pavimentação da BR 163 (Cuiabá – Santarém)?.....228

6.4 Pelas linhas e nós da rede, a empresa Expresso Araçatuba opera nos confins do País.....234

CAPÍTULO 7 – Entre o “universo amazônida” e os vetores hegemônicos, a navegação fluvial estabelece um vasto eixo das sucessões e das coexistências.....242

7.1 Da racionalidade ribeirinha ao ‘ro-ro caboclo’.....242

7.2 Perante o mercado, o Estado redefine seu caráter normativo e assume uma nova postura planificadora.....245

7.3 Características gerais do transporte fluvial regional.....249

CAPÍTULO 8 – Na formulação de políticas públicas, a logística é concebida como estratégia de organização do território.....263

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....280

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....300

* * * * *

INTRODUÇÃO

A segunda metade do século XX foi um período de grandes transformações territoriais para a formação socioespacial brasileira, cujos efeitos não podem ficar restritos às análises geográficas e econômicas. Além do comprovado “alargamento” do mercado interno com o conseqüente incremento dos fluxos inter-regionais, a ligação física da Amazônia e do Centro-Oeste com o restante do País significou também um acréscimo à consciência coletiva da sociedade em relação à configuração do próprio território nacional e ao cotidiano da Federação, agora muito mais denso, complexo e integrado.

Definitivamente, foi a partir do Plano de Metas e da Operação Amazônia, implantados respectivamente pelo Governo JK e pelo regime militar, que o domínio da hiléia (termo cunhado no século XIX pelo naturalista alemão Alexander von Humboldt para designar a Floresta Amazônica) e dos cerrados incorporou-se ao tecido socioeconômico nacional. Na mentalidade da população residente ao longo da faixa litorânea projetaram-se áreas interiores longínquas e movidas por formas pré-capitalistas de produção, economicamente atrasadas se comparadas à pujança industrial que já se delineava na porção meridional do Brasil. Podemos dizer que a instalação de uma variada gama de objetos técnicos (sobretudo sistemas de engenharia) nas regiões Norte e Centro-Oeste alterou aquela velha situação de arquipélago, na qual prevalecia uma espécie de “descolamento físico” entre as grandes regiões do País.

Era de se esperar que uma nação com as dimensões do Brasil se sujeitasse a movimentos centrípetos de povoamento e de “costura” inter-regional, que no caso deste país de extensão continental ocorreu sob a égide da chamada expansão da fronteira agrícola. As condições pelas quais esse processo se desenvolveu, entretanto, acarretaram problemas enormes à constituição do País, como êxodo rural descontrolado, inchaço desordenado das cidades, ausência de reforma agrária, completo desrespeito às sociedades tradicionais e a manutenção da exploração de grandes “pedaços” do território sob o modelo de fundos territoriais – termo proposto por Robert de Moraes (2002).

Partindo do pressuposto de que o avanço da fronteira agrícola agiu enquanto uma verdadeira dinâmica territorial de “soldagem” das regiões Norte e Centro-Oeste (correspondentes a 64,12% do território nacional) ao restante do País, a proposta central deste trabalho reside na análise da fluidez territorial material (fluxos de cargas e passageiros) decorrente da reestruturação de alguns subsistemas de movimento situados no bojo desse processo.

Partimos do conceito de fluidez territorial para definir aquela qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento. Esses fixos produtivos servem nos diferentes momentos do processo produtivo: na produção propriamente dita (*stricto sensu*), na distribuição, na troca, no consumo (Arroyo, 2001:105).

Atentos à sucessão histórica dos meios geográficos no processo de expansão da fronteira agrícola e à sua compreensão enquanto um elemento “pinçado” da totalidade da formação socioespacial brasileira (e não como um fato isolado do contexto territorial nacional, como se estivesse contemplado em um âmbito exclusivamente regional), podemos assim definir os objetivos específicos deste trabalho:

- (a) Análise das rupturas de padrão espacial ocorridas a partir da segunda metade do século XIX, fundamentais para a compreensão das transições históricas do meio geográfico;
- (b) Discussão sobre o conceito de fronteira, cujo teor mantém uma implícita visão capitalista de apropriação, ocupação e uso do espaço;
- (c) Análise das formas e dos conteúdos da fluidez material no uso do espaço geográfico, levando-se em consideração as imposições e os nexos condizentes com o atual período histórico;
- (d) Definição e explicação da rede estruturadora de fluxos.

A estes, acrescentaremos uma pequena discussão – ou melhor, uma “idéia suporte” – sobre as possibilidades concretas que a configuração da rede estruturadora de fluxos pode apresentar para um possível e desejável amadurecimento do mercado nacional, já que seus principais nós e linhas (nodais centrais e troncos que compõem o seu eixo central) reúnem todas as condições materiais para que isso aconteça.

A favor do tema central deste trabalho pesam a representatividade do agronegócio na contabilidade nacional e as discussões cada vez mais acaloradas em torno do futuro da Amazônia. Ambos constituem fatos de grande interesse à opinião pública e têm sido explorados sistematicamente pelo meio acadêmico e pela mídia nacional e internacional.

Até mesmo parcelas substanciais da sociedade têm voltado os olhos para o que está acontecendo nos cerrados e na Floresta Amazônica, zonas do País com grande potencial econômico, providas de um imenso e desconhecido reservatório de biodiversidade, e ainda dotadas com um dinamismo regional muito rico sob o ponto de vista sociológico, histórico e geográfico. Em linhas gerais, reiteramos a convicção de que esta Dissertação represente a oportunidade e a ousadia de aprofundar a compreensão dos rumos e da trajetória do Brasil no atual momento do mundo, um objetivo geral a ser alcançado.

A configuração de uma rede no ‘quadrilátero’ Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho

No decorrer do trabalho, pretendemos demonstrar como a sucessão histórica de sistemas de ações e de objetos foi capaz de arquitetar e configurar uma rede estruturadora de fluxos no “quadrilátero” Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho, que pode ser entendida como a idéia central (hipótese) desta Dissertação. A configuração territorial – entendida por Santos [1996:62] como uma categoria analítica interna do espaço geográfico, “dada pelo conjunto formado pelos sistemas naturais existentes em um dado país ou numa dada área e pelos acréscimos que os homens superimpuseram a esses sistemas naturais” – da rede é composta por 4 troncos e por 4 nodais centrais que se entrelaçam com outras linhas de circulação (ramais adjacentes, internos e extravertidos) e outros nodais secundários e terciários.

De imediato, fica registrada a dificuldade metodológica de estipular um recorte espacial para a hipótese deste trabalho, já que a rede não se encaixa em qualquer tipo de ordenamento territorial político-administrativo vigente no País. Em outras palavras, a sua configuração territorial não está restrita à Amazônia Legal (por conta da inclusão de Goiás) e nem ao conjunto formado pelo somatório das regiões Norte e Centro-Oeste (por conta da exclusão do Mato Grosso do Sul e da inclusão de uma pequena parte do Maranhão).

Acreditamos que essa pendência pode ser resolvida no bojo do arcabouço teórico-metodológico escolhido, sempre à procura de um esquema coerente, pertinente e operacional. A rede estruturadora de fluxos deve, então, ser entendida como uma mediação do concreto pensado, a fim de possibilitar uma análise das novas dinâmicas de circulação no processo de expansão da fronteira agrícola. Esta, assim, figura como a teoria menor do referido esquema, na condição de elemento partícipe da formação socioespacial brasileira – sobretudo no que diz respeito às dinâmicas territoriais de sua história contemporânea.

A fluidez territorial que gravita em torno da rede elucidará as relações que poderão explicar o significado da fronteira no atual contexto do País e do mundo, pois auxiliará a empiricizar o tempo e a compreender a teia de possibilidades que se materializam. Além disso, revelará as diferentes temporalidades que permitem enxergar quem é hegemônico e quem não é no quadro de correlação de forças.

Levando-se em conta as cinco regiões político-administrativas definidas pelo IBGE, estamos considerando que existem no País a possibilidade de 20 intercâmbios inter-regionais e cinco intra-regionais. A rede estudada nesta Dissertação é capaz de articular 16 desses 25 intercâmbios existentes no território nacional, dos quais 14 podem ser inter-

regionais ($N \leftrightarrow C-O$; $N \leftrightarrow S$; $C-O \leftrightarrow S$; $N \leftrightarrow SE$; $C-O \leftrightarrow SE$; $N \leftrightarrow NE$ e $C-O \leftrightarrow NE$) e dois, intra-regionais ($N \ll N$ e $C-O \ll C-O$).

Desse modo, esta rede estrutura a ligação das regiões Norte e Centro-Oeste entre si e com o restante do País, propiciando a integração ao mercado nacional até mesmo dos municípios mais distantes e/ou isolados – como São Gabriel da Cachoeira (AM), Tabatinga (AM), Cruzeiro do Sul (AC), Eirunepé (AM), Pacaraima (RR), Oiapoque (AP), Jacareacanga (PA), São Félix do Xingu (PA), Colniza (MT), São José do Xingu (MT) e Apiacás (MT), entre outros.

Por conta dessa possibilidade infra-estrutural de cunho integrativo e intermodal, o Brasil conta, no conjunto de sua malha viária logística, com um subsistema que pode proporcionar, pelo menos no aspecto territorial, uma possível e desejável consolidação do mercado nacional. Não podemos deixar de considerar que a fluidez territorial não é necessariamente um atributo que pode ser usufruído da mesma forma por todos os agentes sociais, dado que, embora potencial, nem sempre ela é efetiva para todos (Santos, 2000).

A importância dos trabalhos de campo

Não há como negar a magnitude da pesquisa proporcionada pelos três trabalhos de campo (MAPA 1) realizados ao longo da construção deste trabalho, evidenciada pela volumosa carga de fontes bibliográficas (livros, teses, dissertações, revistas acadêmicas e documentos oficiais), relatos, fotografias, entrevistas e material institucional coletados e posteriormente analisados. As citações das entrevistas obtidas nos trabalhos de campo estarão inseridas no texto da Dissertação em itálico e entre aspas, sem qualquer distinção de nota.

No segundo semestre de 2005, foram percorridos cerca de 9 mil km (7 mil km em vias rodoviárias e 2 mil km em vias fluviais pelos rios Madeira, Amazonas e Tapajós) em 62 dias, além dos vôos São Paulo – Porto Velho e Belém – São Paulo. No ano seguinte, rodaram-se cerca de 10 mil km em 70 dias, além dos vôos Rio Branco – Porto Velho e Brasília – São Paulo. No total, houve 46 visitas institucionais (19 órgãos públicos, 15 filiais da empresa Expresso Araçatuba, 9 empresas privadas e 3 entidades de classe) e pernoite em 33 cidades de 9 Unidades da Federação (DF, GO, MT, PA, AM, RO, AC, RR e TO).

Em maio de 2006, a permanência de 5 dias em Brasília possibilitou uma rica e fecunda coleta de material em bibliotecas e acervos de vários órgãos da União, além de duas entrevistas. Uma experiência ímpar no que diz respeito ao conhecimento da amplitude do funcionalismo público federal, ao cotidiano de uma cidade estritamente autárquica e à compreensão da visão estratégica de ordem geopolítica e macroeconômica de forjar o deslocamento do centro político da faixa litorânea para o interior do Brasil.

MAPA 1 — ROTEIRO DOS TRABALHOS DE CAMPO

ROTEIRO 2 (2006)

- * São Paulo – São Simão
- * São Simão – Rio Verde – Cáceres
- * Cáceres – JF Paraná – Ariquemes – Rio Branco
- * Rio Branco – Porto Velho
- * Porto Velho – Cacoal – Vilhena
- * Vilhena – Juiúna – Aripuanã
- * Aripuanã – Juruena – Cotriguaçu – Alta Floresta – Sinop – Cuiabá
- * Cuiabá – Rondonópolis – Barra do Garças – São Félix do Araguaia
- * São Félix do Araguaia – Vila Rica – Redenção – Conceição do Araguaia – Palmas
- * Palmas – Gurupi – Anápolis
- * Anápolis – Goiânia – Brasília
- * Brasília – São Paulo

PERNOITES

- 11) São Simão (GO)
- 12) Rio Verde (GO)
- 13) Cáceres (MT)
- 14) JF Paraná (RO)
- 15) Ariquemes (RO)
- 16) Rio Branco
- 17) Porto Velho
- 18) Cacoal (RO)
- 19) Vilhena (RO)
- 20) Juiúna (MT)
- 21) Aripuanã (MT)
- 22) Juruena (MT)
- 23) Cotriguaçu (MT)
- 24) Alta Floresta (MT)
- 25) Sinop (MT)
- 26) Cuiabá
- 27) Rondonópolis (MT)
- 28) Barra do Garças (MT)
- 29) São Félix do Araguaia (MT)
- 30) Palmas
- 31) Gurupi (TO)
- 32) Anápolis (GO)
- 33) Goiânia
- 34) Brasília

BASE CARTOGRÁFICA: Mapa Político do IBGE (2005)
ELABORAÇÃO: Giuliano Novais
IDEALIZAÇÃO: Daniel M. Huertas
ESCALA APROXIMADA: 650 km

ROTEIRO 1 (2005)

- * São Paulo – Porto Velho
- * Porto Velho – Manaus
- * Manaus – Boa Vista – Manaus
- * Manaus – Santarém – Itaituba
- * Itaituba – Altamira – Marabá
- * Marabá – Redenção – Conceição do Araguaia
- * Conceição do Araguaia – Araguaína – Belém
- * Belém – São Paulo

PERNOITES

- 1) Porto Velho
- 2) Manaus
- 3) Boa Vista
- 4) Santarém (PA)
- 5) Altamira (PA)
- 6) Marabá (PA)
- 7) Redenção (PA)
- 8) Conceição do Araguaia (PA)
- 9) Araguaína (TO)
- 10) Belém

A periodização como caminho de método

A periodização é um dos elementos estruturantes do trabalho, já que evidencia os elementos capazes de causar rupturas na organização espacial, alterando em algum sentido as lógicas e as dinâmicas pretéritas (Santos, 1985). Cabe ressaltar que o plano de redação da Dissertação foi arquitetado sob essa orientação, cujo esforço analítico está sendo empreendido para tentar justificar a configuração da rede estruturadora de fluxos proposta, além de compreender e explicar as relações que esse “pedaço” do território possa estabelecer em relação a uma possível coesão do território nacional e integração do mercado interno.

Dessa forma, optamos por uma periodização que pudesse contemplar aspectos relevantes ao nosso objeto de estudo (QUADRO 1). É interessante notar que os elementos referentes ao binômio tecnosfera – psicosfera percolam o trabalho em todo o seu percurso, cujo conteúdo ganha novos contornos de acordo com a introdução de níveis técnicos de transporte mais modernos e com a visão política do grupo que está no poder. A tecnosfera representa a dependência da regulação social em ciência e tecnologia, e “se adapta aos mandamentos da produção e do intercâmbio”, enquanto que a psicosfera faz parte desse meio ambiente “fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário”. (Santos, [1996]:256).

Na segunda metade do século XIX, abordada no *Capítulo 1*, havia dois espaços de circulação relevantes e autônomos em nossa área de estudo: os eixos (1) Manaus – Belém e (2) Cuiabá – Cáceres – Corumbá, todos primordialmente alicerçados em vias fluviais. O primeiro consolidou-se com o ciclo da borracha, sem desprezar todo o fluxo das chamadas drogas do sertão, enquanto o outro se configurou com a exportação de produtos primários para o sul do Brasil e para os países da Bacia do Prata.

Essas são, portanto, regiões-chave na configuração da rede, tidas por Raffestin ([1980]) como as “nodosidades fundadoras”, “locais de emergência de recursos que, combinados pelos atores, vão permitir o aparecimento de formações políticas detentoras de um poder”. É o surgimento de cidades, verdadeiros pontos que reúnem e concentram; lugares escolhidos pela facilidade que oferecem para a defesa ou irradiação de um poder. “Estariamos errados se esquecêssemos as linhas de comunicação organizadas em rede para facilitar as comunicações e as trocas. Aqueles que estão em condições de exercer o poder inventam, então, um território organizado” ([1980]:197).

QUADRO 1 – MATRIZ DE PERIODIZAÇÃO

		2ª metade do século XIX	1910/1920	1930/1940	1950/1960	1970/1980	1990 e século 21
F I X O S	TECNOESFERA: OBJETOS-CHAVE	Máquina a vapor (lenha)	Trem e telégrafo	Avião	Automóvel	Telecomunicações, energia, petróleo e <i>roll-on/roll-off</i>	SIG, GPS, imagens de satélite e roteirização de rotas
	PSICOESFERA	Abertura à navegação internacional e <i>Bélie Époque</i>	Ocupação e Integração nacional (civilizar os sertões e proteger as fronteiras)	Ocupação e integração nacional (projetos de colonização e empresas de penetração)	Ocupação e integração nacional (deslocamento do centro político e mercado interno)	Ocupação e integração nacional (aproveitamento dos recursos naturais, soberania, expansão empresarial e projetos de colonização)	Integração sul-americana, “custo Brasil”, PPPs e regulação/normatização estatal (ANTT, Antaq e Anac)
E N O R M A S	ARRANJO TERRITORIAL	Nodosidades fundadoras e ilhas de atividade econômica	Economia de arquipélago	Esboço de formação do mercado interno	Integração rodoviária do País e esforço na formação do mercado interno	Intermodalidade, “corredores de exportação” e fortalecimento do mercado interno	Intermodalidade (OTM) e novos “corredores de exportação”
	MODAL FLUVIAL	(1) Embarcações de grande porte com propulsão mecânica (2) Implantação dos portos de Manaus, Porto Velho, Belém, Cuiabá e Cáceres	Concessão de portos: Manaus Harbour e Port of Para	Criação da empresa estatal Serviços de Navegação da Amazônia e Administração dos Portos do Pará (SNAPP)	(1) SNAPP divide-se em CDP e Enasa (2) Implantação do porto de Macapá	(1) Criação do “ro-ro caboclo” (2) Modernização dos portos de Belém, Manaus e Porto Velho (3) Implantação dos portos de Santarém e Itaituba	(1) Terminais privados (2) Hidrovias (Ahimor e Ahimoc) (3) Falência da Enasa (4) Criação da SOPH (RO) e da SNPH (AM)
	MODAL FERROVIÁRIO	Implantação da EF Bragança	Implantação da Madeira Mamoré (EFMM) e da Noroeste do Brasil (EFNOB)	Implantação da EF de Goiás	Desativação da EFMM	Implantação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), da Cia. Vale do Rio Doce (CVRD)	(1) Privatização da EFNOB, EFC e EFG (2) Implantação da Ferrovia Norte-Sul (FNS) e Ferronorte
	MODAL AÉREO	*****	*****	(1) Implantação dos campos de pouso da EXR (2) Correio Aéreo Nacional (CAN)	*****	Implantação do Aeroporto de Manaus	(1) Ampliação do terminal de cargas de Manaus (2) Aeroporto de Brasília como <i>hub</i> nacional
F I X O S	MODAL RODOVIÁRIO	Estrada Goiás-Cuiabá	Caminhos abertos pela Comissão Rondon	Caminhos abertos pela Expedição Xingu Roncador (EXR) e Fundação Brasil Central (FBC)	Abertura da Belém-Brasília e Brasília-Acre	(1) Refinaria de Manaus (2) Abertura da Transamazônica, Cuiabá-Santarém e BRs 319 e BR 174 (PIN) (3) Pavimentação da BR 364 (Polonoroeste)	(1) escoamento de grãos por Santos, Paranaguá e Porto Velho (2) Debate sobre o asfaltamento da BR 163 (3) Transportadoras de carga como operadores logísticos

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

No início do período republicano, também explorado no *Capítulo 1*, dois aspectos foram fundamentais para que houvesse um primeiro rascunho de conexão física e mental do Planalto Central e da Bacia Amazônica ao centro econômico do País: o declínio do ciclo da borracha e a vulnerabilidade das fronteiras ocidentais. Com Getúlio Vargas, o discurso econômico entra em cena, sobretudo por causa das potencialidades naturais pouco exploradas.

O *Capítulo 2* trata do período de quebra do arquipélago, que engloba o Governo JK (1956-61) e as propostas de planejamento regional, acopladas a incentivos fiscais e tributários, instituídas no início do regime militar. O primeiro implanta a Belém-Brasília e a Brasília-Acre e grandes porções do território nacional se interligam a São Paulo e ao Rio de Janeiro, ampliando o mercado nacional. A transferência da Capital Federal para Brasília também eleva o raio macroeconômico do País, embora a abertura de novas frentes não tenha resolvido as desigualdades regionais e garantido acesso à terra para boa parte da população brasileira.

No *Capítulo 3*, há uma discussão sobre o conceito de fronteira, que emerge no imaginário coletivo da sociedade brasileira com os grandes empreendimentos que interligam fisicamente o País. O *Capítulo 4* analisa a racionalidade do capital, instalada com força pelos militares, na qual se esboçam grandes projetos de infra-estrutura espalhados pelos cerrados e pela hiléia. A questão da integração nacional ganha novo conteúdo, já não mais puramente econômico. A partir desse momento, os “vazios demográficos” precisavam ser ocupados para garantir a segurança nacional – e a maximização do capital. O território, para o regime, passa a ser visto como palco para as ações geopolíticas e econômicas planejadas.

Após a transição do meio natural para o meio técnico-científico, chegamos à etapa em que ocorre outra transição histórica do meio geográfico, agora pautada pelos imperativos do imbricamento entre técnica, ciência e informação. O período técnico-científico-informacional carrega em seu bojo novos conteúdos, novos usos, muitos dos quais nem sempre benéficos e favoráveis aos lugares (Santos, [1996]). Uma lógica mais feroz e ousada do mundo propaga-se globalmente, instalando vetores hegemônicos ávidos por alterar e reconfigurar arranjos territoriais e formas pretéritas do funcionamento do tecido social.

A *Parte III* do trabalho percorre os anos 90, quando a logística se torna informacional e as políticas neoliberais fazem com que o Estado deixe de ser preferencialmente o agente executor da fluidez territorial. Ocorre uma série de privatizações e de concessões à iniciativa privada e muitas empresas passam a estabelecer as suas próprias “políticas logísticas”. São concreções históricas do objeto de estudo desta Dissertação no mundo globalizado, cujas relações significativas, “pinçadas” do real, permitem explicá-lo, preocupando-se com a extensão e também com o processo dos fenômenos.

No *Capítulo 5*, demonstraremos a configuração territorial da rede estruturadora de fluxos, além de estabelecer algumas relações entre o “quadrilátero” e a rede urbana. No *Capítulo 6*, selecionamos quatro dinâmicas que, sob o nosso ponto de vista, são extremamente relevantes para que haja uma compreensão mais nítida do atual momento de avanço da fronteira agrícola, que por si só já não apresenta mais condições de explicar os arranjos territoriais em curso na Amazônia e no Planalto Central.

Cabe salientar que tais dinâmicas, descritas abaixo, evidenciam uma boa parte das possibilidades técnicas e políticas que transformam o território nacional no atual período histórico, aproximando o Centro-Sul da Amazônia e deslocando a fronteira para o interior da hileia:

- ✓ Trama espacial exercida por novas e antigas frentes pioneiras;
- ✓ Trinômio madeira – boi – soja;
- ✓ Pavimentação da BR 163 (Cuiabá – Santarém);
- ✓ Atuação da empresa Expresso Araçatuba.

O *Capítulo 7* apresenta uma preocupação quanto aos vetores de circulação na imensa e complexa trama fluvial da Amazônia, que ainda contém um explícito imperativo territorial sobre a regulação do tecido social regional. Por outro lado, as verticalidades da modernidade têm usado intensamente algumas dessas linhas, evidenciando um vasto eixo das coexistências e das sucessões entre a navegação fluvial empresarial e tradicional. Por fim, no *Capítulo 8* há uma discussão em torno do papel das políticas estaduais na fluidez territorial diretamente relacionada ao “quadrilátero” Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho.

Dessa forma, as três grandes partes propostas no plano de redação do trabalho estão organizadas de acordo com as peculiaridades específicas dos períodos, definidos a partir da dinâmica arquitetada pela fluidez territorial empreendida pela rede estruturadora de fluxos. Com esse intuito, privilegiou-se para análise: (a) o binômio tecnosfera – psicofera; (b) a efetivação do conjunto dos sistemas de engenharia (fixos) e (c) os arranjos territoriais desenhados pelos principais agentes da fluidez.

Esperamos, assim, reunir condições suficientes para demonstrar como histórica e geograficamente a rede estruturadora de fluxos, uma das idéias-força deste trabalho, foi se materializando, sendo pensada, planejada e implantada de acordo com os desígnios condizentes a cada período, cada qual produtor de um tipo de tecnosfera e psicofera.

Do recorte espacial ao concreto pensado

Se o espaço geográfico remete ao território usado, a dimensão alcançada pela instalação do meio técnico-científico-informacional no processo de expansão da fronteira agrícola a partir da segunda metade do século XX é um desafio para a Geografia, principalmente no que diz respeito ao quadro do jogo de forças na disputa por investimentos e estratégias locacionais em infra-estrutura e em logística. Como a evolução espacial é heterogênea, pois o espaço é um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual (Santos e Silveira, 2001), urge detectarmos de que maneira esse processo está se manifestando pelo imenso território brasileiro, evidenciando as rupturas, relações e disjunções.

A atual fase do capitalismo mundial também exige abordagens analíticas complexas, relacionando sistemas de produção igualmente complexos com uma busca frenética por otimização de custos e pelo conseqüente aumento das margens de lucro em nível global. As transformações espaciais provêm da intervenção simultânea de redes de influência operando simultaneamente em uma multiplicidade de escalas, desde a escala local até a mundial (Santos, [1978]). Foco direcionado para o mercado externo, investimentos em infra-estrutura e eficiência no escoamento da produção são alguns dos imperativos impostos e a economia globalizada reclama condições territoriais indispensáveis para a sua produção e regulação (Santos e Silveira, 2001).

Conseqüentemente, novas tendências no que diz respeito ao sistema de transportes são exigidas pelo mercado e apoiadas pelo Estado, configurando novos recortes espaciais que acentuam a racionalidade do espaço. As forças produtoras da globalização vêem o espaço como recurso e sob uma perspectiva geométrica, expressa nas redes, na extensão e nas verticalidades, cujo processo gerador envolve uma série de eventos e de fluxos; acontecimentos hierárquicos que conduzem a interdependências longínquas e a solidariedades organizacionais. O tempo do mundo instala-se sobre o lugar, tornando-o subalterno.

Assim, consideramos relevante direcionar a ótica analítica deste trabalho às áreas que estão sendo desbravadas e reocupadas mediante a lógica da globalização e cujo padrão espacial tem sofrido constantes rupturas, vinculando-se estreitamente à expansão das vias de circulação (Machado, 1995). E, como em quase todas as outras partes do País, o processo de valorização do território fez-se por meio das frentes pioneiras – que, a partir de regiões antigas, criaram novas regiões (Lobato Corrêa, 1997).

Um dinamismo territorial que engendrou o direcionamento de fluxos migratórios, a abertura de novas vias de transporte e de comunicações, a configuração de novos centros

urbanos, a construção de barragens, a instalação de linhas de transmissão, a expansão do turismo e a introdução da logística na circulação regional.

Cidades brotam no cerrado, a floresta urbaniza-se rapidamente e outros circuitos econômicos retroalimentam esse processo, que tem provocado uma profunda transformação na organização do território, sobretudo em termos de transporte e comunicações (Castillo, 2003). Em recente análise sobre as tendências produtivas na Amazônia, Messias da Costa (2004) indica que, “em um futuro próximo”, o acelerado processo de crescimento dos segmentos mais modernos do agronegócio no Centro-Oeste – sobretudo do Mato Grosso – avançará com mais intensidade para os espaços propriamente amazônicos.

Tidas pelo senso comum como a “última fronteira do capital”, partes da Amazônia e do Centro-Oeste, até então desvinculadas de qualquer ordem mercantilista mais avançada em alguns pontos de sua enorme extensão, vêm sofrendo intervenções socioeconômicas e territoriais que podem trazer alguns aspectos positivos, é verdade, mas cujos benefícios diretos, movidos por intensos processos de seletividade espacial e de apropriação privada, possivelmente não serão estendidos a todos os componentes locais. Quais são as possíveis redefinições espaciais em termos regionais e nacionais? Podemos dizer que a produção de espaços corporativos e a busca pela especialização produtiva dos lugares estão intensificando o uso diferencial acentuado do território nessas áreas?

A fluidez territorial decorrente da circulação de emergentes fluxos materiais nessa vasta porção do território nacional deve ser estudada e compreendida. “Um sistema de circulação é um instrumento criado, produzido por atores, e é reproduzido de uma forma variável, em função dos projetos políticos e econômicos que evoluem” (Raffestin, [1980]:207). Torna-se uma tarefa nobre, pois, tentarmos contribuir de alguma forma para o entendimento das dinâmicas territoriais contemporâneas que vêm sendo operadas em frações do território brasileiro com densidade demográfica bem inferior à média nacional, de difícil acesso e historicamente marginalizadas pelos centros decisórios do País, mas que ressurgem inseridas em um processo que parece ser pouco benéfico às comunidades locais.

Pretendemos, dessa maneira, proporcionar uma interpretação coerente de um pedaço do real à luz de um arcabouço teórico-metodológico que considera o espaço como categoria central da ciência geográfica.

Boa leitura !!!

* * * * *

PARTE I

A CIRCULAÇÃO ADQUIRE NOVO CONTEÚDO NO PLANALTO CENTRAL E NA BACIA AMAZÔNICA COM A INSTALAÇÃO DE REDES TÉCNICAS MODERNAS

A evolução que marca as etapas do processo de trabalho e das relações sociais marca, também, as mudanças verificadas no espaço geográfico, tanto morfológicamente, quanto do ponto de vista das funções e dos processos. É assim que as épocas se distinguem umas das outras. (Santos, [1996]:96)

Do remo, estribo, machado e facão ao trem, avião e, finalmente, ao automóvel. Pela primeira vez na história do Brasil, os caminhos artificiais dos sertões de Mato Grosso e Goiás – antigas trilhas indígenas, boiadeiras e faiscadoras constituídas durante o período colonial – sofreram modificações estruturais, alterando bruscamente a fluidez territorial da região. Na Amazônia, a situação não era diferente. O ciclo da borracha introduziu em seu complexo e extenso sistema hidrográfico os barcos e navios dotados de motor a vapor, imprimindo mais velocidade às viagens regionais – que passaram a atingir pontos ermos na floresta. No século XX, campos de pouso e rodovias foram encravados na hiléia, reforçando a inserção do meio técnico-científico e transformando a paisagem e os padrões regionais de circulação e comunicação em meio a uma natureza pujante e colossal.

Os sistemas de objetos e ações designados pelo Estado, da nascente República aos anos dourados de Juscelino Kubitschek, objetivavam empreender obras de penetração ao interior do imenso território – que, sob o bordão da integração nacional, precisava tornar-se conhecido, ocupado, colonizado, protegido e povoado. Assim, criavam-se as condições mínimas para que técnicas exógenas passassem a interferir nos nexos locais.

Na retórica da época, intimamente relacionada às premissas positivistas, o progresso e a civilização não poderiam ser detidos. A perspectiva de expansão econômica com o desbravamento e a exploração racional de novas áreas alimentava as ilusões da elite nacional e de alguns setores do capital internacional, numa espécie de conluio engrenado. O conflito, entretanto, era inevitável, pois adiante da “marcha civilizadora” sempre havia modos de vida pretéritos, geralmente ditados pelas necessidades do lugar.

* * * * *

CAPÍTULO 1 – A PARTIR DA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX, TECNOSFERA E PSICOSFERA CRUZAM O CAMINHO DE ÍNDIOS E CABOCLOS

A região Centro-Oeste (...) distingue-se da Amazônia pelo fato da continuidade espacial da ocupação, feita a partir de capitais mais intensivos, com a evidência de maior composição orgânica e num subespaço onde a fluidez é maior. E na Amazônia houve, desde o século XIX, condições para a concentração da população em poucos núcleos, em função da descontinuidade e da raridade do povoamento. O que há de comum a esses subespaços é o aparecimento de um processo vigoroso de urbanização, paralelamente às novas vagas de povoamento, ao contrário do resto do país, onde o povoamento precedia a urbanização. (Santos e Silveira, 2001:276-77)

1.1 A introdução da máquina a vapor na navegação interior intensifica o movimento de fluxos e configura novos arranjos territoriais regionais

Em 1500, o navegador castelhano Vicente Yañez Pinzón já havia anunciado ao Velho Mundo a existência de um imenso *mar de agua dulce* do outro lado do Atlântico, mas foi por obra de querelas geopolíticas entre as coroas Portuguesa e Espanhola que as primeiras incursões ibéricas ao desconhecido e misterioso universo amazônico ocorreram. Ainda durante a primeira metade do século XVI, Diego de Ordaz, Francisco de Orellana e Pedro de Ursua conseguiram descer os Andes e navegar no Rio Amazonas a serviço de Castela, mas coube aos portugueses a fundação do primeiro núcleo de povoamento na Bacia Amazônica.

Somente as viagens de reconhecimento demonstraram que a linha do Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494 pelos dois principais impérios marítimos daquela época, atribuía a Portugal toda a ponta leste do Brasil atual, cortando a América do Sul na região próxima da foz do Amazonas. Acreditava-se que somente a instalação de pequenos vilarejos e vilas e a nomeação de mandatários em nome do rei garantiriam sob o domínio da Coroa aquela imensidão de terras, várzeas e rios. Em 1616, com a fundação do Forte do Presépio, que daria origem à Feliz Lusitânia¹ (atual Belém), na desembocadura do grande rio, Portugal passou a ocupar os grandes afluentes do Baixo Amazonas, tornando Tordesilhas um papel sem valor.

Assim, a política de Portugal em relação à Amazônia foi de pura e simples defesa de seus interesses comerciais e manutenção do domínio territorial – e, conseqüentemente, a navegação do Rio Amazonas estava fechada a navios estrangeiros, pois ingleses, franceses e holandeses também cobiçavam se enveredar por seus caminhos. Em 1622, Luís Aranha

de Vasconcelos mapeou o Baixo Amazonas, descobrindo que o rio principal separa-se em dois grandes braços a cerca de 480 quilômetros do mar.

Em 1637, sob a coordenação de Pedro Teixeira, foi empreendida uma viagem ao longo de toda a calha do Amazonas, feito que se tornaria o ponto de partida para a penetração lusitana pelo interior do vale amazônico, propiciando o levantamento de informações significativas e a realização de outras expedições de vulto. Oito meses depois de ter zarpado de Cametá, numa viagem rio acima, a comitiva fluvial composta por 70 portugueses, 1.200 índios remadores, 47 canoas grandes e inúmeras ubás² alcançou o Rio Napo em Payamina, no Equador, de onde subiu os Andes e chegou a Quito, importante núcleo de povoamento do quinhão espanhol de Tordesilhas.

Na segunda metade do século XVII, a busca infrutífera por metais levou Portugal a organizar o comércio de especiarias na Amazônia, chamadas de “drogas do sertão”³, que gerou uma base espacial de cunho administrativo, econômico, militar e religioso, garantindo a posse da região nesse primeiro momento. Dessa forma, os núcleos populacionais foram sendo fundados em torno de fortificações estratégicas, geralmente edificadas em “terraços enxutos” na proximidade ou confluência de tributários importantes do Amazonas, e/ou de aldeamentos missionários de várias ordens religiosas, promotores da catequese dos indígenas e da exploração dos produtos da floresta. Assim nasceram Alenquer (PA), Bragança (PA), Faro (PA), Macapá, Monte Alegre (PA), Porto de Moz (PA), Silves (AM), Coari (AM), Cametá (PA), Santarém (PA), Óbidos (PA), Itacoatiara (AM), Manaus, Barcelos (AM), Almeirim (PA), Moura (AM), Airão (AM), Borba (AM), Barcarena (PA) e Tefé (AM), entre outras cidades.

Por causa de sua excelente condição geográfica, Belém transformou-se no ponto nevrálgico deste ciclo, funcionando como principal entreposto, centro exportador e elo direto com Lisboa (FIGURA 1). As outras pequenas localidades atuaram como pontos de concentração das drogas coletadas, que posteriormente seriam enviadas para Belém e para a Europa, mantendo quase nenhum contato entre si.

Baixa formação de capital, atividade econômica tipicamente predatória (extrativismo), consumo local baseado em atividades de subsistência, utilização da mão-de-obra indígena na coleta das drogas e a inexistência de outra atividade econômica regional de peso caracterizaram este ciclo, também responsável pela dispersão espacial de núcleos populacionais, pontos de comércio e feitorias ao longo de toda a Bacia Amazônica. Embora incipiente do ponto de vista econômico, essa dinâmica tornou-se fundamental para garantir a posse da maior parte da bacia a Portugal, ratificada pelo Tratado de Madri (1750).

FIGURA 1 – ALCANCE GEOGRÁFICO DA EXPLORAÇÃO DAS DROGAS DO SERTÃO

FONTE: CÔRREA *et al* (1974:91).

Até 1750, a política da Coroa foi realizada de acordo com as necessidades do momento, aceitando as condições específicas dos lugares. Entretanto, diante da necessidade de acúmulo de capitais – o ciclo das drogas do sertão não contribuiu para a restauração econômica da Metrópole conforme se esperava –, o Estado português, sob os auspícios do absolutismo imposto pelo Marquês de Pombal, resolveu imprimir um cunho capitalista à economia da Amazônia, excluindo a intermediação dos missionários no comércio das especiarias da floresta e refletindo o poder real diretamente sobre o território.

Entre as medidas adotadas, registraram-se a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão; a coleta de drogas mais intensiva e sistemática; o incentivo à agricultura (arroz, café e cacau) e à pecuária (Ilha de Marajó) e a consolidação da dominação lusa, com base em Belém.⁴

Pelos rios do Pantanal ou por terra, revelam-se os sertões do Planalto Central

Durante o século XVII, inúmeras entradas e bandeiras oriundas da Capitania de São Paulo já haviam adentrado os sertões do Mato Grosso e Goiás à procura de índios e riquezas para a Coroa. Mas foi a descoberta de metais preciosos, ainda na primeira metade do século XVIII, que alavancou a economia daqueles sertões e gerou um fluxo migratório para a região, provocando o surgimento de vários núcleos populacionais e o incremento da ligação territorial com as áreas mais dinâmicas da Colônia (Guimarães e Leme, 2002; Furtado, [1959]; Filho, 1999).

O ouro de aluvião originou a Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá (1718), o Arraial de Sant'Anna (1725), Nossa Senhora do Rosário de Meia Ponte (1727), atual Pirenópolis (GO); e a Vila Bela da Santíssima Trindade (1752), entre outros povoados. O Arraial de Sant'Anna, elevado a categoria de Vila Boa de Goiaz (atual Cidade de Goiás), e a Vila Bela seriam designadas, anos mais tarde, capitais das Capitanias de Goiás e Mato Grosso⁵, desmembradas da Capitania de São Paulo em 1748 e 1749, respectivamente.

A fluidez territorial engendrada pela mineração (que teve a pecuária como suporte econômico e demográfico) e pela necessidade de ratificar o Tratado de Madri pelo princípio do *uti possidetis* (posse pelo uso) – as terras já ocupadas pelos indígenas não obtiveram qualquer direito a reconhecimento de validade – expandiu as comunicações no Planalto Central, com duas variáveis bem distintas: uma terrestre e outra fluvial. A primeira nada mais foi do que um caminho terrestre, em meio aos chapadões, ligando Cuiabá a Vila Boa de Goyas – cuja abertura se deu em 1736 por sertanistas paulistas para escapar dos caminhos fluviais do século anterior, utilizados pelos bandeirantes a partir do Rio Tietê (4 a 5 meses de viagem desde Porto Feliz, enfrentando mais de 100 saltos e cachoeiras e os índios dos pantanais).

A partir da capital goiana, havia o entroncamento com a chamada “rota salineira”, que, saindo do Rio de Janeiro, seguia pelo sul de Minas, Paracatu (MG) e Meia Ponte. “Por essa rota descia o gado para o mercado do Sudeste e chegavam os principais produtos de importação, como o sal e alguns armarinhos, perfumes e utensílios vindos do exterior” (Guimarães e Leme, 2002:25). Goiás também possuía ligações terrestres com São Paulo, pelo Triângulo Mineiro, e com a Bahia.

Mesmo já em plena decadência da mineração, interessava a Portugal incentivar expedições rumo ao Norte, via Mato Grosso, pelos rios Paraguai, Guaporé e Mamoré para atingir o Madeira e garantir as fronteiras da Colônia. Dessa forma, foram edificadas, beirando aqueles cursos d'água, os fortes Nossa Senhora da Conceição (1754), Iguatemi (1767), Coimbra (1775) e Príncipe da Beira (1776). Esse uso geopolítico do território também originou, em 1778, os núcleos de povoamento de Vila Maria do Paraguai (atual Cáceres) e Albuquerque (atual Corumbá), além de Poconé (1781) e Miranda (1797). Além dessas duas rotas – pantaneira (ligação entre Cuiabá, Cáceres e Corumbá) e monções do Norte (ligação Vila Bela – Belém pelo Madeira) –, a variável fluvial completa-se com o tramo Tocantins-Araguaia, de expressiva importância para o norte da Capitania de Goiás.

A ligação fluvial entre Mato Grosso e Pará, navegada pela primeira vez em 1752, representou, segundo Davidson (*apud* Filho, 1999:158), importante papel de sobrevivência para a Região Centro-Oeste, “tão distante dos centros principais da Colônia e com eles tão

difícilmente conectada“. “(...) quando o primeiro comboio de canoas formalmente autorizado navegou corrente abaixo de Vila Bela a Belém, até a primeira década do século XIX, os rios Guaporé-Mamoré-Madeira constituíram uma artéria indispensável do posto fronteiro de Mato Grosso.” O mesmo autor salienta que as relações comerciais com o Pará perfizeram 21% de todo o movimento mato-grossense até 1768 e 34% deste ano a 1788, com o florescimento da Companhia do Pará. A partir daí, há o declínio dessa relação, quando, em 1808, todo o comércio de Vila Bela volta-se para os portos da costa leste, “diretamente ou através de agentes intermediários como Cuiabá”.

Outro pequeno surto de ligação entre as duas capitanias foi registrado no início do século XIX com a exploração de diamantes em torno do atual município de Diamantino (MT), na Chapada dos Parecis. As rotas comerciais utilizaram os rios Juruena, Arinos e Teles Pires para adentrar o Pará pelo Tapajós, chegando a Santarém e, em seguida, a Belém. “(...) a exploração do diamante, apesar de não ter gerado riquezas para Mato Grosso, contribuiu para a difusão da atividade agropecuária, incrementando as relações comerciais e expansão da ocupação para o Norte” (Moreno e Higa, 2005:25).

No período que transcorreu entre o esgotamento da atividade mineradora em Goiás e Mato Grosso (último quartel do século XVIII) e o primeiro esboço de integração ao mercado interno (início do século XX), “as atividades econômicas no Centro-Oeste foram bastante incipientes, mas já guardando algumas características intra e interestaduais diferenciadoras que (...) ajudam a compreender as condições e os desdobramentos da própria integração complementar ao mercado nacional” (Guimarães e Leme, 2002:24).

Os mesmos autores explicam que, conseqüentemente, houve a fragmentação intra-estadual de Goiás, cuja ocupação passou a desenhar três subáreas distintas (norte, sudoeste e sede administrativa); e o isolamento entre o norte e o sul do Mato Grosso. Borges (2001) tenta relativizar essa situação de “isolamento absoluto” do Mato Grosso, mesmo reconhecendo que a decadência da mineração significou a estagnação econômica da Província, cuja reconstrução passaria a ocorrer após a Guerra do Paraguai (1864-70) com a exigência de ações mais incisivas do governo central, sobretudo em relação à defesa das fronteiras e ao estabelecimento de um sistema de comunicações e transportes mais eficiente.

Com o ciclo da borracha, novos vetores do mundo atingem a Amazônia

Após o rompimento da dominação lusa (1822) e a Revolta da Cabanagem (1835-40) – uma espécie de insurreição do povo paraense contra a burguesia local que se instalara com a independência do País –, um evento de origem exógena iria revolucionar a

Amazônia, em todos os sentidos. A descoberta do processo de vulcanização da borracha⁶, em 1839, pelo norte-americano Goodyear, tornaria o interior da floresta um dos principais alvos do capitalismo internacional, já que a crescente demanda pela matéria-prima em processos industriais apresentava-se como possibilidade real da multiplicação de capitais.

O escoamento das pélas de borracha⁷ a partir dos seringais exigiria técnicas modernas de transporte fluvial e algumas ações seriam empreendidas para incrementá-lo, proporcionando maior fluidez. “Vencer as enormes distâncias que separavam os seringais dos portos exportadores (Manaus e Belém) só seria possível utilizando como vias de comunicação e transportes a complexa trama fluvial que constitui a grande bacia do Rio Amazonas” (Tertuliano Neto, 1991:32).

A expansão crescente da produção (de 367 t, em 1845, para 1.395 t, em 1851), alavancada pela vertiginosa demanda, motivou a criação da Província do Amazonas, em 1850, com a capital em São José da Barra do Rio Negro – teve o seu nome mudado para Manáos em 1856, quando instalada definitivamente, em substituição a Barcelos. Ponto estratégico na complexa trama fluvial regional, a nova capital exerceria relevante papel de entreposto comercial durante todo o ciclo da borracha.

Se o padrão de ocupação espacial da bacia não sofreu modificações estruturais, a circulação regional foi bruscamente modificada. Pela primeira vez na história, um elemento representativo da tecnosfera do período técnico-científico invadiria os domínios da floresta, até então caracterizados pela prevalência do meio natural nas práticas sociais e no uso do território. A introdução da máquina a vapor na navegação fluvial imprimiu uma velocidade desconhecida aos padrões regionais que, além disso, aumentou exponencialmente a sua capacidade de transporte de carga e de pessoas.

Em viagem ao Brasil, o cientista francês Émile Levasseur⁸ observou que, antes do advento da máquina a vapor, uma viagem entre Manaus e Belém, a remo, sirga (técnica indígena de navegar contra a correnteza com o auxílio de cordas atadas à mata ciliar) ou a vela, consumia entre 96 e 195 dias para subir, e entre 47 e 67 para descer. Com o vapor, o tempo de viagem caiu para 10 ou 11 dias, tanto na subida quanto na descida.

Para Nogueira (1999:75), a motorização das embarcações “colocará em outro patamar a produção do espaço amazônico”, alterando os ritmos internos e os subordinando a um outro ritmo, o externo. Ademais, cita a ampliação da atuação dos regatões, verdadeiros comerciantes ambulantes fluviais. “O barco motorizado vai revolucionar a noção de uso social do tempo-espaço na região, desorganizando territorialidades/temporalidades instituídas para dar origem a uma reorganização das mesmas.” Mais tarde, entretanto, os “territórios do regateio” seriam reduzidos pelo estabelecimento de barcos de linha, restringindo-se aos

recônditos lugares onde estes não existem regularmente. Segundo Engrácia de Oliveira (1983), apesar de “extremamente espoliador”, o regatão “ligou povoados do interior ao litoral, através de notícias e de mercadorias”.

Esse esquema serve de ilustração ao modo como se dava o uso diferenciado do território amazônico a partir das redes criadas para distribuir-coletar mercadorias. Percebe-se, dessa maneira, Igreja, Estado, comerciantes de diversos portes – móveis, nos rios, e fixos, nas cidades –, índios, colonos, caboclos e funcionários participando de uma ampla cadeia de relações de dominação e de subordinação, de produção e de consumo que determinava a organização social do espaço criando fluxos mais e menos densos. (Nogueira:1999:76)

Carreteiro (1987), em tradicional trabalho sobre a navegação na Amazônia, salienta que a introdução do vapor, motivada por pressões externas, exigiu novos conceitos de gerenciamento, abastecimento e manutenção dos navios, cujo casco de madeira foi substituído pelo de aço no último quartel do século XIX. A inserção do caráter público no setor também foi ressaltada pelo autor, lembrando que a realidade da navegação regular regional ganhou outro significado com participação governamental, sobretudo em relação aos privilégios das concessões e às subvenções.

Segundo Bittencourt (1957:89), o motor transforma os rios da Amazônia em “estradas abertas ao bem-estar e à riqueza”. “Não hesito em afirmar que foi a navegação a vapor que tirou a Amazônia do marasmo em que vivia, dando oportunidades ao seu comércio de uma penetração mais vasta e rápida, ao mesmo tempo fazendo conhecidos os seus recursos naturais.”

Em 1839, Belém já era atingida pelos navios da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, que articulavam todo o litoral brasileiro. Na segunda metade do século XIX, o governo imperial, dominado pela apreensão política de uma possível investida externa sobre a cobiçada Amazônia⁹, decidiu atribuir por decreto o monopólio da navegação no Amazonas ao Barão de Mauá, que incorporou por 142 mil libras-ouro a Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas, subvencionada pelo Governo do Pará para efetuar viagens fluviais rumo ao interior da província, com destino a São José da Barra do Rio Negro.

No mesmo ano em que iniciou as suas operações (1853), Mauá renunciou à concessão de 30 anos que lhe tinha sido outorgada e preferiu o regime de viagens subvencionadas em quatro linhas: (1) Manaus – Belém; (2) Manaus – Nauta (Peru); (3) Manaus – Santa Isabel do Rio Negro e (4) Belém – Baião. A crescente demanda pela produção gumífera e pelo comércio de mercadorias induziu o surgimento da Companhia Fluvial do Alto Amazonas (1866), Companhia Fluvial Paraense (1867) e *The Amazon Steam Navigation Company Limited* (1870)¹⁰, empresa inglesa que penetraria nos bons negócios desse setor, impulsionando, em definitivo, o comércio na Província do Amazonas. Libertando-se gradativamente da dependência do vizinho Pará¹¹, foram criadas linhas

diretas entre Manaus e o estrangeiro (Gênova, Liverpool e Nova York) e, no território nacional, com o Rio de Janeiro, Alto Amazonas, Madeira, Purus e Juruá.

Esse cenário de vigorosa competição capitalista registraria como desfecho uma seqüência de fusões de empresas. Em 1870, a empresa de Mauá adquiriu as duas concorrentes nacionais para, em 1872, ser incorporada pela companhia inglesa, tornando-se, assim, a única empresa em linha na navegação regional (Tertuliano Neto, 1991). No ano seguinte, já contava com 20 vapores e capacidade total de carga de 9 mil t. Inúmeros relatos de viajantes dão conta de que houve uma queda na qualidade dos serviços prestados, mesmo se tratando de uma empresa subsidiada pelo governo.

Nas duas décadas que precederam a passagem para o século XX, o ciclo da borracha começava a sua escalada rumo ao auge, resultado da elevação dos preços internacionais por causa do uso da matéria-prima na fabricação de pneumáticos para a florescente indústria automobilística. As facilidades oferecidas pela navegação a vapor expandiram a exploração dos seringais, que até 1850 esteve circunscrita às vizinhanças de Belém, avançando rumo aos vales do Xingu, Tapajós, Madeira, Purus e Juruá. Assim, a demanda por novos barcos e pela ampliação do número de empresas de navegação era iminente.

Em 1882, é fundada em Belém a Companhia Pará e Amazonas. Também se avolumava a encomenda de navios apelidados de “gaiola” para atender os “aviamentos” para o interior das casas comerciais de Belém e Manaus, enquanto lanchas e batelões eram adquiridas pelos proprietários dos “barracões”.¹²

Para suprir a demanda por mão-de-obra, a Região Norte recebia um grande contingente de nordestinos, que se espalharam por toda a bacia, extrapolando as fronteiras do Brasil em direção à Bolívia¹³. Estima-se que entre 1872 e 1910, mais de 300 mil nordestinos adentraram a floresta úmida, em um movimento que Celso Furtado ([1959]:134) qualificou de “transumância amazônica”, que consistiu basicamente em um “enorme desgaste humano”. Com o declínio do ciclo da borracha, a miséria generalizou-se rapidamente: “Sem meios para regressar e na ignorância do que realmente se passava na economia mundial do produto, lá foram ficando. Obrigados a completar seu orçamento com recursos locais de caça e pesca, foram regredindo à forma mais primitiva da economia de subsistência (...)”.

Para Eidorfe (1958:71), é tão grande e acentuada a influência do nordestino na região, que houve o advento de uma nova Amazônia, completamente distinta daquela tradicional ou cabocla, “uma Amazônia com outra mentalidade, novos estilos de vida, novos padrões culturais”. Pode-se afirmar, então, que o ciclo da borracha concretizou a primeira

articulação territorial entre as regiões Norte e Nordeste, naquele momento restrita à entrada de migrantes (geralmente flagelados da seca) pelo Porto de Belém.

A lei do “beneficiamento da borracha”, editada pelo Governo do Amazonas em 8 de julho de 1900, contribuiu de maneira relevante para que os fluxos de ou para Manaus aumentassem, já que havia se tornado obrigatório o corte das pélas, verificando-se a sua qualidade. Conseqüentemente, várias casas comerciais de Belém foram obrigadas a transferir as suas sedes para a capital amazonense. Em 1902, o Porto de Manaus recebeu 140 navios estrangeiros, 342 interestaduais e 617 do interior do Estado.

Diante de tamanha afluência, urgia modernizar o porto, cujo edital de licitação fora lançado em setembro de 1899. A firma vencedora, Rymkiewicz & Co., comprometera-se a cumprir o prazo de 60 anos previsto pelo contrato, cujas obrigações eram “regularizar a margem do rio, construir um cais, rampa de acesso, obras permanentes e flutuantes para atracação de qualquer navio em qualquer época do ano, e serviços de carga, descarga e armazenagem com relação à pequena e grande navegação”. Além do porto, o contrato também previa a construção de um novo edifício para a alfândega e outro para a guardamoria (torre com farol destinada ao policiamento fiscal no porto e a bordo dos navios).¹⁴ Entretanto, a firma não cumpriu o contrato, transferido em 1902 para a empresa inglesa *Manaos Harbour Limited*, que conclui todas as determinações contratuais (inclusive os dois cais flutuantes de aço) em 1919.

O Porto de Belém foi outro fixo incrementado no sistema de engenharia regional, em consonância com a modernização portuária de Manaus. Em 1880, 292 navios ancoraram no antigo cais da capital paraense, com movimentação de 258.115 t de carga. Apenas para proporcionar uma idéia do crescimento imposto pelo ciclo da borracha, 40 anos antes o movimento comercial registrado foi de 78 navios atracados e apenas 11.252 t de carga!

Em 1906, o empresário norte-americano Percival Farquhar¹⁵ venceu a concorrência pública aberta para as obras de modernização do Porto de Belém, que estabelecia a construção de 1.500 m de cais e de edifícios de administração e fiscalização; instalação de guindaste, linha férrea, armazéns, bóias de sinalização e iluminação e obras de aterramento e dragagem. Foi organizada a empresa *Port of Para*, de capital inglês, para cumprir a concessão estatal.

Em agosto de 1910, quando já se enxergava no horizonte uma crise iminente na navegação regional por causa de conflitos entre os armadores e o poder público, findava o contrato entre a *The Amazon Steam Navigation* e a União. Em nova concorrência, venceu a mesma empresa (a maior do mundo em número de embarcações e em extensão das linhas,

segundo Carreteiro, *op. cit.*) que a partir do novo contrato, lavrado em 31 de agosto de 1912, passou a se chamar *The Amazon River Steam Navigation Company Limited*.

A nova empresa, sob a manutenção do regime de subvenção estatal, dispunha de 47 navios, com o registro de 16.440 t, comprometendo-se a efetuar anualmente 357.388 milhas de navegação inglesa. “As outras empresas menores, que não se uniram quando fora oportuno, começaram com prejuízos sensíveis, a baixar seus fretes e passagens, a fim de acompanhar ou seguir as tabelas da Amazon River” (Bittencourt, 1956:89-90). Com isso, consumava-se o domínio inglês em todo o setor de transportes da Amazônia.

***Belle Époque* para a elite e retração do território para os indígenas**

Nos primeiros anos da República, a borracha coletada na Amazônia, considerada a de melhor qualidade do mundo, era exportada principalmente para Nova York e Liverpool, e também para Le Havre (França), Hamburgo, Antuérpia e Lisboa, praças menores. Belém e Manaus funcionavam como a porta de saída do produto, com grande afluência de companhias de navegação estrangeiras, como a *Booth S.S.C.*, *Red Cross Line* e *Hamburg-Amerika-Line*.

Não podemos, entretanto, apenas qualificar as duas principais cidades do subespaço amazônico como simples entrepostos de um ciclo econômico. O mundo passava por uma época de grande expansão do sistema capitalista, ancorado pelo advento da segunda Revolução Industrial (ou Revolução Científico-Tecnológica), e Manaus e Belém também funcionaram como receptáculos desse processo, cujos eventos mantinham relações explícitas com a modernidade em curso – representada pelas especificidades do que fora chamado de *Belle Époque*. A partir de agora, os impactos dessa prodigiosa escalada da produção seriam sentidos na sua plenitude: hábitos, costumes, cotidianos, ritmo e intensidade dos transportes, das comunicações e do trabalho (Sevcenko, 1998).

As transformações do meio geográfico, cada vez mais mecanizado e subordinado aos imperativos da ciência, dariam a percepção de que o mundo era tomado como um todo integrado, dando início ao processo que culminará no que Milton Santos chamou de “alargamento dos contextos”. “De fato, nunca em nenhum período anterior, tantas pessoas foram envolvidas de modo tão complexo e tão rápido num processo dramático de transformação de seus hábitos cotidianos, suas convicções, seus modos de percepção e até seus reflexos instintivos” (Sevcenko, *op. cit.*, p.7-8).

No cenário brasileiro, a elite republicana adotou uma completa abertura da economia nacional aos capitais estrangeiros, pois a diretriz era “promover uma industrialização imediata e a modernização do país a ‘todo custo’”. Como consequência, os bens de

consumo duráveis e não-duráveis e os novos padrões de gestão social¹⁶ iriam compor um “quadro luminoso”, uma psicosfera que tentaria justificar o enraizamento no território de um sistema exógeno de objetos e ações, modelado segundo os desígnios hegemônicos norte-americanos e europeus.

A concentração de grandes firmas exportadoras estrangeiras (Adalbert H. Alden, Shrader, Gruner & Co., Hitt & Co., Gordon & Co., Neale & Co., etc), bombas de sucção dos recursos gerados e responsáveis pelo monopólio do mercado da borracha e subordinação dos agentes internos envolvidos na produção e circulação, aliada ao papel de centros político-administrativos transformaram Belém e Manaus, como dizem Becker e Egler, em “verdadeiras ilhas no meio da floresta”, onde o excedente resultante da exportação se materializava em prédios suntuosos e em toda sorte de consumo de bens de luxo importados.

Fora dessas cidades, pouco aconteceu, pois não houve investimentos significativos, seja no sistema de transportes, que exigia apenas pequenos portos e estaleiros para construção e reparos de embarcações, seja na própria agricultura de alimentos regionais, já que a maioria dos bens consumidos (...) eram importados e o seringueiro praticava a agricultura de subsistência e a pesca (...). (1994:110-11)

Diante dos olhos do mundo, Manaus era apresentada como a “nova Paris”, grande cidade moderna e atraente da Amazônia:

As imagens estampadas nos postais denotam uma nova urbe em meio à floresta. Já as mensagens enfatizavam o embasbacamento diante da opulência local. As menções ao Teatro Amazonas eram sempre acompanhadas de “adjetivos sintéticos” que atribuíam as qualidades de “suntuoso”, “magnífico”, “grandioso”. (...) As obras de engenharia do “flutuante do plano inclinado” ou do quartel de infantaria chamavam atenção e eram exaltadas pelas arrojadas técnicas modernas. Os palacetes e casarios do potentado local, enriquecido com o comércio do látex, introduziram soluções arquitetônicas sofisticadas, pontuadas por orientalismos, colunas greco-romanas, volutas e rebuscadas curvas art nouveau, que pasmavam as vistas daqueles recém-desembarcados. O hotel Cercle Comercial oferecia condições de vida principescas, conforme registrou um hóspede, que informava ao amigo de Lisboa dispor de “barbearia”, “bilhares”, “banhos aromáticos”, e “vinhos de todas as procedências do mundo”. (Schapochnik, 1998:437)

A imagem de Belém também era cintilante. As transformações pelas quais a cidade estava sendo submetida consistiam em um amplo leque de intervenções públicas direcionadas por novos códigos urbanos, “do alinhamento das construções que, agora, ganhavam varandas na frente dos pavimentos; na ornamentação das antigas praças alagadiças e recém plantadas com amendoeiras e casuarinas; na construção do Mercado Municipal, junto ao Ver-o-Peso (...); na instalação da Freguesia de Nazaré; na iluminação pública a gás carbônico (...); na construção de diversos edifícios públicos” (Vicentini, 2004:123), além da inauguração dos serviços telegráficos e do Teatro da Paz.

O afluxo de imigrantes era tão representativo em Belém que comunidades de várias nacionalidades – libanesa, japonesa, italiana, espanhola, francesa, marroquina, inglesa, portuguesa, alemã e barbadiana – foram organizadas na cidade. O olhar estrangeiro geralmente remetia a uma beleza exótica desenhada nos trópicos:

Construída regularmente, possui belos edifícios, um largo cais de pedras, belas esplanadas. Seus numerosos campanários são de um efeito pitoresco quando vistos do rio. É uma das cidades mais importantes do Brasil. (Levasseur, *op. cit.*, p.94)

O crescimento populacional da Região Norte de 1872 a 1900, durante boa parte do boom da borracha, também foi espantoso, muito superior à taxa nacional (108,8% contra 75,6%). O reflexo imediato desse fenômeno encontra explicações na atração econômica exercida pelas duas capitais amazônicas. Em 1872, Belém, com 61.997 habitantes, era a quarta maior cidade do País, atrás apenas do Rio de Janeiro (274.972), Salvador (129.109) e Recife (116.671). Em 1900, aparece em quinto lugar, tendo sido ultrapassada por São Paulo, enquanto Manaus figura na oitava colocação (50.300 habitantes), atrás das cidades citadas e de Porto Alegre e Niterói.

Entretanto, essa idéia de cidades modernas encravadas na floresta, incorporando os códigos e símbolos da modernidade, contrastava imensamente com a situação de grande parte da parcela da sociedade composta por índios e caboclos, privados de sua própria terra e/ou incorporados ao sistema de exploração gumífera de maneira compulsória e desvantajosa.

Bem antes da chegada dos nordestinos, como nos revela Engrácia de Oliveira (1983), os indígenas eram aliciados para o trabalho nos seringais e para serviços diversos. Além disso, a expansão territorial da coleta do látex passou a ocupar zonas até então inexploradas ou escassamente penetradas, ocasionando a retração das áreas indígenas e a conseqüente dispersão das populações – e, em muitos casos, a sua extinção, no plano físico e cultural.

No Rio Xingu, os Tucunypapé, Shipaya e Curuaya deixaram de existir por causa do trabalho forçado. Boa parte dos grupos que habitavam os vales do Purus e Juruá (Pano, Aruak e Katukina), grandes áreas de exploração gumífera, desapareceu, enquanto mais de 50 mil pessoas afluíam à região para a coleta do látex. Outras etnias foram vítimas de perseguição e violência contínuas, e muitos grupos acabaram sendo submetidos à escravidão no regime de barracão.

A partir de 1870, em poucos anos os povos nativos do Acre estavam cercados por brasileiros, peruanos e bolivianos, sem ter para onde fugir ou como resistir a enorme pressão e cobiça do capitalismo internacional por causa da borracha – e, conseqüentemente, passaram a ser vistos como um obstáculo à exploração do látex: “Foi quando começaram as correrias: expedições armadas feitas com o objetivo de matar as lideranças das aldeias, aprisionar homens para o trabalho e obter mulheres que seriam vendidas aos seringueiros.”¹⁷

A política indigenista do governo imperial era orientada pelos Diretores Gerais de Índios (cuja lei, assinada em 1845, havia renovado o antigo sistema de Diretório), “predominando os preconceitos e as idéias falsas acerca dos índios, que, em nome do

Progresso, deviam ser integrados à sociedade regional envolvente, o que justificava a ação predatória sobre suas terras e o morticínio dos mesmos” (Engrácia de Oliveira, 1983:240). Os interesses do ciclo da borracha prevaleceram e as atividades indigenistas chegaram a se subordinar à Repartição Geral das Terras Públicas, transferidas, em 1861, para o então criado Ministério da Agricultura. “Vê-se, pois, que (...) esse ministério lidava com interesses diametralmente opostos aos das comunidades indígenas, uma vez que eram quase sempre as suas terras que estavam em jogo.”

A matriz sobre a qual se desenvolveram as relações de produção durante o ciclo da borracha, assentada na preponderância do sistema de aviamento, muito pouco contribuiu para que os próprios habitantes dos lugares também pudessem ser contemplados com os aspectos positivos do processo de modernidade em curso naquele contexto.

Segundo o economista Wilson Cano (*apud* Tertuliano Neto, 1991:40), a mola econômica gerada pela coleta, beneficiamento e comércio do látex estruturou-se em torno do pequeno produtor independente, dominado e explorado pelo capital comercial. Além disso, diz o autor, não se estabeleceram condições mínimas para o surgimento de uma “agricultura mercantil de alimentos” e a baixa diversificação da base produtiva não foi suficiente para a “efetiva acumulação de capitais nela gerados”.

Além da configuração de uma perversa cadeia vertical de intermediações de venda a crédito (grandes casas exportadoras e aviadoras – aviador menor – seringalista [barracão] – seringueiro), que prejudicou a transformação do capital comercial em capital produtivo, a extração do látex não fixou o homem no campo, fato que se tornou um grave problema com o atrofiamento da economia gumífera, entre 1910-20.

A primazia fluvial no padrão de ocupação territorial

Neste momento de transição entre o meio natural e o meio técnico-científico, é importante demonstrar e salientar a modelagem do padrão tradicional de ocupação territorial do subespaço amazônico, flúvio-linear. Para José Costa (1992), tal configuração iniciou-se com a fundação do Forte do Presépio e evidenciou uma expansão temporal e geográfica lenta, que perduraria por todo o período colonial e imperial e grande parte da República. Ainda segundo o mesmo autor, a evolução desse padrão foi marcada por espasmos de ampliação (ciclo das drogas do sertão, período pombalino e ciclo da borracha) e dramáticas retrações da atividade econômica. Sua estrutura econômico-espacial era caracterizada por uma hierarquia comandada por Manaus e Belém, centros especializados de prestação de

serviços e intermediação financeiro-comercial entre as áreas de produção primária e os mercados extra-regionais.

Na construção desse processo, o impulso dispensado ao sistema de transportes, sobretudo pela introdução de um objeto técnico que revolucionou a força propulsora dos barcos, trouxe transformações evidentes:

Firmas nacionais e estrangeiras, casas aviadoras encomendaram navios a vapor. Surgiram estaleiros de construção de lanchas em Óbidos e Santarém. A verificação da eficiência da máquina levou alguns pequenos industriais e donos de engenho da região a mecanizarem suas usinas. E, enquanto se substituíam grande parte das antigas embarcações a vela ou a remo, liberou-se uma parcela da mão-de-obra ocupada no setor dos transportes, num período em que a reduzida oferta de força de trabalho iria trazer complicações. Foi, pois, uma condicionante técnica da mais alta significação a navegação a vapor. (Tertuliano Neto, 1991:150-51)

Nogueira (1999:70-71) ressalta a importância adquirida pela navegação fluvial. “Com um padrão de povoamento linear, as sociedades originárias da região construíram, em grande parte, todas as suas relações de comunicação e transporte utilizando o rio como via. A extensão lateral das várzeas, associada à enorme variação do regime fluvial, já dava aos rios a vantagem para a circulação de pessoas e produtos.”

Em importante estudo sobre a urbanização brasileira, Lobato Corrêa (2006) explicita o padrão espacial dendrítico da rede urbana amazônica, destacando o papel dos rios na configuração, distribuição e articulação das cidades.

Não podemos deixar de mencionar a condicionante fluvial, se assim podemos dizer, na circulação do Planalto Central (sobretudo no Mato Grosso), embora aí não tenha exercido um papel determinante como na Amazônia. Na bacia pantaneira, os vapores começaram a navegar pelos rios Cuiabá e Paraguai em 1854, dois anos antes da assinatura do tratado de abertura do Rio Paraguai à navegação estrangeira, entre Corumbá e o Rio da Prata.

Como nos mostra Filho (1999:15), durante o século XIX as rotas aquáticas voltaram a ser privilegiadas para se atingir a capital mato-grossense, como faziam os bandeirantes em tempos pretéritos. “Mas agora os meios de transporte eram navios, e os rios, outros – o Prata, o Paraná e o baixo Paraguai; as canoas do velho Anhembi¹⁸ desapareceram e não voltaram mais.” Verifica-se novamente a prevalência do meio técnico-científico, impondo novos padrões à fluidez territorial.

Guimarães e Leme (2002) explicam que, por causa da precariedade das rotas terrestres de penetração, “a navegação da bacia do Paraguai exerceu grande influência sobre a capacidade de integração de algumas áreas do Centro-Oeste com o mercado, em especial o dos países fronteiriços”. Para Borges (2001), de 1870 a 1890 há um pequeno movimento exportador, cuja organização, baseada no predomínio de produtos extrativos, ocorre de 1890 a 1914, representando uma nova etapa comercial para o Mato Grosso¹⁹. Em Corumbá, toda a produção das destilarias e engenhos adjacentes a Cáceres e Cuiabá (melaço, rapadura,

cachaça e açúcar), juntamente com a de poaia²⁰, borracha, erva-mate e charque, era armazenada para ser enviada pelas casas comerciais aos países do Prata e/ou para os pampas gaúchos.

Em 1880, havia no Pantanal duas linhas de navegação regulares: (1) Cuiabá – Corumbá – Montevideu – Rio de Janeiro, subvencionada pelo Estado à Companhia Nacional de Navegação a Vapor; e (2) Cáceres – Corumbá – Assunção, operada pela Companhia União de Villa Maria. O vapor D. Constança, propriedade da casa comercial Firmo de Mattos e Companhia, e a lancha particular Rio Branco também auxiliavam na movimentação de mercadorias. Em 1890, o vapor Etruria, trazido da Itália, entrou em operação.

Apesar do desenvolvimento da navegação regional, o alto valor dos fretes e a utilização de vapores pequenos por causa do baixo calado do Paraguai durante a estiagem tornavam os serviços insatisfatórios (Borges, 2001). Na primeira década do século XX, a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), como será visto no próximo subcapítulo, resultou em efeitos transformadores para a fluidez do Mato Grosso.

Na Bacia do Araguaia, o início da navegação, em 1868, em Leopoldina (atual Aruanã/GO) representou uma verdadeira epopéia, oriunda da determinação do general Couto de Magalhães em trazer de Cuiabá, em 16 carros de boi, embarcações desmontadas (os vapores Colombo, Mineiro e Araguaia e alguns barcos menores). Até o início da segunda metade do século XX, a ligação da porção norte de Goiás com cidades do sul do Maranhão e com o Pará foi efetuada prioritariamente pelo Rio Araguaia.

Nodosidades fundadoras do esboço de subespaços regionais

A idéia central de nosso trabalho – a configuração de uma rede estruturadora de fluxos que estreita o vínculo de movimento entre partes das atuais regiões Centro-Oeste e Norte e o restante do País – começa a ganhar forma no início do século XX, quando a modelagem de dois arranjos territoriais deve ser considerada como o embrião desse processo, que já esboçava um caráter regional (DIAGRAMA 1 e QUADRO 2).

Preferimos chamá-los de (1) Subespaço Amazônico e (2) Subespaço dos Sertões de Goiás e Mato Grosso, com peculiaridades específicas em relação às respectivas conjunturas econômicas, políticas e sociais.

DIAGRAMA 1 – NODOSIDADES FUNDADORAS DOS SUBESPAÇOS REGIONAIS

**QUADRO 2 – CARACTERÍSTICAS DOS ARRANJOS TERRITORIAIS REGIONAIS
(INÍCIO DO SÉCULO XX)**

	SUBESPAÇO AMAZÔNICO	SUBESPAÇO DOS SERTÕES DE GOIÁS E MATO GROSSO
NODOSIDADES FUNDADORAS	Manaus e Belém	Cuiabá, Cáceres, Corumbá e Vila Boa de Goiás
INTERVENÇÃO ESTATAL	Moderada	Reduzida
CAMPO OPERATÓRIO DA CIRCULAÇÃO	Preponderantemente fluvial	Fluvial e terrestre
EIXO CENTRAL DA CIRCULAÇÃO	Rio Amazonas	Rios Cuiabá e Paraguai

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

Além disso, cabe salientar a tênue conexão entre esses subespaços naquele momento. Um primeiro elemento que poderia explicar essa situação seria a orientação produtiva prioritária para o mercado extra-regional, seja para o estrangeiro (no caso amazônico e do Mato Grosso), seja para o núcleo dinâmico da economia nacional (no caso

de Goiás). A dificuldade de navegação nos rios Tapajós e Xingu, linhas naturais de ligação entre o Pará e o Mato Grosso, também poderia ser apontada como outro fator decisivo para essa, como diria Raffestin [1980], “disjunção territorial”.

A Amazônia ainda era vista como um imenso maciço natural até certo ponto intransponível, como se o peso de sua constituição física – forte calor e umidade, floresta densa e complexa trama fluvial – funcionasse como uma espécie de obstáculo à “penetração e ocupação”, sobretudo sob o viés positivista da época.

A Hiléia é um mundo cuja descrição não se sabe por onde começar: se atendendo à pujança de suas florestas remoçada a todo o instante pelo elemento fertilizador (...), se, ainda, pelo dédalo das caudais a movimentar-se (...). O viajante, que penetra e percorre esse mundo anfíbio, perturba-se diante da magnificência da natureza. (Bittencourt, 1956:11)

A mola propulsora de toda a dinâmica espacial do subespaço amazônico foi, evidentemente, a exploração da borracha, mercadoria que, enquanto monopólio da região, proporcionou um arranjo territorial significativo. Nogueira (1999) não exagera ao deliberar que houve a constituição de uma “geografia da borracha”, representada espacialmente pelas “estradas de seringa”, casas dos seringueiros, barracões, portos de estoques, casas aviadoras, bancos e expedições para o exterior.

O outro subespaço, o dos Sertões de Goiás e Mato Grosso, sob o nosso ponto de vista, foi composto por “ilhas de atividade econômica” (termo emprestado de Abreu [2001]) que não contribuíram significativamente para a integração intra-regional e, conseqüentemente, para a alteração de sua configuração espacial.

A leitura de Raffestin [1980:197] nos autoriza a considerar os conjuntos urbanos (a) Manaus – Belém e (b) Vila Boa de Goyas – Cuiabá – Cáceres – Corumbá como as nodosidades fundadoras de seus respectivos arranjos territoriais, locais de emergência de recursos – que, combinados pelos atores, permitirão o aparecimento de formações políticas detentoras de um poder. São centralidades que surgem quando os atores (Raffestin fala em atores sintagmáticos; preferimos optar por atores hegemônicos) lançam uma estratégia de controle e se estabelecem em um lugar escolhido – um ponto, uma cidade que reúne e concentra – pela facilidade que ele oferece para a defesa ou irradiação de um poder. “Estariamos errados se esquecêssemos as linhas de comunicação organizadas em rede para facilitar a circulação e as trocas. Aqueles que estão em condições de exercer o poder inventam, então, um território organizado.”

As nodosidades fundadoras também podem ser vistas como os pólos dinâmicos internos nos quais Santos (1993:26) se refere ao analisar a organização do território brasileiro em arquipélago, “formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior”. No caso amazônico,

entretanto, a evolução do contexto urbano de Belém e Manaus guardou muitas semelhanças a partir do ciclo da borracha.

Todo o dinamismo engendrado pelo ciclo da borracha fez com que o subespaço amazônico tivesse uma forte inserção na divisão internacional do trabalho. Recorrendo ao historiador Fernand Braudel (1996), será que podemos afirmar que esse subespaço tornou-se uma fração da economia-mundo subordinada ao centro do sistema capitalista, obedecendo ao que ele chamou de “cadeia de subordinações”?

(...) com a modernidade, a primazia econômica torna-se cada vez mais pesada: orienta, perturba, influencia as outras ordens. Exagera as desigualdades, encerra na pobreza ou na riqueza os co-participantes da economia-mundo, atribui-lhes um papel e, ao que parece, por muito tempo. (Braudel, 1996:37)

Manaus e Belém, em uma autêntica divisão de primazias entre cidades, foram os seus centros dominantes. Se durante o capitalismo mercantil europeu todos os idiomas do mundo eram ouvidos em Amsterdã por causa da centralidade exercida pela bolsa de valores ali instalada, o mesmo se pode dizer de Manaus e Belém em relação à atividade gumífera nos trópicos. “Uma economia-mundo possui sempre um pólo urbano, uma cidade no centro da logística dos seus negócios: as informações, as mercadorias, os capitais, os créditos, os homens, as encomendas, as cartas comerciais chegam a ela e dela voltam a sair. Nela, quem dita as leis são grandes comerciantes, por vezes excessivamente ricos” (Braudel, 1996:20).

Também nos interessa, neste momento da análise, destacar a débil ou quase nula participação dos subespaços supracitados na composição do mercado interno, até então praticamente restrito às zonas de influência da economia cafeeira paulista. Por ora, nos contentaremos em salientar alguns elementos referentes ao que Braudel (1998) chamou de mercado nacional, indispensáveis para a compreensão dessa questão ao longo de nosso trabalho.

Para ele, o mercado nacional somente é possível dentro de um quadro de coerência econômica adquirida de um dado espaço político. Para que isso ocorra, são necessárias a precedência de uma maturidade política sobre a econômica, certa coerência interna (economicamente falando) e a facilidade de se comportar como um conjunto com relação ao resto do mundo. O mercado nacional, em poucas palavras, é o “sucesso econômico” dos Estados territoriais. Em um momento mais oportuno, voltaremos a essas questões.

De imediato, cabe-nos frisar que a formação de tais subespaços não foi suficiente para compor um “sistema de movimento do território” na escala nacional – proposto por Contel (2001:357), representa “o conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (imateriais ou materiais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares” – até mesmo pela própria organização territorial do País, em forma de arquipélago.

A transição do meio natural para o meio técnico-científico não foi capaz de romper esse contexto territorial nacional, mas a sucessão histórica de sistemas técnicos

implantados no território, dando-lhe novos usos e conteúdos e mais vigor à fluidez, transformará bruscamente essa dinâmica, acarretando no fortalecimento das desigualdades regionais e nas enormes diferenças de fluidez territorial como um todo, sobretudo em relação à densidade de movimentação dos fluxos.

1.2 Telégrafo e ferrovias instalam-se no rastro da ‘geografia da borracha’ e da expansão do café

A experiência vivida durante a Guerra do Paraguai, na qual as fronteiras ocidentais do Brasil demonstraram-se expostas e vulneráveis, levantou, nos albores da República, a necessidade de expandir as comunicações aos confins do Mato Grosso. O clímax do ciclo da borracha – uma atividade febril em toda a Amazônia – e a “anexação” do território boliviano do Acre, em 1903, foram outros elementos relevantes que induziram o governo a levar linhas telegráficas até Santo Antônio do Madeira, para onde estava sendo construída uma linha ferroviária em comum acordo com a Bolívia²¹.

No último decênio do século XIX, o marechal Cândido Mariano da Silva Rondon já havia integrado a Comissão de Construção das Linhas Telegráficas de Cuiabá ao Araguaia (1890-91) e atuado na obra de reconstrução e consolidação da linha entre a capital mato-grossense e o Rio de Janeiro (1892-98). Natural de Mimoso (atual Santo Antônio do Leverger, município vizinho a Cuiabá), Rondon, descendente do ramo indígena Bororo e Guamá, iniciou, assim, as suas atividades como sertanista e indigenista.

Em 1900, já sob o seu comando, foi instituída a Comissão Cuiabá – Corumbá, com o objetivo de realizar o porteamento telegráfico pelo Pantanal. Três anos mais tarde, toda a fronteira meridional mato-grossense encontrava-se interligada. O telégrafo tirou Corumbá de seu isolamento e a conectou com Forte Coimbra, Porto Murtinho, Bela Vista e outras localidades. Entre 1905 e 1907, Rondon implantou a linha Cáceres – Porto Esperidião – Vila Bela, no noroeste do Estado. Nesse período, com o estudo de 4 mil km de rotas, foram construídos 1.746 km de linhas telegráficas, servindo 17 estações (Paiva, 1971). O trabalho era árduo, penoso e exigente:

Exploração e escolha do traçado, medição das posições geográficas, levantamento de rios, abertura de picadas a foice e a machado através de cerrados e florestas, limpeza do terreno, extração e remoção de postes, abertura de buracos para afincamento de postes, esticamento de fios com solda e fixação de emendas, transporte de material e equipamentos. As chuvas torrenciais, os índios ameaçadores, as serpentes, as feras. As doenças. A incrível quantidade de insetos que mordem, picam, devoram, depositam bernes, causam sofrimentos atrozes. (Paiva, 1971:15)

Ainda em 1907, o governo federal ordenou a criação da Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas, que ficou conhecida como

Comissão Rondon (FIGURA 2), incumbida de levar o telégrafo pela Chapada dos Parecis até o Estado do Amazonas²². Nessa nova empreitada, porém, o marechal receberia em sua equipe a valiosa colaboração de botânicos, biólogos, geógrafos e antropólogos, que mais tarde produziram publicações científicas, plantas cartográficas, trabalhos geográficos e etnográficos e de observações geodésicas e astronômicas editadas pelo Ministério da Agricultura e Conselho Nacional de Proteção aos Índios.

Era preciso reconhecer, mapear e estudar uma região de baixa densidade demográfica, além de produzir levantamentos precisos de inúmeros e desconhecidos rios da Bacia Amazônica. Ou, segundo palavras do relatório oficial da comissão²³, *“a exploração científica do territorio e a sua incorporação ao mundo civilizado formaram os elementos necessarios dum só empreendimento”*.

Resolvi seguir traçado diferente, dirigir-me para o ponto em que o Rio Abunã se entroncava no Madeira, para atingir depois o Rio Acre, em vez de procurar sair adiante do Santo Antônio. Seria, por este plano, muito diferente atravessar o sertão bruto, onde os únicos recursos eram caça, palmito e mel, e a distância acabaria por tornar impossível o abastecimento por Tapirapoã e Juruena.

Era, pois, necessário instalar, no próprio seio do sertão, que se ia atravessar, uma estação de abastecimento, e essa estação só poderia ser estabelecida utilizando as facilidades de navegação. Era preciso escolher um rio que descesse do interior da região a explorar, subindo-o, do poente para nascente (...).
(Paiva, 1971:150)

FIGURA 2 – A UTOPIA DE UM PAÍS UNIFICADO PELA MODERNIDADE

FONTE: Revista Fon-Fon (03/09/1910). In: COSTA, A. M. e SCHWARCZ, L. M. (2002).

Rondon ainda viria ser nomeado, em 1910, o primeiro diretor do recém-criado Serviço de Proteção ao Índio (SPI). Sua estratégia no trato com os indígenas residia no contato pacífico, sem afastá-los de seu habitat natural, não os forçando a trabalhar e respeitando as suas orientações tribais. Havia o intuito implícito, porém, de lhes criar novas necessidades “pelo exemplo e pelo fornecimento de coisas úteis”, além de induzi-los, “por meios suasórios”, aos trabalhos que mais lhes agradavam. Sob o lema “morrer, se necessário for; matar, nunca”, Rondon ainda procurava “revelar, pelo ensino livre e educado,

novos horizontes de vida” (Paiva, 1971). Entre 1913-14, acompanhou o ex-presidente norte-americano, Theodore Roosevelt, em uma expedição pela Amazônia. Em 1927, organizou e chefiou a Inspeção de Fronteiras, em uma vida totalmente dedicada à causa indígena e ao desbravamento dos sertões.

(...) para se conseguir a ocupação de regiões bravias, assistimos ao espectáculo inteiramente inédito do Coronel Rondon entregar à Patria, não só um território ainda desconhecido, mas também toda a população que nelle existia, já mansamente afeiçoada à nossa gente e preparada para receber as modificações dos nossos usos e costumes, da nossa vida e da nossa industria²⁴.

Para Siqueira (2000:96), a obra de Rondon foi o “primeiro esforço de grandes proporções para a integração nacional por meio das comunicações”. Sob o seu comando, foram interligadas as linhas telegráficas existentes do Rio, São Paulo e Triângulo Mineiro com a Amazônia, num total de 6,6 mil km de linhas²⁵. Em um trabalho da Fundação Salvador Arena²⁶, a obra de Rondon é analisada de acordo com o contexto da época, em que as discussões em torno da superação da escravidão e da diversidade racial eram colocadas na busca de uma identidade nacional:

Não há como negar o peso da influência positivista na formação da geração de intelectuais e técnicos que, nos primeiros anos da República, concentravam-se na criação de uma identidade coletiva para o País e buscavam as bases para moldar a nação brasileira. (...) Rondon teria a oportunidade de testar e exercitar essas concepções nas diversas expedições que comandou entre 1900 e 1930 (...). Aos poucos, a Comissão Rondon foi se transformando nessa ‘escola prática do dever’ aos olhos da juventude militar e com isso começou a atrair oficiais engenheiros, ardentes republicanos e positivistas ávidos em conhecer o país e exercitar suas teorias.

Uma posição crítica sobre a atuação de Rondon é encontrada em Moreno (1993), que considera o desaparecimento de aldeias inteiras como resultado da política indigenista do SPI, que posteriormente se aliaria à política de colonização e à venda desordenada de terras devolutas. Além da invasão das terras indígenas demarcadas pelo sertanista, a autora denuncia a rápida decadência das linhas telegráficas implantadas, que em menos de duas décadas foram suplantadas pela radiotelegrafia.

os silvos do trem apitam na selva e na barranca do Rio Paraguai

Quando a Comissão Rondon começou a varar o Mato Grosso em direção ao Porto de Santo Antônio do Madeira, um dos principais signos da tecnosfera daquele contexto também se dirigia ao maior afluente da margem direita do Amazonas. Em uma obra que já havia ceifado muitas vidas pela floresta e os sonhos lucrativos de algumas empresas estrangeiras, os 364 km de trilhos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), entre Guajará-Mirim, na fronteira com a Bolívia, e Porto Velho, onde estava a sede da *Madeira-Mamoré Railway Company*, começavam a ser assentados.

A cidade de Porto Velho nasceu exatamente assim, como o novo marco inicial escolhido para a ferrovia, a partir das instalações da empresa construtora; podemos imaginar essa futura capital da fronteira oeste brasileira surgindo de uma estação ferroviária que marcava o ponto de partida da linha, além das oficinas mecânicas, de um cais muito bem localizado no rio Madeira e das primeiras casas do pessoal técnico-administrativo. (Foot *apud* Vicentini, 2004:133)

Finalmente inaugurada em 1º de agosto de 1912, a EFMM nasceu arruinada, já que o ciclo da borracha encontrava-se em total declínio com a desvalorização do produto amazônico no mercado internacional. Sementes da seringueira haviam sido “biopiratedas” pelo inglês Henry Wickham em 1876, que as introduziu no Jardim Botânico de Kew, em Londres²⁷. Levadas para as colônias asiáticas, foram plantadas de maneira racional, originando os seringais do Ceilão (atual Sri Lanka) e da Malásia, com produção em escala e custos mais baixos, praticamente eliminando o caucho brasileiro do mercado mundial.

O fracasso ferroviário, entretanto, deixou marcas profundas no que viria a se tornar o Território do Guaporé e, mais tarde, o Estado de Rondônia. Dois núcleos funcionais (“pontas de linha”) foram criados nos confins da Amazônia, Porto Velho e Guajará-Mirim, focos de povoamento que impulsionariam gradativamente o processo de urbanização da região. Os trilhos atraíram engenheiros, técnicos, profissionais liberais e médicos; equipamentos, comunicações e capital. A partir dali, aquelas terras nunca mais seriam as mesmas.

Se a EFMM seguiu o rastro da borracha, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) acompanharia a marcha pioneira do café pelo Estado de São Paulo. Havia uma enorme perspectiva em seguir na direção do Rio Paraná, expandindo o campo de ação da economia cafeeira para o noroeste paulista e “replantando de ilhotas de cultura o imenso vazio demográfico dos sertões”. O ideário de sua construção, então, não se resumia apenas ao escoamento de novas áreas produtoras. O projeto da nova via férrea “tem, mais do que qualquer outra, a vocação do Oeste, com que nasceu, no seu traçado primitivo, e que herdou das bandeiras na sua fascinação pelos espaços, imensos e vagos, e na sua investida obstinada para a conquista civilizadora dos sertões” (Azevedo, 1950:48).

Desde 1890, quando um decreto do governo provisório da República acentuara a conveniência de “abrir as riquíssimas zonas de Goiás e Mato Grosso ao comércio e à indústria, trazendo-se ao convívio do progresso (...)”²⁸, o Brasil Central tornou-se alvo de políticas assentadas em três premissas: estratégica, econômica e internacional. A EFNOB, uma “flecha lançada para o oeste”, nasceu essencialmente como uma estrada de penetração para organizar a defesa de fronteiras remotas, promover o povoamento e a colonização de terras quase desertas e dirigir-se a um ponto no Rio Paraguai adequado a encaminhar para o Brasil o comércio do sudeste boliviano e norte paraguaio.

Pela situação geográfica e pelas imensas perspectivas que se abrem, com a terra roxa, às explorações agrícolas, com os rios, à navegação fluvial, com suas cachoeiras, à produção de energia elétrica, e, com suas pastagens naturais, à criação de rebanhos, terá de ser, sem dúvida, o vasto trampolim em que se dará o salto magnífico sobre as terras de Mato Grosso até as fronteiras ocidentais. (Azevedo, 1950:208)²⁹

Os trilhos desse “extenso dreno comercial” começaram a ser implantados em 1905, partindo de Bauru, no Oeste Paulista, e alcançando Porto Esperança, já na beira do Rio Paraguai, em 1914. O traçado original, com destino a Cuiabá, sofreu modificações em 1907, baseando-se em um projeto anterior que sugeria o deslocamento da via para Corumbá – com o intuito de privilegiar o acordo político firmado com a Bolívia, favorecendo também a ligação bioceânica. Em Campo Grande, importante centro agropecuário do Mato Grosso, foi construído um ramal de 317 quilômetros até Ponta Porã, na fronteira com o Paraguai.

No caminho dos trilhos, não houve qualquer tipo de “ação mitigadora” nos moldes adotados por Rondon, que apenas em 1914 traçou um plano de “pacificação” dos Caingangues, “ainda senhores desse vastíssimo sertão de mataria até o Rio Paraná”. Essa nação indígena, ao final do cabo, acabou sendo dizimada, depois de resistir, em “rudes combates e batalhas renhidas”, ao avanço de construtores, povoadores e sertanejos que acompanhavam a via. “Foi essa, na construção da estrada, uma fase heróica em que, durante quase nove anos (...), se repetiam, com os engenheiros e suas turmas, os velhos choques entre índios e bugreiros, e se tornavam mais violentos, à medida que os trilhos, penetrando no interior, se afastavam da vila de Bauru (...)” (Azevedo, 1950:91).

Ao atingir Corumbá, o seu destino final e um dos principais portos do Estado, na margem direita do Rio Paraguai, efetiva-se a possibilidade de concretizar um dos objetivos mais audaciosos da ferrovia: a tão sonhada ligação com o Pacífico. A Transcontinental Sul-Americana poderia, enfim, unir os portos de Santos e de Arica, no Chile, rasgando o território boliviano para descer a vertente ocidental dos Andes.

Além disso, a ferrovia conduziria a porção meridional do Mato Grosso – que mais de meio século depois se transformaria no Estado do Mato Grosso do Sul³⁰ – à zona de influência econômica direta de São Paulo (sobretudo da pecuária paulista), colocando a via fluvial do Paraguai em segundo plano (Borges, 2001; Guimarães e Leme, 2002). Os resultados dessa nova dinâmica na fluidez foram o deslocamento do principal centro comercial de Mato Grosso, de Corumbá para Campo Grande; o aprofundamento das diferenças entre o sul e o norte do Estado e a consolidação de Dourados e Campo Grande como complexo de carnes de importância nacional.

Completava-se, assim, a “formidável obra de penetração pelo território do Mato Grosso”³¹, que alimentava os sonhos de riqueza de pequenos empreendedores, aventureiros e capitalistas e o delírio transcontinental que gracejava desde os tempos do Império.

1.3 Pelos sertões do Brasil Central, procuram-se caminhos rumo ao grande rio

Apesar da imensa obra conduzida por Rondon, o interior do Brasil ainda era visto como uma terra ignota, habitada por dezenas de nações indígenas e distante do progresso, que já imprimira a sua marca indelével em alguns pontos da faixa litorânea. O contexto da época ainda evocou estórias dignas de grandes epopéias para narrar a trajetória de aventureiros que se lançavam em direção ao ainda longínquo Planalto Central, revivendo, guardadas as proporções, a saga das bandeiras e das monções setecentistas.

Durante o Estado Novo (1937-45), o presidente Getúlio Vargas decidiu empreender algumas ações que objetivassem olhar o país sob outro ângulo, forçando o desenvolvimento para o interior. Em sua política territorial, preocupou-se com a expansão do Brasil econômico, levando a colonização para o oeste e procurando criar núcleos onde fossem instalados colonos que desbravassem áreas virgens para o mercado nacional (Andrade, 1996). No discurso proferido no Palácio do Catete, à meia-noite de 31 de dezembro de 1937³², Vargas anuncia a intenção de promover a “Marcha para o Oeste”:

O verdadeiro sentido da brasilidade é a marcha para o oeste. No século 18, de lá jorrou a caudal de ouro que transbordou na Europa e fez da América o continente das cobiças e tentativas venturosas. E lá teremos de ir buscar, dos vales férteis e vastos, o produto das culturas variadas e fartas. Das entranhas da terra, o metal com que forjar os instrumentos da nossa defesa e do nosso progresso industrial.

Naquele mesmo ano, Goiânia já havia sido inaugurada pelo interventor Pedro Ludovico Teixeira – a primeira cidade planejada do Centro-Oeste, que abriria caminho para a futura construção de Brasília. Assim, a nova capital do Estado de Goiás nasce como o alicerce da “Marcha para o Oeste”. Entre 1942 e 1944, no auge da Segunda Grande Guerra, o governo implantou colônias agrícolas nacionais no Mato Grosso (Dourados), Pará (Monte Alegre), Amazonas e Goiás (Ceres) e estimulou a migração de levas de nordestinos aos seringais amazônicos, no episódio que ficou conhecido como a “Batalha da Borracha”.³³

Ainda nesse período, Vargas criou, em 1944, o Banco de Crédito da Borracha, que obteve o monopólio da compra e venda do produto, interferindo no fluxo do sistema de aviamento e estimulando a sua produção. Sem um efetivo planejamento mais amplo da economia regional, em 1950 (durante o Governo Dutra) acabou sendo transformado em Banco de Crédito da Amazônia com a alteração de seu enfoque: de banco de um produto para banco de toda uma região (Miranda Neto, 1979).

Mas foi a Expedição Xingu-Roncador, organizada e sistematizada na década de 40, o símbolo máximo do movimento de penetração do interior do território nacional. Implantada pela Portaria nº 77, de 3 de junho de 1943, representou um passo decisivo para a realização

de um dos programas do Ministério do Interior, sintetizado na “Marcha para o Oeste”. Dessa forma, considerou-se a necessidade de proteger o centro geográfico do Brasil de uma pseudo ameaça nazista, de criar vias de circulação com o Amazonas através do interior do País e de explorar e povoar o maciço central nas regiões cabeceiras do Rio Xingu (Telles, 1946). O documento oficial do evento ainda dispunha os seguintes objetivos:

- a) Partindo da cidade de Leopoldina (GO), sobre o Rio Araguaia, seguir em direção geral de noroeste rumo a Santarém, sobre o Amazonas;
- b) Procurar o ponto mais favorável sobre o Rio das Mortes e fundar um estabelecimento de colonização;
- c) Continuar a marcha galgando a Serra do Roncador e fundar no ponto mais conveniente, que ofereça condições de clima, terras próprias para a agricultura e facilidade para estabelecimento de um campo de aviação, um núcleo de civilização que servirá de ponto de apoio para o prosseguimento da expedição e exploração do território.

Dessa forma o jornal *O Estado de S. Paulo*, na edição de 4 de junho de 1943, relatava as expectativas para a partida da expedição³⁴:

No próximo dia 15 de junho partirá uma grande expedição para a Serra do Roncador, rumo às cabeceiras do Xingu, abrindo, pelo interior, o caminho que ligará a Amazônia ao resto do país. Leva essa expedição, que será comandada pelo coronel Flaviano Vanique, outras missões, de povoamento, de colonização, de exploração das riquezas naturais e das possibilidades de vida nesse pedaço enorme, que é a maior área desconhecida do mundo (...).

Também era preciso conhecer o território, obra que não seria viável sem a presença, no bojo da equipe, de profissionais aptos a organizar as informações obtidas em campo. *“Duas estações de rádio em terra e transmissor dos aviões manterão sempre em dia o serviço de comunicações. Três radiotelegrafistas seguirão com eles. Vários cientistas, técnicos, geólogos, homens de estudo, acompanharão o coronel Vanique. (...) Nenhum esforço será poupado (...), nem será desprezado nenhum dos pontos estabelecidos. Os homens, na internada, disporão de sementes, querosene, sal e açúcar. Eles farão as suas próprias culturas, orientados por agrônomos que estarão presentes.”*³⁵

Pelo Decreto Lei nº 5.878, de 4 de novembro de 1943, o governo federal foi autorizado a instituir, como patrimônio próprio, a Fundação Brasil Central (FBC), destinada a desbravar e colonizar as zonas compreendidas nos altos rios Araguaia e Xingu, no Brasil Central e Ocidental (Telles, 1946). Para tornar possível a empreitada, quatro empresas foram criadas para apoiar a “logística” da expedição e concretizar os seus objetivos:

- a) Entrepósitos Comerciais FBC Ltda. – com sede em São Paulo e filiais em Uberlândia (MG), Aragarças (GO), Belém e Santarém, ficou responsável pela exploração de entrepostos de venda de mercadorias em geral (atacado e varejo) em quatro linhas de operação: (1) Triângulo Mineiro – limite GO/MT; (2) Belém – Santarém; (3) Belém – Tucuruí e (4) Santarém – Itaituba;
- b) Usinas Central Sul Goiana S/A e Fronteira S/A – com sede respectivamente em Rio Verde (GO) e Fronteira (SP), ficaram responsáveis pela exploração da indústria sucroalcooleira;
- c) Transportadora Amazonas Ltda. – objetivava o comércio de navegação e transportes em geral na Bacia Amazônica, promovendo a possibilidade de enlace com as regiões do Brasil Central pelas vias sul (de Uberlândia, no sentido SE-NO) e norte (afluentes da margem direita do Amazonas).

Uma das heranças da FBC foi a abertura de 1,5 mil km de picadas e o estabelecimento de 19 campos de pouso e 43 vilas que, em pouco tempo, germinariam núcleos populacionais maiores, com algum dinamismo regional, como Aragarças e Nova Xavantina. O historiador inglês Jacques Lambert observou atentamente a metamorfose causada pela chegada do avião nessas regiões mais afastadas, nas quais a “população passa diretamente do transporte braçal para o transporte aéreo sem parecer surpreender-se”, e cita o método utilizado pelo SPI:

Logo que estabelecem um contato com uma nova tribo e que as relações se tornam pacíficas, os funcionários do Serviço procuram conseguir que os nativos construam um campo de pouso, e geralmente o conseguem sem muita demora. Não existe estrada de ferro, não existe estrada de rodagem, poucos quilômetros adiante do posto ninguém ainda conseguiu penetrar, mas, em poucas horas, transpõem-se os milhares de quilômetros que separam o posto do Rio de Janeiro ou de São Paulo. (Lambert, 1967:168)

No alvorecer da marcha, a exemplo dos caminhos percorridos por Rondon e pelos trilhos da EFNOB, também havia a presença de dezenas de nações indígenas, muitas das quais ainda não contatadas por homens dos centros urbanos. Um novo “encontro” avistava-se no horizonte, e nesse contexto surge a figura dos irmãos Villas Bôas, Leonardo, Cláudio e Orlando, que haviam adquirido a condução da Expedição Xingu-Roncador e os ensinamentos de Rondon.

Contrários à ação colonizadora européia no Novo Mundo, quatro séculos depois, ao descobrir intacto um universo de hábitos e ética inteiramente diferentes de quaisquer outros já experimentados por eles, os Villas Bôas enfrentaram maravilhados as diferenças que se desvendavam diante de seus olhos. À medida que se embrenhavam na mata, os irmãos percebiam com crescente clareza que cada uma das tribos assentadas às margens do Rio Xingu e seus afluentes tinha a própria cultura e identidade. (Agência Estado, *op. cit.*, p.23)

Preocupados com a inevitável inserção de verticalidades econômicas – Orlando não via diferenças entre os princípios que séculos atrás nortearam as relações entre civilizados e

índios –, os Villas Bôas, apoiados nas influências políticas do sociólogo Darcy Ribeiro (então senador da República), do sanitarista Noel Nutels e do jornalista Jorge Ferreira, partiram para uma tática inusitada até então: criar um parque nacional que congregasse os 6 mil indígenas, de 14 etnias, contatados no Mato Grosso e os protegesse da ação de madeireiros, grileiros, posseiros, fazendeiros e garimpeiros.

Após passar pelos meandros políticos e burocráticos, o Parque Indígena do Xingu foi criado pelo governo federal, em 14 de abril de 1961, em cuja área de 2,8 milhões de hectares predominam as matas altas entremeadas por cerrados que se espalham ao longo dos formadores do Rio Xingu, afluente da margem direita do Amazonas.

Principal conquista dos Villas Bôas, um mosaico de línguas, memória do Brasil que Cabral encontrou, o Xingu é também uma promessa de futuro, um aceno para a convivência pacífica de valores diversos, nem superiores, nem inferiores. Apenas diferentes, como são diferentes os milhões de formas de vida sobre a Terra.³⁶

Nas palavras do próprio Orlando, idealizador do parque, havia o intuito de “criar um anteparo aos contatos indiscriminados que desagregariam as comunidades indígenas sem fornecer-lhes qualquer contrapartida”. *“Sempre partimos do princípio de que o índio só sobrevive na própria cultura e de que nossa sociedade ainda não está prepara para integrá-lo, a não ser de forma marginal.”*³⁷

Segundo Moreno (1993), as ações da FBC, de certo modo tributárias da marcha que Rondon havia empreendido, seriam responsáveis pela alteração das culturas tradicionais e o conseqüente êxodo urbano; pelo deslocamento de aldeias para outras áreas e pela posterior desintegração das terras indígenas, que seriam reduzidas por causa da construção de estradas e hidrelétricas e pela incidência de titulações de domínio (títulos de propriedades privadas) dentro de seus limites.

1.4 O predomínio de uma nação em ‘forma de arquipélago’

Se a questão indígena não resultou em obstáculos maiores para o avanço da marcha pioneira, a FBC havia tocado em um ponto de fraqueza para a tão almejada integração nacional e para a efetiva exploração do território: a precariedade das comunicações e dos transportes em direção ao vasto interior do Brasil, já que as províncias centrais (Goiás e Mato Grosso) e a Amazônia ainda estavam longe de alcançar uma interligação desejável com as outras áreas do País³⁸. Para Rodrigues (*apud* Cataia, 2001:121), as dificuldades impostas pela Segunda Guerra mostraram sob quais condições se encontravam os laços de conectividade do País: “(...) nossa situação de arquipélago social foi claramente evidenciada, com todo o cortejo de prejuízos e dificuldades dela decorrentes.”

Correia de Andrade assim resume o processo de povoamento e o uso da terra das primeiras décadas do século XX:

(...) vê-se que o território brasileiro se assemelhava mais a um arquipélago do que a um continente, compartimentando-se em várias porções voltadas para o exterior, uma vez que o comércio e o povoamento se faziam comandados pelos interesses dos grupos econômicos ligados à exportação, ocupando as áreas produtoras de mercadorias destinadas ao mercado externo e de áreas subsidiárias das culturas de exportação. (1996:170)

Em seu estudo sobre o desenvolvimento dos transportes no território nacional, Moacir Silva (1949) elabora um balanço completo do panorama brasileiro que expressa claramente esse esboço da nação em forma de arquipélago, já que todas as regiões ainda não se encontravam interligadas por uma rede de transportes propriamente dita. Cita um estudo de Américo R. Neto, para quem as estradas dos Estados do Amazonas, Pará e Mato Grosso ajustam-se mais às determinantes fluviais, “deixando de se integrar, por isto, na trama rodoviária geral do País”.

Comentário de Mário Travassos, citado na mesma obra, segue a mesma linha, embora já vislumbre uma ligação entre o Atlântico e o Mato Grosso: “O trato amazônico, pelas naturais possibilidades carreadoras do Amazonas, vale por si mesmo. O trato mato-grossense, por sua posição, prolongando territórios litorâneos, permite, por vias terrestres, estabelecidas em concordância, grande poder carreador dos confins mediterrâneos rumo ao oceano” (p. 127).

No aspecto rodoviário (TABELA 1), Moacir Silva (1949) considerava, por fatal imposição histórico-geográfica, que qualquer esboço de plano de viação deveria conter três diretrizes gerais, correspondentes aos três setores de irradiação natural, dada a posição periférica da Capital do País, situada na orla atlântica. Assim, o tronco-centro, ligando o Rio de Janeiro a Belo Horizonte, proporcionaria possíveis prolongamentos para Goiás e Mato Grosso, enquanto que as ramificações para o Nordeste e para Belém deveriam ser feitas pelo tronco norte (Rio de Janeiro-Bahia)³⁹.

O Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944, que veio a substituir o Plano Geral de Viação Nacional, de 1934, incluiu entre os seus critérios o de “estabelecer, no interior do País, as convenientes ligações da rede rodoviária nacional, com a infra-estrutura das rotas aéreas, comerciais e postais, nos pontos adequados” (Moacir Silva, 1949:210). Suas determinações foram decisivas para a futura configuração da rede rodoviária das regiões Centro-Oeste e Norte, contempladas com três importantes linhas-tronco⁴⁰ que deveriam se articular com o Rio Amazonas, tido pelo plano como a “aquavia central da Amazônia” – a “primeira linha espontânea das comunicações internas brasileiras, no sentido leste-oeste, e vindo de norte para o sul”.

O mesmo plano ainda estipulava pontos radiais, de bifurcação e de cruzamento, mas apenas Porto Nacional (GO), Dourados (MT) e Caiuás (MT) foram enquadrados em algum desses quesitos. Cuiabá, entretanto, fora definido como um dos pontos estelares do PRN, localidades situadas no interior do continente nas quais convergem pelo menos cinco rodovias em diferentes sentidos.

Para a capital do Mato Grosso, então, estavam planejadas rodovias irradiando para Santarém (atual BR 163, no sentido N), Triângulo Mineiro (atual BR 364, no sentido SE), Campo Grande (atual BR 163, no sentido S), Vila Bela de Mato Grosso (atuais BRs 070 e 174, no sentido O) e Porto Velho (atuais BRs 174 e 364, no sentido NO).

TABELA 1 – CENÁRIO RODOVIÁRIO NACIONAL (1942)

REGIÃO	EXTENSÃO DAS RODOVIAS		AUTOMÓVEIS E OUTROS VEÍCULOS A MOTOR*			LINHAS REGULARES DE ÔNIBUS E OUTROS VEÍCULOS A MOTOR		
	Em km	Em %	Total de unidades	Pax	Carga	Cidades servidas	Empresas	Linhas Mantidas
Norte	2.457	0,88	1.656	1.021	635	17	61	63
Amazonas	420	0,15	384	236	148	2	1	2
Pará	2.037	0,73	1.256	777	479	14	59	60
Acre	-----	-----	16	8	8	1	1	1
Nordeste	43.390	15,68	13.623	8.494	5.129	149	231	277
Leste	69.035	24,94	68.707	44.797	23.910	343	710	965
Sul	127.872	46,21	110.371	68.307	42.064	405	1.084	1.486
Centro-Oeste	33.946	12,26	2.959	1.825	1.134	47	81	93
Mato Grosso	13.361	4,82	1.610	1.000	610	16	52	55
Goiás	20.585	7,43	1.349	825	524	31	29	38
BRASIL	276.700	100,00	197.316	124.444	72.872	961	2.167	2.894

FONTE: SILVA, Moacir M. F. (1949).

ORGANIZAÇÃO: Daniel Monteiro Huertas.

OBS.: *São considerados veículos para passageiros: automóveis, ônibus, ambulâncias e motocicletas; para carga: caminhões, automóveis para serviços especiais, veículos para transporte de volume e motocicletas.

No contexto da primeira metade do século XX, as ferrovias ainda desempenhavam papel relevante na circulação nacional, como se fossem verdadeiros embriões da integração nacional (TABELA 2). O café, combustível econômico do País até os anos 30, era escoado por uma rede extensa de penetração, que cortava praticamente todo o território paulista. O Rio estava conectado com grandes extensões dos Estados adjacentes e a malha ferroviária do que hoje é considerado o Nordeste e o Sul também atingia proporções razoáveis para a época.

TABELA 2 – CENÁRIO FERROVIÁRIO NACIONAL (1945)

REGIÃO	EXTENSÃO		FERROVIAS DAS REGIÕES CENTRO-OESTE E NORTE		
	Em km	Em %	Nome da E.F.	Extensão (em km)	Tramo ferroviário
Norte	742	2,10			
Guaporé	366	1,04	E.F. Madeira Mamoré	366	Porto Velho – Guajará-Mirim
Pará	376	1,06	E. F. Bragança	294	Belém – Bragança
			E. F. Tocantins	82	Alcobaça – Água Limpa
Nordeste	4.526	12,85	-----	-----	-----
Leste	14.589	41,35	-----	-----	-----
Sul	14.047	39,82	-----	-----	-----
Centro-Oeste	1.376	3,90			
Mato Grosso	967	2,74	E. F. Noroeste do Brasil	967	Bauru (SP) – Corumbá
Goiás	409	1,16	E. F. de Goiás	261	Araguari (MG) – Anápolis
			E.F. São Paulo – Goiás	148	-----
BRASIL	35.280	100,00	-----	-----	-----

FONTE: SILVA, Moacir M. F. (1949).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel Monteiro Huertas.

Na Amazônia, entretanto, a EFMM, criada em função do escoamento da borracha, já entrara em total decadência por causa do declínio do ciclo gumífero. Assim, a “Ferrovia do Diabo” perdera a sua vocação original e nem mesmo a criação do Território do Guaporé, durante o Governo Vargas, obteve algum impulso que pudesse recuperar economicamente a região. A EF Bragança cumpriu o seu papel no processo de colonização da Zona Bragantina, entre 1875 e 1914, e proporcionou algum dinamismo regional, mas era um tramo isolado e dependente da capital Belém.

A EFNOB não provocou a transformação “vasta e profunda” no Mato Grosso, mantendo reduzida influência sobre o povoamento das porções sul e oeste do Estado. Dentre os motivos apontados, estavam a grande distância de Bauru, o centro coletor de mercadorias e de gado; a demora na construção da ponte sobre o Rio Paraná, que exigia a travessia em chatas rebocadas; o predomínio, no Mato Grosso, da pecuária de pastoreio e do sistema tradicional de transporte do gado a pé pelas estradas boiadeiras; e o deslocamento do comércio para a vereda fluvial do Rio Paraguai, tributário do sistema ferroviário argentino (Azevedo, 1950).

O transporte do gado em pé nas gaiolas tornou-se deficitário, “com o qual o Estado vai cavando a sua própria ruína econômica”, e a solução, segundo o mesmo autor, poderia ser encontrada na substituição gradual pelo transporte em vagões frigoríficos, de carnes em conserva e congeladas. Concomitantemente, pregava uma modernização do setor, baseado na exploração industrial dos produtos da pecuária e com a paralela instalação de grandes armazéns frigoríficos junto aos matadouros locais.

Azevedo ainda salienta que o dinamismo engendrado pelo café nas novas áreas do Planalto Ocidental Paulista abertas para cultivo, além dos limites de Bauru, ofuscava, de certo

modo, um intercâmbio comercial maior com o Estado adjacente. “Somente depois de completado o ciclo do café, no noroeste, é que o comércio de Mato Grosso, com essa e outras culturas, poderia buscar um novo centro de gravidade e deslocar-se fortemente para o porto de Santos”. (1950:83). Mesmo assim, o povoamento do sul mato-grossense ascendeu a mais de 100 mil habitantes de 1914 a 1940 – que se deslocaram sobretudo para Campo Grande, Três Lagoas, Miranda e Aquidauana –, quintuplicando a população estimada antes da construção da ferrovia.

A vitalidade da navegação interior

Se as rodovias e as ferrovias nem de longe representaram qualquer indício de integração com as demais regiões do País e até mesmo entre os próprios subespaços do Planalto Central e da Bacia Amazônica, o mesmo não pode ser dito em relação à navegação. Durante quatro séculos, do período colonial à primeira metade do século XX, foram os rios, verdadeiras “estradas eternas”, que constituíram toda a teia de fatores propícios à penetração, tanto pela boca do Amazonas quanto pelos meandros, varadouros e tributários da também extensa Bacia do Paraguai-Paraná (TABELA 3).

A importância das vias fluviais nessas áreas do território nacional, entretanto, extrapola qualquer tipo de análise puramente econômica. Nogueira (1999:70), olhando especificamente a Amazônia, as qualifica como “um recurso que viabilizou e continua viabilizando os processos de articulação da rede urbana regional – e mesmo internacional – a partir da forma de organização do sistema de transporte fluvial existente na região”.

O mesmo autor reitera que “há toda uma vida tecida centenariamente em torno da água, vista menos sob a ótica do recurso aquático e mais sob a ótica das relações sociais, que vão desde a instalação de equipamentos necessários à sobrevivência até a criação de inúmeros mitos” (1999:83). Daí a conclusão de que a navegação, na Amazônia, não pode ser analisada desprovida de qualquer conteúdo social. “Ao contrário, uma estrada, por menor que seja, aparece como via de ligação entre os lugares, traduzindo imediatamente circulação de pessoas ou mercadorias. Pensar o mesmo para os rios é mais difícil” (Nogueira, 1999:76).

Seguindo a mesma linha de raciocínio, Araújo [1956] evoca o extraordinário papel dos rios na circulação amazônica, integrando a região ao Brasil, relacionando socialmente os homens, desenvolvendo a migração, estreitando as relações econômicas, firmando melhor as fronteiras e policiando o território tão cobiçado.

O rio criou os diversos tipos de embarcações e a enorme rede de transporte feita na própria Amazônia: montarias, canoas, igarités, batelões, ubás, gaiolas, lanchas, alvarengas, vaticanos, chatas e chatinhas, que cortam toda a bacia, circulando perifericamente os grandes rios e internamente os furos, os igarapés, os igapós, os lagos, os atalhos, os paranás, num verdadeiro serviço da cabotagem, estabelecendo os contatos, criando relações, resolvendo problemas pelos caminhos de Deus e do mundo, pelas estradas. As nossas verdadeiras rodovias são esses caminhos que o caboclo abriu e conhece, palmilha e singra. Caminhos que se abrem e se fecham, que surgem e que desaparecem, ora na vazante ora na enchente. (Araújo, [1956]:399)

Um retrato fidedigno da importância da navegação comercial, tanto interna quanto de cabotagem, para as regiões Centro-Oeste e Norte, na década de 1940, pode tranquilamente ser expresso diante da elevada quantidade de linhas e empresas em operação, às vezes vencendo distâncias que superam os três dígitos. Além disso, das 12 empresas de cabotagem supervisionadas pelo governo federal, cinco operavam linhas com destino a Manaus e Belém, únicos pontos favoráveis a essa modalidade na Bacia Amazônica:

- 1) Empresa de Navegação Lloyd Brasileiro, com as linhas Manaus – Montevidéu, Rio – Belém e Rio Grande (RS) – Belém;
- 2) Companhia Nacional de Navegação Costeira, com a linha Rio Grande – Belém;
- 3) Sociedade Anônima Lloyd Nacional, com a linha Rio Grande – Belém;
- 4) Companhia Comércio e Navegação, com a linha Rio – Belém;
- 5) Companhia Brasileira de Navegação do Amazonas, com a linha Belém – Oiapoque.

É fato que o declínio do ciclo da borracha de certo modo atingiu a navegação comercial na Bacia Amazônica, cujo resultado mais visível foi o esfacelamento da frota regional e a manutenção precária da *The Amazon River Steam Navigation Co. Limited*, que em 1940 acabou sendo encampada pelo Governo Vargas, juntamente com a *Port of Para*, originando a estatal Serviços de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAPP). Subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, a SNAPP nasceu com uma frota (depreciada) de 52 embarcações operando em 11 linhas, partindo de Belém, Manaus e Boca do Acre (AM).

A constatação de uma série de fraudes e irregularidades envolvendo as empresas britânicas motivou o governo a vetar a sua venda para a Organização Lage, proprietária da Companhia Nacional de Navegação Costeira, e a confiscar todas as propriedades do grupo no País, incorporando-as ao patrimônio nacional. Assim, depois de 76 anos foi decretado o fim do monopólio inglês na navegação regional (Tertuliano Neto, 1991).

Em relação ao sistema portuário, os portos de Manaus e Belém já eram considerados organizados – ou seja, “construídos, devidamente aparelhados ou em construção adiantada, e já em exploração comercial” (Moacir Silva, 1949) –, fator que demonstra a importância desses fixos para a região e, porque não, para o País. Além deles, eram considerados organizados os portos de Natal, Cabedelo (PB), Recife, Maceió, Salvador, Ilhéus (BA), Vitória, Niterói, Rio de

Janeiro, Angra dos Reis (RJ), Santos, Paranaguá, Imbituba (SC), Laguna (SC), Porto Alegre, Pelotas (RS) e Rio Grande (RS). Na navegação de longo curso, os portos de Corumbá, Manaus e Belém integravam o rol dos mais freqüentados em todo o País.

TABELA 3 – CENÁRIO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR COMERCIAL NO BRASIL (1942)

REGIÃO	EMPRESA	LINHA	DISTÂNCIA ¹
NORTE	Navegação dos Autazes	Manaus – Castelo	325
	Navegação do Alto Tapajós	Itaituba – Divisa PA/MT	320
	Emp. de Navegação Mamoré-Guaporé	Guajará-Mirim – Vila Bela	765
	Empresa de Navegação Araguaia Tocantins	Belém – São João do Araguaia	340
		São João do Araguaia – Baliza	1.102
		Baliza – Piabanha	500
	Cia. Brasileira de Navegação do Amazonas ²	Belém – Porto Velho	1.622
		Belém – Brasília	3.287
		Belém – Remate de Males	1.819
		Belém – Santarém	710
		Manaus – Rio Negro	423
NORDESTE	Empresa de Navegação São Luís	Manaus – Porto Velho	697
		Manaus – Cruzeiro do Sul	2.395
		São Luís – Caxias	276
		São Luís – Pedreiras	277
	Emp. de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco	São Luís – Engenho Central	80
LESTE	Viação Baiana do São Francisco	São Luís – Morros	70
		Penedo – Marechal Floriano	103
		Juazeiro – Pirapora	740
		Januária – Pirapora	177
		Juazeiro – Barreiras	426
		Barra – São Marcelo	205
		Juazeiro – Boa Vista	81
	Navegação Mineira do São Francisco	Juazeiro – Santa Maria	459
		Pirapora – Juazeiro	740
	Empresa de Navegação Baiana ²	Pirapora – Buriti	480
		Salvador – Cachoeira	48
SUL	Cia. de Viação São Paulo – Mato Grosso	Salvador – Nazaré	54
		Salvador – Salina das Margaridas	24
		Salvador – Santo Amaro	36
CENTRO-OESTE	Navegação anexa à E.F. Santa Catarina	Jupia – Salto das Sete Quedas	594
	Navegação entre Porto Esperança e Cuiabá	Porto Tibiriçá – Porto Alegre	114
		Porto Tibiriçá – Porto Guaçu	324
		Blumenau – Itajaí	71
		Cuiabá – Porto Esperança	440

FONTE: SILVA, Moacir M. F. (1949).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel Monteiro Huertas.

OBS.1 Em milhas marítimas (1 milha = 1.852 m).

2 Também operavam navegação de cabotagem.

Dos campos de pouso ao Correio Aéreo Nacional (CAN)

Mas um dos símbolos maiores da tecnosfera da época não encontraria muitas dificuldades para chegar e se estabelecer nos rincões do País: o avião. Se por vias terrestres a marcha para o oeste se tornava uma tarefa árdua, pelos ares os esforços apenas se concentravam na abertura de campos de pouso e no estabelecimento de bases de comunicação via rádio. Com o “mais pesado do que o ar”, veio a possibilidade de exploração rápida e racional de áreas infestadas por moléstias, habitadas por tribos indígenas ainda não contatadas e cobertas por vegetação nativa.

Em 1945, já havia uma grande quantidade de aeroportos em tráfego comercial nas regiões Centro-Oeste e Norte (QUADRO 3). Além disso, das 56 linhas de tráfego aéreo

comercial em operação, 16 tinham como origem ou destino alguma cidade das zonas citadas. Belém, ao lado de São Paulo, Rio e Porto Alegre, era considerado um dos focos de intensa irradiação aeroviária (Moacir Silva, 1949).

**QUADRO 3 –
CENÁRIO DA AVIAÇÃO COMERCIAL NAS REGIÕES CENTRO-OESTE E NORTE (1945)**

ESTADOS	AEROPORTOS	LINHAS	
		Rota	Empresa
Guaporé	Cabixi, Forte do Príncipe da Beira, Guajará-Mirim e Porto Velho	Belém – Porto Velho	Panair
Acre	Cruzeiro do Sul, Feijó, Porto Váiter, Rio Branco, Sena Madureira, Tarauacá e Xapuri	Cuiabá – Cruzeiro do Sul	Cruzeiro do Sul
Amazonas	Benjamin Constant, Boca do Acre, Borba, Coari, Codajás, Fonte Boa, Humaitá, Itacoatiara, Lábrea, Manaus, Manicoré, Parintins, Santo Antônio do Itá, São Paulo de Olivença, Tabatinga e Tefé	Belém – Manaus Belém – Benjamin Constant	Panair Panair
Rio Branco	Boa Vista	-----	-----
Pará	Abaetetuba, Alcobaça (atual Tucuruí), Baião, Belém, Cametá, Curralinho, Gurupá, Marabá, Monte Alegre, Óbidos e Santarém	Belém – Porto Velho Belém – Manaus Belém – Barreiras – Porto Alegre Belém – Benjamin Constant Belém – Rio – Foz do Iguaçu Belém – Rio – Porto Alegre Parnaíba – Floriano – Belém Rio – Belém Rio – Barreiras – Belém	Panair Panair Pan-American Panair Pan-American Pan-American Cruzeiro do Sul CS, Panair e NAB Panair
Amapá	Amapá e Macapá	-----	-----
Goiás	Anápolis, Aragarças, Caiapônia, Goiânia e Porto Nacional	Rio – Goiânia São Paulo – Goiânia	Panair Vasp
Mato Grosso	Aquidauana, Cáceres, Campo Grande, Corumbá, Cuiabá e Três Lagoas	Cuiabá – Cruzeiro do Sul Rio – Assunção – Campo Grande Rio – Campo Grande – Assunção Rio – Cuiabá São Paulo – Cuiabá	Cruzeiro do Sul Panair Panair Panair Cruzeiro do Sul
Ponta Porã	Ponta Porã	-----	-----

FONTE: SILVA, Moacir M. F. (1949).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel Monteiro Huertas.

Essa façanha aeroviária, entretanto, talvez não tivesse alcançado êxito sem a presença estatal, principalmente militar. A criação do Correio Aéreo Nacional (CAN) foi fundamental para a penetração no interior do País, com itinerários próprios, em vários sentidos e independentes dos meios e sistemas de transportes pré-existent (QUADRO 4). Os seus vôos semanais de ida e volta, em todas as rotas, tinham como objetivo implantar serviços de cooperação no transporte de correspondência postal aérea – e mesmo de passageiros, em casos especiais, com permissão de autoridades militares da Aeronáutica (Moacir Silva, 1949).

Dessa forma, entre as suas finalidades figuravam facilitar as comunicações e ligações da população do interior com centros populosos e capitais, tornar possível a atuação do governo em prol da unidade nacional e a manutenção de uma rede de campos de pouso equipados e prontos para utilização. Para aonde fosse, o avião do CAN deixaria a

sua marca enraizada no território na forma de estações de rádio, depósitos de combustíveis, hangares e postos de abastecimento.

**QUADRO 4 – SERVIÇOS DO CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)
NAS REGIÕES CENTRO-OESTE E NORTE**

ANO	LINHA	ESCALAS
1931	Rio – Goiás	São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba, Araguari, Ipameri e Vianópolis
1932	Rio – Campo Grande	São Paulo, Bauru, Penápolis e Três Lagoas
1934	Fronteira de Mato Grosso	Campo Grande, Bela Vista, Ponta Porã, Maracaju e Caiuás
1936	Campo Grande – Concepción (PY) Teresina – Belém	----- Floriano
1937	Campo Grande – Cuiabá Belém – Oiapoque	----- -----
1938	Belém – Abaetetuba Curitiba – Ponta Porã Campo Grande – Cáceres	----- Guaíra
1939	Goiânia – Belém	-----
1943	Rio – Caiena (Rota do Tocantins) Belém – Baião	São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba, Goiânia, Formosa, Palma, Peixe, Porto Nacional, Tocantínia, Pedro Afonso, Conceição do Araguaia, Carolina, Marabá, Belém, Macapá e Oiapoque Abaetetuba e Cametá
1944	Rio – Xavantina (Rota da FBC)	Uberaba, Uberlândia, Caiapônia e Barra do Garças

FONTE: SILVA, Moacir M. F. (1949).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel Monteiro Huertas.

O CAN foi instituído pela Portaria nº 47, de 20 de fevereiro de 1941, com a fusão dos correios aéreos Naval e Militar. A primeira rota estabelecida foi a Rio – São Paulo, inaugurada em 12 de junho de 1931. Em outubro do mesmo ano, foi estendida até a cidade de Goiás, então capital do Estado do mesmo nome, com escalas em Ribeirão Preto, Uberaba, Araguari, Ipameri (GO) e Vianópolis (GO).

Sem desfalecimentos, prosseguiu-se no ímpeto inicial: era preciso atingir Goiás. Campos de pouso? Os pilotos seguiriam por terra, para os localizar e projetar. Verbas para as obras? Valiosa foi a colaboração das autoridades locais e muitas vezes as despesas eram cobertas com recursos pessoais dos próprios pilotos. Tempo necessário? O mínimo indispensável à destruição de alguns cupins e à abertura da pista, em meio a capinzais. E assim, exatamente três meses após, a 12 de outubro de 1931, estendia-se a nova linha aérea postal de São Paulo a Goiás Velha, com sete escalas intermediárias. (Carvalho, 1963:50)

O serviço aéreo postal, segundo Carvalho (1963), viria contribuir maciçamente para o desenvolvimento nacional. Sob o lema “Asas do correio aéreo: elos da unidade nacional”, foi considerado uma atividade pioneira na abertura de novas rotas para a aviação civil, além de ter contribuído para o desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica na sociedade, para a formação de pilotos e para a prestação de serviços públicos. “A Aviação Militar (...) veio dar concretização dinâmica a esse ideário político, levando ao homem do interior do país, confinado no seu secular isolamento, a notícia, a assistência, o apoio e a esperança (...)” (Carvalho, 1963:49).

O CAN parece ter atingido os seus objetivos, mas os seus grandiosos serviços, por si só, não seriam suficientes para alavancar a aviação civil brasileira. Cabe ressaltar o papel do Estado no estabelecimento de subsídios às linhas que fatalmente já nasceriam deficitárias, principalmente por causa de fracas demandas e de grandes distâncias. “Enquanto (...) o Correio Aéreo Militar, na sua infância heróica, depois de desbravar a rota Rio – São Paulo – Goiás, abriu novas vias aéreas nos vales do São Francisco e do Tocantins-Araguaia, outras empresas eram atraídas a interiorização mediante os auxílios financeiros, sob a forma de subvenções” (Carvalho, 1963:46).

Em 1937, a linha São Paulo – Goiânia já era operada pela Vasp e, no ano seguinte, o governo passou a subvencionar a rota Manaus – Acre, da Panair. Em 1939, o Decreto nº 1.106, da Aeronáutica, estabeleceu algumas ligações estratégicas – (1) São Paulo – Corumbá – Porto Velho e (2) Parnaíba – Belém, ambas pela Condor; e (3) Belém – Manaus – Porto Velho, pela Panair –, depois concretizadas mediante subvenção por quilômetro voado. “A interiorização do transporte aéreo no Brasil (...) não teve nem poderá ter prosseguimento enquanto o polvo da competição sugar as forças vitais da aviação comercial brasileira” (Carvalho, 1963:47).

O impulso da aviação civil e militar brasileiras fica nítido nos dados referentes ao decênio 1930-39: as linhas exploradas pularam de 15.503 km percorridos para 68.923 km; o número de passageiros subiu de 4.667 para 70.734 e o volume de carga transportada saltou de 9,09 t para 446,13 t. Houve, também, um *boom* de implantação de aeroportos: de apenas 31, em 1930, para 512, em 1939. Esses quatro índices registraram crescimento relativo de, respectivamente, 444,57 %, 1.515,62 %, 4.907,92 % e 1.651,61%!!

A Amazônia torna-se um foco do planejamento estatal

No final da trajetória de Getúlio Vargas, o governo federal implantou duas políticas regionais de vulto que de alguma forma tentaram dinamizar a economia da longínqua Região Norte. A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), aprovada pela Lei nº 1.806, de 6 de janeiro de 1953⁴¹, pode ser considerada como o primeiro ensaio de planejamento regional. Desenvolvimento agrícola em áreas selecionadas, aumento do extrativismo vegetal, fomento à produção pecuária, aproveitamento de recursos minerais, estabelecimento de planos viários, industrialização de matérias-primas regionais, uso de fontes energéticas naturais e desenvolvimento de programas de crédito e pesquisa estavam entre os seus principais objetivos.

Para Vergolino e Gomes (2004), a ocupação moderna da Amazônia tem início com a institucionalização do processo de valorização da região, efetivada pela SPVEA. Alguns resultados positivos foram colhidos, como o conhecimento das reivindicações e necessidades regionais, levantamento aerofotogramétrico, instalação do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa) e suporte para a construção da Belém-Brasília. Para Miranda Neto (1979), entretanto, os obstáculos – falta de visão de longo prazo, burocracia excessiva, adiamento da execução de programas de trabalho, consignação das verbas e falta de pessoal qualificado – acabaram comprometendo a eficácia do órgão.

A mesma lei que regulamentou a SPVEA dispôs sobre a criação do Território da Amazônia Legal, fundado em critérios mistos – político, fisiográfico e geográfico –, envolvendo os Estados do Pará e Amazonas, os então territórios federais do Acre, Amapá, Guaporé e Rio Branco e ainda parte dos Estados do Mato Grosso (ao norte do paralelo 16° S)⁴², de Goiás (ao norte do paralelo 13° S)⁴⁵ e do Maranhão (a oeste do meridiano 44° W), totalizando 4.982.000 km². “Este patrimônio físico, assim delimitado, passou a ser favorecido pelos benefícios fiscais estipulados pelo aludido artigo 199 do texto constitucional que estipula o destino de 3% da renda federal ao desenvolvimento da região amazônica” (Mattos, 1980:70).

Da ‘boca do sertão’, brotam rascunhos de integração inter-regional

Nesse panorama de insuficiência de um mercado nacionalmente unificado – as evidências são os reduzidos níveis de comércio inter-regional e a não existência e/ou precariedade de uma rede nacional de comunicações internas (Galvão, 1993) –, houve poucas modificações no arranjo territorial das nodosidades fundadoras já descritas neste trabalho. O Subespaço Amazônico praticamente manteve a sua configuração inicial, mas os sertões do Mato Grosso e de Goiás, a partir da década de 1910, foram captados pela expansão dos estabelecimentos comerciais atacadistas que se instalaram em Uberlândia.

A construção de estradas de rodagem e da Ponte Afonso Pena sobre o Rio Paranaíba, interligando o Triângulo Mineiro ao Sudoeste Goiano (Itumbiara, Rio Verde e Jataí) e a Cuiabá (via Alto Garças e Rondonópolis), ação da Companhia Mineira de Autoviação Municipal, foi o elemento que impulsionou o comércio regional (“secos e molhados”) e o surgimento de vários transportadores de carga (chamados de *chauffeur*), que a partir dos anos 30 intensificaram as relações com os Estados supracitados (Soares, 1997).

A comercialização e a distribuição de mercadorias, naquele período, era feita a partir dos produtos industrializados provenientes de São Paulo, que chegavam à cidade pela Estrada de Ferro Mogiana. Daí em diante eram transportados para as outras praças por caminhões, em condições muito precárias, uma vez que as estradas eram de péssima qualidade (...). (1997:98)

Uberlândia deixa de ser a “boca do sertão” do Centro-Oeste para se tornar um importante entreposto comercial inter-regional, cujo papel representou uma espécie de “ponta-de-lança” entre São Paulo e o Mato Grosso.

Rumo ao ‘progresso’

O Brasil passava por um período de transição – da época colonial pré-mecânica à verdadeira integração nacional – que, para o conjunto do país, pode situá-lo entre o começo do século XX e a década de 1940 (Santos e Silveira, 2001):

É então que se estabelece uma rede brasileira de cidades, com uma hierarquia nacional e com os primórdios da precedência do urbanismo interior sobre o urbanismo de fachada. É, simultaneamente, um começo de integração nacional e um início da hegemonia de São Paulo, com o crescimento industrial do país e a formação de um esboço de mercado territorial localizado no Centro-Sul. (2001:37)

Mas nem mesmo a “quebra relativa” daquele quadro de arquipélago – que, para Milton Santos ([1993]:29), ocorre a partir da segunda metade do século XIX com a cafeicultura paulista, da qual São Paulo emerge como “pólo dinâmico de vasta área que abrange os Estados mais ao sul e vai incluir, ainda que de modo incompleto, o Rio de Janeiro e Minas Gerais” – seria capaz de fomentar uma integração verdadeiramente nacional, já que se tratava de uma “integração limitada, do espaço e do mercado, de que apenas participa uma parcela do território nacional”.

Em excelente estudo sobre o processo de integração regional no Brasil, Galvão (1993) confirma amplamente o quadro que retratava o País como um “imenso arquipélago de ilhas econômicas relativamente isoladas” (TABELA 4). O autor reitera que, até a década de 50, os “vínculos econômicos que uniam as regiões brasileiras para o exterior, em termos de volume de comércio, eram muito fortes do que aqueles que uniam as regiões do país entre si” (1993:260).

Também destaca que, antes dos anos 50, o papel desempenhado pela cabotagem nos fluxos interestaduais foi fundamental, qualificando-a como “o único sistema de transporte de caráter verdadeiramente nacional no Brasil e, em muitos casos, a única modalidade de comunicação existente entre as regiões” (1993:257).

Nas regiões que mais nos interessam, verifica-se um fluxo predominantemente intra-regional no Norte e, ao contrário, inter-regional no Centro-Oeste. A análise desta última, entretanto, deve ser cuidadosa, pois apenas setores econômicos da parte meridional do

Mato Grosso (triângulo Corumbá – Campo Grande – Dourados) e de Goiás, representados pela pecuária e pela produção de gêneros alimentícios, mantinham laços regulares e densos com outras regiões do País, sobretudo com São Paulo e Minas Gerais.

TABELA 4 – BRASIL: COMÉRCIO TOTAL DE MERCADORIAS (1943 E 1947)
CR\$ 1.000 (A PREÇOS CORRENTES)

	COMÉRCIO EXTERNO ¹	FLUXOS INTERESTADUAIS					TOTAL GERAL	
		Total (C + D)	Por vias internas (C)			De cabotagem (D) ³		
			Inter-regional (A)	Intra-regional (B)	Total (A + B)			
1943	14.888	25.117	3.225,0		14.552,0	17.777,0 70,78% ²	7.340 29,22% ²	40.005
			N	50,7	82,5	133,2 0,75% ⁴		
			C-O	410,1	0,7	410,8 2,31% ⁴		
1947	43.979	42.290	5.305,0		21.565,0	26.870,0 63,54% ²	15.420 36,46% ²	86.269
			N	8,0	81,9	89,9 0,33% ⁴		
			C-O	543,1	3,2	546,3 2,03% ⁴		

FONTE: Galvão (1993), utilizando dados básicos extraídos da FIBGE, Anuários Estatísticos do Brasil (1946 e 1949).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.: 1Importação + exportação; 2Percentuais em relação ao fluxo interestadual total do País (cabotagem + vias internas); 3Não se conheciam a origem e o destino dos bens transportados por esta modalidade e 4Percentuais em relação ao fluxo interestadual total do País por vias internas.

Apesar dessa transformadora incursão dos tempos rápidos e da produção mecanizada – elementos indispensáveis para a compreensão do processo de configuração da Região Concentrada⁴⁴ – em manchas que mais tarde se tornariam contínuas no Centro-Sul do País, observava-se uma circulação rarefeita nas áreas dominadas pelos cerrados e pela hiléia, circunscrita, na maioria das vezes, a círculos de abrangência local e regional, “verdadeiros circuitos interiores, cada qual dominando uma dada extensão do território com os meios limitados de que dispunham” (Santos e Silveira, 2001:34).

A introdução de redes técnicas e objetos modernos nos confins do Brasil dava-se de maneira lenta e pontual, mas já carregava atrás de si todo um cipoal de idéias que, aos poucos, iria mexer com o inconsciente coletivo de populações habituadas a modos de vida seculares, tradicionais e mais dependentes do ciclo da natureza. A imagem projetada do progresso, rumo a um futuro cintilante, era a tônica desse processo.

* * * * *

Notas

¹Após a retomada de São Luís dos franceses, em novembro de 1615, a Coroa Portuguesa decidiu organizar novos núcleos de povoamento no norte do Brasil com o objetivo de impedir outras incursões estrangeiras. Em 12 de janeiro de 1616, três embarcações com uma guarnição de 150 homens chegaram à Baía do Guajará, onde fundaram o Forte do Presépio, batizado pelo capitão-mor da expedição, Francisco Caldeira Castelo Branco, de Feliz Lusitânia. Em 1737, já com o nome de Nossa Senhora de Belém, o núcleo tornou-se capital da Província do Grão-Pará e Maranhão.

²Embarcação indígena sem quilha e sem banco, constituída de apenas uma tora escavada à fogo.

³Seu conjunto era composto por uma gama de gêneros naturais aproveitáveis e utilizáveis no comércio, com especiarias do reino vegetal (salsaparrilha, cacau, baunilha, alcatrão, pita, urucu, castanha, canela, algodão, carajuru, sementes oleaginosas, madeiras e cravo) e animal (couros, peles, ossos e carne).

⁴A cidade passaria por um primeiro processo de expansão e embelezamento urbanístico: obras de drenagem e saneamento; construção de praças e ruas; projetos de arborização; novas estradas beirando a orla dos rios e em direção aos sertões de campinas; instalação de instituições régias e inauguração da nova catedral (1771), em estilo neoclássico. Para alavancar a navegação fluvial, Belém ganhou um novo estaleiro, a Ribeira das Naus (1761), instalado no abandonado Convento de São Boaventura para substituir a antiga Casa das Canoas (1728). A Coroa criou o cargo de intendente da Marinha para administrá-lo, organizando o trabalho de 278 empregados, entre marinheiros, ferreiros e carpinteiros (Museu do Porto/Belém).

⁵A Capitania do Mato Grosso incluía a quase totalidade do atual Estado de Rondônia e o Mato Grosso do Sul. A Capitania de Goiás também era composta pelo atual Tocantins.

⁶O processo de vulcanização conferia ao caucho, pela adição de enxofre, uma forma sólida e inalterável, e uma maior elasticidade, propiciando a aplicação industrial do material. A descoberta da exploração e do uso do látex pelos indígenas, entretanto, coube ao frei Manuel da Esperança entre 1720-30, após contato com os Cambebas. Anos mais tarde, o cientista francês Charles Marie de la Condamine, em uma expedição científica pela Amazônia, coletou o produto e enviou para a Europa as primeiras amostras de borracha (Museu do Homem do Norte/Manaus).

⁷A coleta da borracha é feita através de um corte especial na casca da seringueira (*hevea brasiliensis*), que faz escorrer um líquido branco chamado de látex, recolhido e levado ao fogo para o processo de coagulação. O material é moldado em bolas de cerca de 30 quilos (pélas) e transportado para os postos de empilhamento ao longo das margens dos rios, onde se situavam as casas de comércio.

⁸Levasseur viajou por boa parte do País para produzir um livro que foi apresentado na Exposição Universal de Paris, em 1889 (LEVASSEUR, E. **O Brasil**. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2000, 192p.).

⁹O governo imperial entendeu como ameaça à soberania da Amazônia a campanha, iniciada nos Estados Unidos pelo tenente Matthew Maury, contra a recusa de operação na extensa bacia – que o acusava de prática de “crime contra a humanidade”. Além disso, a expansão territorial norte-americana e européia sobre a América Latina, África e Oriente Médio não inspirava tranquilidade na Corte. Também há uma tese de que a Expedição Thayer, liderada pelo criacionista norte-americano Louis Agassiz em 1865, tenha sido organizada como elemento de pressão à abertura da navegação no Amazonas e de estímulo à colonização da Amazônia por escravos norte-americanos.

¹⁰Em 7 de dezembro de 1866, portanto seis anos antes da criação da empresa de capital inglês, o governo imperial assinou o decreto de abertura do Rio Amazonas à navegação estrangeira, mas apenas em 1874 uma embarcação estrangeira – navio a vela dinamarquês –, oriunda de Hamburgo, adentrou a bacia.

¹¹Com o intuito de desenvolver a sua participação no comércio exterior, o governo do Amazonas também concedeu uma redução de 3% sobre os direitos das exportações diretas. Além disso, com o intuito de controlar o fluxo de entrada e saída das pélas e a conseqüente arrecadação sobre o produto, havia instalado, em 1863, a Mesa de Rendas, substituída em 1867 pela Alfândega de Manaus, tornando-se uma das mais importantes do País.

¹²Já utilizado na Amazônia desde o período colonial, o sistema de aviação (aviar significa fornecer mercadoria a crédito) se consolidou com a expansão gumífera. Por causa das condições geográficas de isolamento e difícil acesso ao local da produção, “tal sistema de fornecimento de mercadorias a crédito acabou por se organizar em forma de uma cadeia vertical”, representada pelas grandes casas aviadoras e exportadoras no topo (financiadoras, abastecedoras e intermediárias), fornecendo os bens de consumo e instrumentos de trabalho

necessários à exploração dos seringais a um avião menor. “Este, cobrando juro, aviava o seringalista, que, por sua vez, através do regime de barracão (local onde os produtos eram armazenados e onde era marcada a dívida do extrator que ali, compulsoriamente, se abastecia), aviava o coletor e, depois disso, a cadeia se invertia, começando o processo de entrega da borracha (...)” (Engrácia de Oliveira, 1983:237). Para Frey *et al* (Amazônia, São Paulo: Siciliano, 1989), esse sistema nada mais era do que uma “escravidão moderna de endividamento”.

¹³Em 1861, as terras do Acre, então pertencentes à Bolívia, foram percorridas por Manoel Urbano da Encarnação, por ordem do Governo do Amazonas, que procurava uma comunicação fluvial entre o Rio Acre e os afluentes do Madeira. A abundância de seringueiras ao longo dos vales do Acre e do Purus era enorme, despertando a cobiça de todos os agentes envolvidos com a exploração e comércio da borracha (Museu de Xapuri/AC).

¹⁴Breve histórico do prédio da Alfândega de Manaus, 1993, *mimeo*.

¹⁵Farquhar obteve grande prestígio com o governo imperial, que havia lhe outorgado uma série de concessões (sobretudo nas áreas de energia e transportes) em todo o País. O conglomerado de suas atividades e as suas manobras políticas para desenvolvê-las ficou conhecido como “Sindicato Farquhar”.

¹⁶Nesse período, foram desenvolvidos novos potenciais energéticos (eletricidade e derivados do petróleo) e novos campos de exploração industrial (indústria química, novos ramos metalúrgicos, microbiologia, farmacologia e bioquímica), além de incrementos na área de medicina e de profilaxia. Surgem os automotores, transatlânticos, aviões, telégrafo, telefone, iluminação elétrica, fotografia, utensílios domésticos, cinema, radiodifusão, TV, arranha-céus, metrô, seringa hipodérmica, anestesia, penicilina, processos de pasteurização/esterilização, adubos artificiais, papel higiênico, sabão em pó, fogão a gás, refrigerador, comidas enlatadas, refrigerante, aspirina e raio-x.

¹⁷Extraído do Museu da Borracha, em Rio Branco (AC), durante o trabalho de campo.

¹⁸Denominação em tupi-guarani para o Rio Tietê.

¹⁹Borges (2001) advoga a tese de que a presença direta do capital estrangeiro em Mato Grosso foi de duração limitada e que a subordinação da economia comercial ao capital financeiro somente seria mantida posteriormente, pelas relações mercantis intensificadas pela pecuária – com os boiadeiros e frigoríficos paulistas. Dessa forma, de 1914 a 1930 as exportações mato-grossenses seriam caracterizadas pelo predomínio de produtos originários dessa atividade (gado em pé, charque e outros produtos animais).

²⁰Poaia ou ipecacuanha é um arbusto da família das rubiáceas, endêmica do Alto Paraguai, cujas propriedades medicinais eram utilizadas pelos indígenas para o tratamento de alterações estomacais, disenterias e problemas no sistema respiratório. A partir do século XIX, passou a ser enviada à Europa para a produção de remédios. Atualmente, está praticamente extinta.

²¹Pelo Tratado de Petrópolis, articulado diplomaticamente pelo Barão do Rio Branco e assinado em 17 de novembro de 1903, o território boliviano do Acre, invadido e ocupado por seringalistas brasileiros, foi comprado da Bolívia por 2 milhões de libras esterlinas e passou a integrar o território nacional. Como compensação, o governo brasileiro comprometeu-se a construir uma ferrovia que transpusesse as corredeiras dos rios Mamoré e Madeira, permitindo ao país vizinho uma saída para o mar pela Bacia Amazônica.

²²Naquela época, Santo Antônio do Madeira (atual Porto Velho) pertencia ao Amazonas. O Território do Guaporé, instituído pelo Governo Vargas em 1943 para estimular o povoamento e a colonização daquela região fronteira, foi firmado com o desmembramento de terras do Amazonas e do Mato Grosso, com capital em Porto Velho.

²³Apontamentos sobre os trabalhos realizados pela Comissão de Linhas Telegráficas de Mato Grosso ao Amazonas sob direção do Coronel de Engenharia Candido Mariano da Silva Rondon de 1907 a 1917. Rio: Typ. do Jornal do Commercio, 1916, p.27.

²⁴*Ibidem*.

²⁵Além de inúmeras alcunhas – “Patrono das Comunicações”, “Civilizador dos Sertões”, “Pacificador dos Índios” e “Bandeirante do Século XX” – Rondon viu o seu nome ser homenageado, por influência do radialista Roquette Pinto, na toponímia do Território do Guaporé, que em 1956 tornou-se o Território de Rondônia.

²⁶FUNDAÇÃO SALVADOR ARENA. **Tributo ao Marechal Rondon**. São Paulo: Antonio Bellini e Cultura, 2004, 118p.

²⁷Dados obtidos no Museu do Homem do Norte, em Manaus (05/08/2005).

²⁸Azevedo, *op. cit.*, p.90.

²⁹O potencial hidrelétrico dos saltos de Urubupungá, no Rio Paraná, e de Itapura, no Tietê, “distantes apenas 1 légua entre si”, já era mensurado com otimismo pelos engenheiros da época. Na década de 70, a Companhia Energética de São Paulo (Cesp) edificou nesse ponto o Complexo de Urubupungá (composto pelas usinas de Jupiá e Ilha Solteira), com a terceira maior capacidade instalada do Brasil.

³⁰O Estado do Mato Grosso do Sul somente foi criado pela Lei Complementar nº 31, de 11 de outubro de 1977.

³¹Azevedo, *op. cit.*, p.91.

³²Extraído da Revista História Viva (Duetto Editorial), edição especial temática n.4 (“O Brasil que Getúlio sonhou”), 2004. Três anos mais tarde, em viagem à Amazônia, Vargas voltaria a evocar a necessidade de lançar os olhos da nação para o interior, no que ficaria conhecido como “Discurso de Manaus”.

³⁴Como o Japão obteve o controle das regiões produtoras do Pacífico, o fornecimento de borracha para os EUA foi bruscamente cortado, tornando crítica a disponibilidade do produto para a indústria bélica dos países aliados. O governo norte-americano assinou o Acordo de Washington com Vargas, procurando reativar a produção gumífera na Amazônia. Entre 1942 e 1945, estima-se que, em um verdadeiro esforço de guerra, cerca de 60 mil nordestinos foram enviados aos seringais amazônicos, dos quais metade teria morrido em razão das péssimas condições de transporte, alojamento e alimentação durante a viagem. Com o fim da guerra, todos os acordos foram cancelados.

³⁵Agência Estado. **O Xingu dos Villas Bôas**. São Paulo: Metalivros, 2002.

³⁶Agência Estado, *op. cit.*, p.42.

³⁷Agência Estado, *op. cit.*, p.25.

³⁸Agência Estado, *op. cit.*, p. 159.

³⁹Em 31 de janeiro de 1942, havia sido aprovada a nova divisão regional oficial do Brasil:

- ✓ **Norte:** AM, PA e Territórios do AC, Guaporé (atual RO), AP e Rio Branco (atual RR);
- ✓ **Nordeste:** (a) Ocidental – MA e PI; (b) Oriental – CE, RN, PB, PE, AL e Território de Fernando de Noronha (anexado a PE na Constituição de 1988);
- ✓ **Leste:** (a) Setentrional – SE e BA; (b) Meridional – ES, MG, RJ e DF (transferido para Brasília em 1960);
- ✓ **Sul:** SP, PR, SC, RS e Território do Iguaçu (extinto em 18/09/1946);
- ✓ **Centro-Oeste:** GO (o TO foi criado pela Constituição de 1988 e passou a integrar a Região Norte), MT (o MS foi criado em 1977) e o Território de Ponta Porã (extinto em 18/09/1946).

⁴⁰O tronco-sul, ligando o Rio a São Paulo, com prolongamentos até o Rio Grande do Sul, completava a sua idéia de diretrizes de irradiação natural.

⁴¹A longitudinal I (Belém – Jaguarão/RS) se constituiria nas atuais BRs 316 (Belém – Salgueiro/PE) e 116 (Salgueiro – Feira de Santana – Rio – Porto Alegre – Jaguarão). A longitudinal IV (Belém – Santana do Livramento/RS), ou Transbrasiliana, sofreu algumas alterações na década de 50 e se transformou nas atuais BRs 010 (Santa Maria do Pará – Estreito/MA), 226 (Estreito – Araguaína) e 153 (Araguaína – Anápolis – Ourinhos – União da Vitória/PR – Passo Fundo/RS). A longitudinal V (Santarém – Porto D. Carlos/MT), chamada de Amazônica, foi aberta nos anos 70 pelos militares, sendo a atual BR 163 (Santarém – Cuiabá – Campo Grande – Cascavel – São Miguel d'Oeste/SC).

⁴²A criação da SPVEA já havia sido prevista pela Constituição de 1946.

⁴³O Art. 45 da Lei Complementar nº 31, de 11 de outubro de 1977, institui todo o Estado do Mato Grosso como componente da Amazônia Legal, excluindo o recém-criado Mato Grosso do Sul.

⁴⁴A Constituição de 1988 cria o Estado do Tocantins e transforma os territórios federais de Roraima e do Amapá em Estados; todos são componentes da Amazônia Legal.

⁴⁵Essa região, introduzida na literatura geográfica por Milton Santos e Ana Clara Torres Ribeiro, em 1979, estaria sendo constituída pelos Estados das regiões Sul e Sudeste.

CAPÍTULO 2 – O ESTADO FORÇA O DESLOCAMENTO DE FLUXOS PARA O INTERIOR E ESTIMULA O ROMPIMENTO DO “BRASIL ARQUIPÉLAGO”

(...) Brasília teve pelo menos esse encanto de ser um momento de espanto, de otimismo na vida brasileira. Se bem que, socialmente, pouco adiantou. Foi útil para o país: levou o progresso ao interior. Mas os que trabalharam em Brasília, os que vieram de longe, do país inteiro, continuaram pobres como antes. (...) Brasília está seguindo o caminho inevitável do país, os problemas que existem. (...) Mas depois veio o negócio, a vida mais difícil, a política mudou, veio a ditadura. (...) E foram aqueles vinte anos de escuridão na vida brasileira, de perseguição, de tortura. (Entrevista de Oscar Niemeyer. In: DINES *et al*, 2000:117)

2.1 Dentre as metas do Governo Juscelino Kubitschek, duas “pinças rodoviárias” partem de Brasília e contornam a hileia

Eram os anos dourados. Bossa Nova, Cinema Novo, Teatro de Arena, renovação da Música Popular Brasileira (MPB) e das artes plásticas, os títulos mundiais da seleção brasileira de futebol na Suécia (1958) e do boxeador Éder Jofre (1961), além da performance arrebatadora da tenista Maria Esther Bueno em Wimbledon (1959/60). O cotidiano de parcelas substanciais da sociedade, sobretudo das classes médias urbanas, também era invadido por eletrodomésticos, automóveis, plásticos, fibras sintéticas e pela televisão, objetos de *design* arrojado, constituídos para o estilo de vida norte-americano – e que alterariam os padrões vigentes de consumo e comportamento.

À frente desse processo, estava a construção de Brasília, tida como a “meta-síntese” do Governo JK (1956-61). Direcionada para todos os quadrantes do imenso território nacional, transformou-se num dos símbolos vitais da psicosfera daquele contexto, irradiando ventos ambiciosos e uma perspectiva de futuro grandioso. As idéias inovadoras no campo do planejamento urbano e da arquitetura, forjadas por Lúcio Costa e Oscar Niemayer, contribuíram para compor o discurso pelo qual Brasília era vista como uma verdadeira aventura modernista no interior do País.

A estratégia de Juscelino redundou numa relação estreita com a mídia nacional, com matérias pagas e colunas diárias em jornais e revistas e mensagens na *Rádio Nacional* e no programa *Voz do Brasil*, da *Agência Nacional*. A *Rádio Brasil Central*, de Goiânia, também defendeu a construção da nova capital com o slogan “*para a frente e para o alto com Brasília no Planalto*”. A edição de fevereiro de 1959 da *Revista Manchete* foi uma verdadeira ode à obra, enquanto nos cinemas de todo o País, das grandes cidades às praças do interior, as imagens do governo e da construção de Brasília povoavam as mentes. Na opinião da professora Georgete Medleg Rodrigues (UnB), que estudou o imaginário social

gerado pela gigantesca realização daquele governo, “*Brasília foi o principal eixo para JK atrair a opinião pública nacional e internacional, unindo utopia, planejamento e arte*”⁴⁶.

Incorporada ao programa durante a campanha presidencial, a transferência da Capital Federal tornou-se prioridade, ou, nas palavras do próprio presidente, “a grande meta de integração nacional”.

Havia visto o Brasil de cima – a bordo de um avião – e pude sentir o problema em todas as suas complexas implicações. Dois terços do território nacional ainda estavam virgens da presença humana. Eram os “vazios demográficos” de que falavam os sociólogos. O grande desafio da nossa História estava ali: seria forçar-se o deslocamento do eixo do desenvolvimento nacional. Ao invés do litoral – que já havia alcançado certo nível de progresso –, povoar-se o Planalto Central. (...) Assim, o brasileiro poderia tomar posse do seu imenso território. E a mudança da Capital seria o veículo. O instrumento. O fator que iria desencadear novo ciclo bandeirante. (Kubitschek, [1975]:7)

Simultaneamente ao seu grande projeto, em 6 de junho de 1957 o presidente JK sanciona a Lei nº 3.173, que cria a Zona Franca de Manaus (ZFM), instalada no Armazém Zero do porto organizado sob a administração de uma autarquia do Ministério da Fazenda:

Art. 1º – É criada em Manaus, capital do Estado do Amazonas, uma zona franca para armazenamento ou depósito, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinados ao consumo interno da Amazônia, como dos países interessados, limítrofes do Brasil ou que sejam banhados por águas tributárias do Rio Amazonas.

Art. 5º – As mercadorias de procedência estrangeira, quando desembarcadas diretamente na área da zona franca de Manaus, e enquanto permanecerem dentro da mesma, não estarão sujeitas ao pagamento de direitos alfandegários ou quaisquer outros impostos federais, estaduais ou municipais que venham gravá-las, sendo facultado o seu beneficiamento e depósito na própria zona de sua conservação.

A iniciativa de ordem federal, entretanto, não alcançou o êxito desejado, pois os incentivos estabelecidos não foram suficientes para atrair investidores. Além disso, Manaus enfrentava uma situação urbana caótica, reflexo da decadência do ciclo da borracha, com sua infra-estrutura básica – manutenção de prédios públicos, transporte coletivo, saneamento básico e abastecimento de energia elétrica – em colapso e instabilidade populacional (possuía 75.701 habitantes em 1920; 66.854 em 1940; e 110.678 em 1950).

Rumo ao interior

Era preciso dar um salto para o futuro, “desenvolver 50 anos em 5”, com um programa de investimentos distribuídos entre os setores de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. Mas se tornava essencial atrair mão-de-obra, capitais e empreendimentos para o coração do Brasil, e a nova capital, a cerca de 1 mil quilômetros da faixa litorânea, significava o rompimento definitivo com a velha concepção da vocação agrícola do Brasil. Assim, o governo propõe uma guinada no curso do desenvolvimento nacional, levando-o para o interior, e incentiva a industrialização com o conseqüente alargamento do mercado interno. “Sua grande missão será contribuir para que o Brasil se integre em si mesmo, para que o Brasil econômico se expanda pelo território que forma o Brasil político” (Andrade, 1968:181).

O general Meira Mattos (1980:72), um dos responsáveis pela postura geopolítica do governo militar, afirmou que a inauguração de Brasília foi um “alento vivificador” para a problemática da reorganização do espaço político brasileiro, “força catalítica capaz de despertar as sociedades sucumbidas sob o peso de suas dificuldades”. “Aproximam-se da Amazônia o cérebro e o coração do Brasil. O centro das grandes decisões nacionais deslocava-se para perto daquele corpo inarticulado, de 5 milhões de quilômetros quadrados.”

A construção da nova capital impulsionou toda a rede de transportes que gravitava para o Planalto Central, mas as duas linhas da Rede Ferroviária Federal – Estrada de Ferro de Goiás (EFG) e a Rede Mineira de Viação (RMV) – que chegavam a Goiás exerceram papel imprescindível no transporte do material pesado (Carvalho, 1963). Embora os trilhos só chegassem a Anápolis, a cerca de 100 km do local, a intensificação do tráfego pôde ser sentida em toda a extensão das ferrovias supracitadas. De 1957 a 1959, foram substituídos 253 mil dormentes e remodelados 385 km de linhas da EFG, que também incorporou o serviço de 12 locomotivas a diesel – antes, usavam-se apenas máquinas a vapor.

Parece que o trem, nesse caso, era o portador do novo, anunciando a futura transformação do meio geográfico. Nesse período, o tráfego da EFG aumentou de 48 mil para 66 mil vagões, enquanto na RMV, de 330 vagões e 8 mil t transportadas para 3,1 mil vagões e 83 mil t. Os carregamentos totais no período envolveram 71 mil t de cimento, 4 mil t de estruturas metálicas, 22 mil t de tubos de ferro e 3,3 mil t de vergalhões (Carvalho, 1963).

Segundo o mesmo autor, ainda analisando o impacto do sistema de transportes com a construção de Brasília, as distâncias continentais entre o Distrito Federal (DF) e as capitais estaduais e a ausência de vias rápidas terrestres tingem o panorama que atrela ao avião a função integradora da nova capital, “cujo isolamento só pode ser quebrado pelo constante

zumbir do avião” (1963:57). Dessa forma, o transporte aéreo seria capaz de interligar o espaço ativo às ilhas do espaço intermediário (Campo Grande, Cuiabá, eixo Manaus-Santarém e Rio Branco), que “oferecem condições favoráveis à sua exploração comercial”⁴⁷.

Aos poucos, o coração do País estava sendo invadido por novos nexos técnicos e informacionais. O avião, um dos maiores símbolos do progresso, propiciara um aumento de fixos artificiais sobre o território, outro elemento que evidencia a transformação do meio geográfico. De fato, o crescimento do movimento aéreo de Brasília, cujo aeroporto havia sido inaugurado em 20 de janeiro de 1957, fora espetacular durante o período de sua construção (TABELA 5). Meira Pena, citado por Carvalho (1963), chega ao extremo ao proferir que “Brasília é a primeira metrópole construída em função da nova idade do avião”.

TABELA 5 – MOVIMENTO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA ENTRE 1957-60

	1957	1958	1959	1960
PASSAGEIROS DESEMBARCADOS	4,9 mil	38,5 mil	88,2 mil	217,5 mil
DESEMBARQUE DE CARGAS	-----	691 t	1.655 t	3.798 t

FONTE: CARVALHO, Arp Procópio de (1963).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

Se o trem alcançava Anápolis e os aviões já pousavam no seio do futuro DF, ainda não havia nenhuma rodovia pavimentada em todo o Estado de Goiás, em 1958. Daí surgiu a idéia do “cruzeiro rodoviário”, que Juscelino se inspirou na saga bandeirante, na conquista do oeste norte-americano e nos relatos de viagem do naturalista alemão Humboldt, fixando Brasília como um dos principais nós rodoviários do País.

Construída num ponto estratégico, as estradas que a servem – um verdadeiro tecido conjuntivo de artérias e veias de intercomunicação interna – realizam, com perfeição, uma verdadeira *costura* do Brasil por dentro, aproximando os Estados que, embora geograficamente limitrofes, viviam tão distanciados, uns dos outros, como se pertencessem a países diferentes. (Kubitschek, [1975]:13-14)

Tive, então, a visão do que deveria ser feito. Rasgaria um cruzeiro de estradas, demandando dos quatro pontos cardeais, tendo por base Brasília. Não se conquista uma terra se não se tem acesso a ela. E a estrada é um elemento civilizador por excelência. Concebi, pois, o plano de grandes longitudinais, cortadas, quase na perpendicular, pelas grandes transversais. No centro do sistema ficaria Brasília, que seria uma torre para se contemplar o Brasil. (Kubitschek, [1975]:84)

Esse sistema rodoviário deveria alcançar São Luís, Fortaleza, Teresina, Salvador, Belém, Rio Branco, Porto Velho, Cuiabá, Goiânia, São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, em distâncias superiores aos três dígitos (DIAGRAMA 2).

DIAGRAMA 2 – CRUZEIRO RODoviÁRIO* DE JK

ELABORAÇÃO: Daniel M. Huertas.

SEM ESCALA

OBS.: *Nomenclaturas atuais das rodovias.

Essas novas vias, segundo Cristina da Silva (2004), “proporcionaram a ampliação da fronteira agrícola nacional e facilitaram a integração intra e inter-regional de Goiás”. Houve a criação de municípios no norte do Estado (Uruaçu, Porangatu, Gurupi, Paraíso do Norte e Colinas), cujo eixo da Belém-Brasília, para Teixeira (2004), “passou a servir como ponto demográfico importante para subsidiar os fluxos da frente pioneira em direção ao norte do País”.

No mesmo sentido, Guimarães e Leme (2002) explicam que houve a criação de uma “nova espacialidade em Goiás”. A superação da rota ferroviária prejudicou a posição locacional de Anápolis, agora comprimida entre dois grandes eixos de aglomeração urbana, e Brasília passou a exercer o papel de absorvedor de migração, cujos fluxos pendulares no entorno do DF também influenciaram o Noroeste de Minas Gerais, todo o Estado de Goiás e a Região Nordeste em geral (sobretudo o Oeste da Bahia e o Sul do Piauí).

Para José Mello (1991:191), a política de transportes calcada na rede rodoviária ao redor da nova Capital Federal “realmente integrou o território”. “Até então nós tínhamos o quê? Uma rede litorânea. Ela concentrava a população ao longo do litoral, não expandia a fronteira agrícola, não penetrava no território, não levava civilização, não criava possibilidades para expandir mercados. Ao longo dos anos, faltava um projeto de penetração do território.” Os geógrafos Orlando Valverde e Catharina Dias demonstraram

com nitidez a situação de isolamento do Planalto Central e da Amazônia Oriental antes da abertura da Belém-Brasília:

O caminho carroçável o era para o Planalto Central, onde só raramente, durante a estação seca, um caminhão ou jipe ousava penetrar, mas os transportes terrestres regulares eram feitos em carros de boi, a cavalo ou em tropas de muares. O longo percurso e o encarecimento dos fretes devidos aos transbordos tornavam o Planalto Central uma região de economia quase totalmente fechada, com uma estrutura socioeconômica semifeudal. O isolamento e a precariedade dos transportes fluviais fazem da Amazônia, barrada pelo tremendo obstáculo da selva, uma região tipicamente colonial. (1967:239)

Na análise dos geógrafos Bertha Becker e Cláudio Egler (1994:122), o cruzamento rodoviário de JK desempenhou um duplo papel, pois articulou os sistemas viários federal, estadual e municipal das regiões Sudeste e Centro-Oeste enquanto rodovias de penetração ligaram o Norte à área core do País. “A nova capital, situada numa posição estratégica, em contato com todas as periferias, representou uma verdadeira ponta de lança do ‘centro’, estimulando tanto o avanço da franja pioneira, quanto as ligações econômicas com São Paulo.” E continua: “Nesse processo, esfacelou-se gradativamente a estrutura espacial em “arquipélago”, substituída por uma de tipo centro-periferia” (1994:87).

A ausência de rodovias modernas, entretanto, não evitou o aparecimento de empresas de transporte de passageiros e de carga, interessadas em um mercado promissor. A Expresso Pinheiro transportou no eixo da Rio – Brasília (atual BR 040), no trecho Rio – Paracatu (MG), combustível e material de construção. Sediada em Uberlândia (MG), operou nessa rota até 1960. Em 1974, viria constituir as atuais Real Expresso e Nacional Expresso.

A Expresso do Pontal, fundada em 1938 pelo empresário Odilon Santos, também de Uberlândia, na década de 40 se transferiu para Araguari (MG) para atender todo o sul de Goiás. Em 1956, com o anúncio da construção de Brasília, instalou-se em Goiânia, já com o nome de Viação Aragarina. Em 1959, a empresa inaugurou as viagens para a futura Capital Federal e as rotas para o norte goiano, pela Belém-Brasília.

Com a construção da nova Capital Federal, também se verifica em Uberlândia a substituição dos antigos secos e molhados por grandes atacadistas – Martins, Arcom e Peixoto, entre outros –, alguns especializados em um único segmento (material de construção, combustível, autopeças, etc). Novas praças passam a ser atendidas, cuja expansão atende Goiás, Mato Grosso e a implantação do Distrito Federal.

No Mato Grosso, a navegação pelo Rio Paraguai entre Cáceres e Corumbá praticamente desapareceu – o vapor Etruria fez a sua última viagem em 1955⁴⁸ –, fator que contribuiu para manter e consolidar a linha de ônibus da Empresa Luis Acioli de Vasconcellos, aberta em 1930 para ligar Cuiabá a Cáceres por estrada de terra. Com a inauguração de Brasília, a viação estendeu os seus serviços para outras localidades do Estado.

Do projeto rodoviário de JK, a Belém-Brasília (BR 14 ou Rodovia Transbrasiliana, já planejada pelo PRN) e a Brasília-Acre seriam imensos troncos que cortariam boa parte do Centro-Oeste para alcançar as bordas oriental e meridional da Floresta Amazônica, numa tarefa considerada impossível por alguns técnicos da época (MAPA 2). A obstinação do agrônomo Bernardo Sayão⁴⁹, encarregado de planejar as frentes de trabalho, foi um dos pilares de Juscelino para a grandiosa obra, que rasgaria o cerrado e a floresta em 2.240 quilômetros.

(...) a abertura da Belém-Brasília exigia muito mais do que a simples disposição de construí-la. Envolveria a solução de numerosas questões técnicas e de diversos problemas administrativos. Devia-se considerar, antes de tudo, a construção em si, isto é, a necessidade de se emprestar à obra um dinamismo, considerado impossível dentro do sistema em funcionamento para os empreendimentos rodoviários convencionais. (Kubitschek, [1975]:100)

A questão técnica foi solucionada com a importação de máquinas norte-americanas, ao custo total de US\$ 3,153 milhões, coberto por cotas do Fundo Rodoviário e por um empréstimo de 5 anos, a juros de 6% a.a., junto à Superintendência da Moeda e do Crédito. O maior pedido foi atendido pela Internacional Harvester Export Co., de Chicago: 90 tratores e 25 carregadoras. De outras firmas, como a Caterpillar e Allis-Chalmers, vieram 61 motoniveladoras, 10 tratores e 50 carregadoras. A compra foi dividida em dois lotes: Belém, de onde foi aberta uma frente de trabalho; e Santos, cujo comboio atingiu por terra a outra frente de trabalho, em Anápolis. Esta operação foi realizada pelo Exército, a pedido do próprio Juscelino.

Para administrar os iminentes entraves burocráticos, cada ponta foi gerenciada por um órgão específico – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), no setor norte; e a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (Rodobrás), criada pelo decreto-lei nº 43.710, de 15 de maio de 1958, no setor sul.

Assim como no desbravamento das rotas da FBC, novamente o avião desempenhou papel fundamental na abertura da BR 14, principalmente para o abastecimento de víveres aos trabalhadores. Cinco campos de pouso foram abertos em todo o percurso. “(...) logo se verificou que nada poderia ser feito sem um adequado apoio aéreo. Dei ordem à FAB para que cooperasse, tanto quanto possível, com os engenheiros, de forma a lhes facilitar as tarefas de ligação e de abastecimento. Mais tarde, reforçando esse auxílio, pus à disposição da Rodobrás até o helicóptero de meu uso pessoal” (Kubitschek, [1975]:116).

O papel crucial dos fatores naturais (vegetação, clima e solo) determinou que as técnicas de obtenção do traçado e de construção da via obedecessem a métodos distintos. Entre Uruaçu (GO) e Imperatriz (MA), onde se registra o predomínio dos cerrados, houve a preferência pelos divisores de águas aplainados, fator que alongou o trajeto da estrada, mas barateou a sua construção pela redução do número de obras de arte (Valverde e Dias, 1967). Sayão aperfeiçoou uma técnica corrente para obter o traçado ideal:

(...) obtive um pequeno avião, adaptado à tiragem de fotografias verticais, e certa quantidade de filmes virgens, que eram divididos ao meio, para fornecer duas exposições em cada chapa. Marcado sobre um croquis o ponto que se desejava atingir no fim de cada jornada, a faixa era sobrevoada e fotografada, e o filme imediatamente revelado. Determinado assim (...) o mais curto dos traçados econômicos, partia Saião à frente, com um ‘patrol’, obedecendo aos azimutes previamente determinados. Seguiam-no as máquinas pesadas, abrindo o caminho definitivo. (Valverde e Dias, 1967:329-30)

Na hiléia, esse recurso aéreo não era válido, o que exigia um trabalho pioneiro por terra para indicar o traçado da rodovia:

A floresta virgem tudo mascarava, impedindo de se acompanhar com segurança o divisor de águas. (...) Uma equipe de topógrafos e mateiros seguia à frente e, num ponto em que achavam deveria passar a estrada, abriam uma clareira. (...) Aos pioneiros seguiam os desbravadores, que iam derrubando a mata, cujos despojos, depois de secos, eram incendiados. (...) abria-se a primeira ‘avenida’ por onde deveriam penetrar as moto-niveladoras. (Valverde e Dias, 1967:331)

Em 31 de janeiro de 1959, as duas frentes se encontraram em Açailândia (MA), resultando em uma estrada pioneira com rampas e curvas excessivas. A via somente obteve condições satisfatórias de segurança a partir de 1964, após sucessivas melhorias em seu leito, cujos defeitos iniciais foram sendo gradativamente corrigidos – encurtamento do traçado, ampliação da largura e soerguimento do leito para facilitar a drenagem das águas pluviais. Como “prova da capacidade de realização e improvisação dos brasileiros”, Valverde e Dias (1967) citam o resultado final da empreitada, aberta ao tráfego pela metade do preço e do

tempo oferecidos por uma empresa estrangeira com experiência na África (5 anos de obras no valor de US\$ 6 milhões).

De Brasília ao extremo oeste do País

A idéia da Brasília-Acre surgiu em fevereiro de 1960, já no último ano de seu mandato, quando Juscelino recebeu no Palácio da Alvorada os governadores dos Estados e Territórios da Bacia Amazônica para estudar os problemas surgidos com a abertura da BR 10. O então governador do Acre, Manuel Fontenele de Castro, fez uma dramática exposição sobre o isolamento que vivia o território sob a sua jurisdição. E nesse momento JK se deu conta de que o braço oeste de seu cruzeiro rodoviário chegara apenas à Ponte de Pedra, próximo a Cuiabá. Ainda faltariam cerca de 2 mil km até Rio Branco, passando por Porto Velho.

Na época, o principal acesso a Rondônia se restringia à linha fluvial operada pelo SNAPP, que mantinha uma viagem mensal a Belém, com escala em Manaus. A EFMM já se encontrava em situação precária e as rotas aéreas limitavam-se a uma linha do CAN e a duas viagens semanais para o Rio de Janeiro, com pernoite em Cuiabá. A capital do Acre somente era acessível pela linha do CAN e pela navegação nos rios Acre e Purus para Manaus.

A construção do trecho Cuiabá – Rio Branco (BR 29) envolveu uma interessante operação intermodal. Para a frente de trabalho Cuiabá – Vilhena, as máquinas foram transportadas em carretas especiais por caminhos já abertos pela Comissão Rondon e por picadas espontâneas. Na frente Porto Velho – Vilhena, os equipamentos chegaram à capital de Rondônia pelo navio cargueiro Rio Tubarão, contratado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) à Companhia de Navegação Costeira (TABELA 6).

Na primeira viagem, o cargueiro saiu do Rio em 22 de março e atracou às margens do Rio Madeira em 12 de abril com 5,5 mil t, sendo recebido com festa pelos habitantes locais. Na segunda e última viagem, buscou material em Belém e retornou a Porto Velho em 5 de maio. No final do mês, navios da SNAPP e barcas da Petrobrás, por causa do início da vazante, transportaram os últimos equipamentos. Homens recrutados em todo o País também desembarcaram em Rondônia nos próprios cargueiros e até mesmo em navios da Marinha para trabalhar na empreitada, que chegou a contar com 5 mil operários.

TABELA 6 – MATERIAL LEVADO PARA CADA FRENTE (1960)

EQUIPAMENTO	PORTO VELHO (VIA FLUVIAL)	VILHENA (VIA TERRESTRE)	TOTAL
Trator de esteira	44	30	74
Trator de pneu	1	7	8
Scraper	7	2	9
Moto-scraper	9	27	36
Motoniveladora	10	0	10
Carregadora	5	1	6
Basculante	47	97	144
Caminhão	16	17	33
Caminhão-tanque	4	3	7
Jeep	20	12	32
Total	163	196	359

FONTE: www.ronet.com.br/marrococ/br29.html <acessado em 28/05/2005>

Aos aviões ficou a responsabilidade de abastecer as frentes de desmatamento abertas entre Vilhena e Porto Velho, no meio da selva. Os três principais campos de pouso construídos, que permitiram o tráfego de aviões DC-3 e Catalina, foram os de Nova Vida, Vila de Rondônia (atual Ji-Paraná) e Vilhena. Dos 22 campos abertos, também foram importantes os de Ariquemes, Jaru, Curralinho, Seringal Setenta, Marco Rondon, Capoeira e Susto.

Os trabalhos de desmatamento foram realizados pela Administradora Porto Velho, empresa constituída pelas cinco empreiteiras responsáveis pelo trecho Porto Velho-Vilhena, sob o comando da Construtora Industrial Brasileira S/A (CIB). Além do prazo curto por causa da chegada do período de chuvas e do desconhecimento do terreno, outra dificuldade era a transposição dos rios Candeias, Jamari, Preto, Branco, Jaru, Ji-Paraná e Pimenta Bueno. A BR 29, que no governo militar tornou-se uma sobreposição entre as BRs 364 (Rio Branco – Vilhena), 174 (Vilhena – Cáceres) e 070 (Cáceres – Cuiabá), foi entregue ao tráfego por JK em 13 de janeiro de 1961, em condições precárias – praticamente intransitável na época chuvosa.

Reestruturações espaciais

Os reflexos causados pela abertura das rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre foram explícitos. Becker (1982:63) as definiu como duas “pinças rodoviárias” ao redor da hinterlândia, fundamentais para a modificação da percepção da Amazônia, que assumiria posição-chave frente às prioridades políticas de ordem interna e externa. “A implantação de rodovias que a contornam, desencadeando movimento pioneiro ativo – constituído por grandes pecuaristas do ‘centro’ e pelo excedente demográfico das regiões deprimidas –, representa um primeiro passo na vinculação terrestre da região com o ‘centro’, captando a fímbria da hiléia para a órbita do ‘centro’.”

Ainda segundo a mesma autora, o impacto desses eixos é violento não apenas pela abertura da região a novas idéias, pessoas, mercadorias e informações, “mas pela rapidez com que se faz a penetração de inovação, destoando fortemente do ritmo lento que prevalecia na região” (1982:67). A integração física com o centro vital do País é representada pela implantação da rede rodoviária, que agiliza o acesso à região e desencadeia uma grande transformação nos meios de circulação com o declínio da navegação fluvial. No plano urbano, verifica-se a decadência de algumas cidades que gravitam em torno do rio e do comércio atacadista, enquanto crescem aquelas situadas junto às rodovias recém-construídas.

Portanto, verifica-se uma transformação no padrão tradicional de ocupação espacial da maior bacia hidrográfica do mundo, até então de base flúvio-linear. A entrada na era rodoviária, que galgaria uma escala sem precedentes para a dimensão da tecnosfera da época, seria a principal responsável por esse processo, reduzindo bruscamente a navegação de cabotagem para Belém e levando o caminhão ao Planalto Central e às bordas da hiléia. Nesse contexto, ciência e informação inserem-se com mais força na vida social dos grotões do País.

(...) em Belém tornou-se corriqueiro dizer que se vai por terra para Brasília, Rio ou São Paulo. Das capitais brasileiras, é na paraense que o povo sente, em toda plenitude, o significado que teve a abertura da Belém-Brasília. Para o comércio, sobretudo, a construção da rodovia teve um sabor de libertação: enquanto outrora uma encomenda de mercadorias do Sudeste levava, na melhor das hipóteses, um mês para chegar, após numerosas perdas e transbordos, hoje em dia os caminhões trazem-nas de porta a porta, praticamente sem perdas, com frete mais baixo (embora elevado, por ser rodoviário), no prazo de uma semana a 10 dias. (Valverde e Dias, 1967:336-37)

Os impactos do Plano de Metas, para José Costa (1992), significaram o fim do isolamento físico da Amazônia, cujo acesso e saída em larga escala de pessoas e mercadorias, até então, dependiam da navegação de cabotagem e/ou longo curso pelos portos de Belém e Manaus. Além disso, decretou a superação de um marasmo econômico que já perdurava meio século, desde a decadência do ciclo da borracha. A “região periférica indiferente” transformou-se em “periferia ativa”, com respaldo no dinamismo da economia nacional e na racionalidade dominante da política desenvolvimentista prevalecente.

Desarticulou-se e, posteriormente, desativou-se a organização espacial tradicional. Em consequência, foram aniquiladas diversas atividades econômicas a esta articuladas, substituídas por outras mais importantes, estáveis e dinâmicas. Paralelamente, várias sub-regiões passaram a ser aberta e diretamente polarizadas pela Região Sudeste – sul do Pará, Rondônia, Acre, Amazonas, Tocantins e Mato Grosso –, culminando com a incorporação definitiva da Amazônia à divisão inter-regional do trabalho, gestada e moldada ao talante da área nacional mais desenvolvida (...). (José Costa, 1992:46)

Para Andrade (1996:169), “a Amazônia passou a se abrir para o Sudeste e deixou de depender da capital paraense”. Vergolino e Gomes (2004:462) também explicitam a perda do poder centralizador de Belém no contexto econômico regional. “Houve uma acentuada

ampliação no padrão de abastecimento de produtos alimentares, oriundos do Centro-Sul, com destaque para os perecíveis – queijos, embutidos, batata, etc – bem como a ampliação da oferta de produtos industrializados.” Para eles, antes da chegada dos caminhões FNM (Fábrica Nacional de Motores), com suas cargas de alimentos e bens de consumo duráveis, “a cidade vivia um cotidiano modorrento”, consequência da decadência do ciclo gumífero.

Tertuliano Neto (1991) analisa o impacto da industrialização pesada e a abertura das rodovias mencionadas como o primeiro momento do processo de integração da Amazônia ao mercado nacional, mas sem modificar substancialmente a fisionomia interna da região e nem a posição das duas grandes cidades amazônicas. O autor analisa que o transporte rodoviário substituiu em parte a navegação de cabotagem, facilitando e barateando os fretes e prejudicando algumas indústrias locais, mas manteve as funções distribuidoras de Belém e Manaus e até mesmo provocou uma expansão do comércio.

A BR 29, segundo o mesmo autor, veio a modificar a fisionomia da região, “curto circuitando o sistema de transportes voltado para o grande rio”. A ligação direta da parte sul da Amazônia Ocidental com o Centro-Sul traria repercussões a curto e médio prazos, dentre as quais o surgimento de novos núcleos habitacionais e a ampliação dos já existentes. No período 1960-70, a população de Porto Velho passou de 29 mil para 41 mil habitantes e a de Rio Branco, de 17 mil para 34 mil pessoas.

A substituição do transporte marítimo-fluvial pelo rodoviário proporcionou a diminuição dos custos de transporte de produtos e mercadorias nos dois sentidos, ocasionada por um conjunto de fatores: diminuição dos percursos; menor tempo de transferência; menores riscos de avarias e deteriorações; redução dos custos terminais de carga e descarga; maior regularidade dos transportes e do suprimento de insumos e/ou produtos pela superação dos colapsos devido às vazantes; redução do volume de estocagem e menores imobilizações financeiras e juros correspondentes (Tertuliano Neto, 1991).

Ainda sobre a BR 29, Guimarães e Leme (2002) a consideram fundamental para a consolidação dos três principais núcleos do Mato Grosso (Cuiabá, Rondonópolis e Cáceres), que mantiveram as suas próprias vantagens locais e se integraram ao Acre, Rondônia e Triângulo Mineiro.

A expansão econômica ao longo da BR 14, com a aquisição de terras na região a partir de 1958, por empresários brasileiros e estrangeiros, foi ressaltada por Souza [1994] como fator que manteve a Amazônia como “reserva”, tornando-se um local privilegiado para a implantação de projetos econômicos pelas grandes potencialidades hidrológicas, minerais e madeireiras. O autor também cita o processo de apropriação dos recursos naturais por grupos econômicos internacionais, como a implantação do projeto de mineração da Indústria

de Comércio de Minérios S/A (Icomi) no Amapá, agora acessível a partir de Belém, e a concessão de 19 castanhais nativos à Jari Florestal, no entorno de Marabá.

Francisco Costa (1998) enxergou a BR 10 como um marco na aceleração dos fluxos provindos do Sul e Sudeste (via Goiás e Minas Gerais) e do Nordeste (via Maranhão) que penetram na Amazônia. O geógrafo francês Monbeig ([1954]:84) – para quem é evidente que o Brasil é antes de tudo um continente, apesar de sua fachada e de sua posição oceânicas – não se surpreendeu com o privilégio dado à rodovia nesse processo. “O Brasil entrou na era do caminhão antes que fosse concluído seu equipamento ferroviário. A rodovia precede a ferrovia nas faixas pioneiras e a duplica, com sucesso, nas ligações com os grandes portos.”

Góis (1969) visualizou um “processo em marcha”, cuja ocupação da Amazônia, “das terras altas secas para os vales úmidos”, estaria sendo empreendida juntamente com o crescimento vertiginoso do rebanho bovino. Apenas no tramo goiano da Belém-Brasília, o rebanho duplicou (de 1 milhão para 2 milhões de cabeças), garantindo o abastecimento do Norte do País a preços mais baixos. Antes da abertura da estrada, o Pará dependia do avião para importar carne de Goiás.

O depoimento ao autor de um pecuarista de Estreito (MA) demonstra claramente as transformações causadas pela rodovia. Depois de seu advento, o mesmo produtor passou a manter negócios regulares em Goiânia, Anápolis, Imperatriz e Belém. *“Eu precisava ir a Goiânia completar um negócio. Viajei 60 dias, a cavalo, jipe e barco pelo Tocantins. Tive que vender dois bois gordos para as despesas. Hoje, o percurso é coberto em dois dias e o produto da venda de um boi compra 6 passagens de ônibus, ida e volta.”*

Para o renomado geógrafo Ab’Saber (2003), a Belém-Brasília foi indispensável para o início de uma integração entre o Brasil Atlântico, Central e Amazônico, mas de efeitos ambientais “catastróficos”. A caótica instalação de monótonas e pouco produtivas empresas agropecuárias em todas as partes acarretou forte degradação da cobertura vegetal, esgotamento dos solos, secamento parcial dos mananciais de cabeceiras de igarapés e loteamento de espaços silvestres na forma de “espinhela de peixe” (ramais, sub-ramais e trilhas), num “modelo areolar e metastático” de supressão de florestas de terra firme interfluvial em enormes frentes de desmatamento nos dois lados da rodovia.

Enquanto o povoamento da Amazônia se fez através dos rios e sob um estilo inteiramente “beiradeiro”, o estoque global da natureza amazônica pouco ou quase nada sofreu. Mas, desde que as rotas terrestres franquearam a região, atingindo-a pelos interflúvios, a partir das terras altas do Brasil Central, tudo se modificou. (Ab’Saber, 2003:24)

Além disso, o sempre atento Ab’Saber não deixou de mencionar os conflitos sociais resultantes desse processo, entre os recém-chegados e os grupos humanos tradicionais

(indígenas, seringueiros, castanheiros e beiradeiros), e também analisou as modificações na rede urbana e no conjunto demográfico do Brasil Central com a criação de Brasília.

A revitalização da rede urbana atingiu todos os quadrantes regionais do domínio dos cerrados: o Triângulo Mineiro, através de Uberlândia e Uberaba e suas sub-redes urbanas; o sul de Mato Grosso do Sul, através de Campo Grande e Dourados; o sudoeste de Goiás, através de Rio Verde, Jataí e Montividiu; o centro de Goiás, por meio de Anápolis e Goiânia; e a rede urbana em reestruturação de Mato Grosso, através de relações leste-oeste na direção de Rondônia e Tocantins e sul-norte na direção da Amazônia. (Ab'Saber, 2003:116)

O desenvolvimento rodoviário verificado em todo o Estado de Goiás foi um dos fatores que o configuraram como um “laboratório de fronteiras” (Teixeira, 2004), numa fase na qual as rodovias passaram a fazer parte de uma ação conjunta para a criação de um mercado nacional unificado e comandado por São Paulo (Xavier, 1997). No período 1940-60, o total de migrantes residentes em Goiás saltou de 159.479 para 518.673, registrando um crescimento de 325%. Minas, Bahia, Maranhão e São Paulo, posteriormente, foram os principais pontos de origem dos fluxos migratórios.

Para Xavier (1997:47), o forte crescimento rodoviário nas regiões Norte e Centro-Oeste correspondeu à implantação de equipamentos que acompanham seu recente processo de ocupação (TABELA 7). “A divisão do trabalho em tais regiões, entretanto, tende a um aprofundamento e a um conseqüente aumento da circulação, apontando para o aumento da extensão e da densidade da rede rodoviária.”

TABELA 7 – DINÂMICA DO CENÁRIO RODVIÁRIO NACIONAL (1955-64)

REGIÃO	EXTENSÃO (EM KM)*		CRESCIMENTO DA MALHA		PARTICIPAÇÃO NA EXTENSÃO TOTAL (EM %)	
	1955	1964	Em km	Em %	1955-1961	1955-64
NORTE	58	988	930	1.603,4	1,85	5,27
NORDESTE	615	3.284	2.669	433,9	19,63	17,53
SUDESTE	2.066	11.207	9.141	442,4	65,94	59,83
SUL	390	2.528	2.728	699,4	12,45	13,50
CENTRO-OESTE	4	723	719	17.975,0	0,13	3,87
BRASIL	3.133	18.730	15.597	497,8	100,00	100,00

FONTE: Anuário Estatístico do Brasil (1956, 1962 e 1965). In: XAVIER, Marcos (1997).

ORGANIZAÇÃO E ELABORAÇÃO: Daniel Monteiro Huertas.

OBS.: *Estão sendo consideradas apenas as rodovias pavimentadas.

Brasília, um sonho distante

O Plano de Metas empreendido pelo Governo JK de fato causou transformações profundas para o destino do País, com grandes repercussões de nível nacional e internacional, mas não foi capaz de alterar a correlação de forças de uma sociedade que já se encontrava em níveis tão díspares. A economia ficou mais dependente dos credores

estrangeiros por causa dos inúmeros empréstimos contraídos, e o favorecimento ao capital e à tecnologia externos em setores estratégicos (bens de capital e bens de consumo duráveis)⁵⁰ manteve o Brasil em situação desfavorável na divisão internacional do trabalho. Também houve o crescimento da inflação – de 12,5% para 30,5% – e a conseqüente queda dos salários reais, contribuindo para a concentração da renda.

O intenso processo de industrialização e urbanização foi efetuado com a manutenção do latifúndio e da distribuição desigual da riqueza nacional, gerando a chamada “modernização conservadora”, que acentuou a histórica concentração da atividade econômica na Região Sudeste e conduziu a periferia ao papel de fornecedora de mão-de-obra e alimentos na divisão territorial do trabalho. *“Mais uma vez, a maioria do povo continuaria pobre, só que agora em outro cenário: as grandes cidades que o desenvolvimentismo ajudou a crescer”*⁵¹.

O governo não legislou sobre as terras e as fronteiras agrícolas que se abriam com Brasília e o cruzeiro rodoviário, apesar de o próprio Juscelino ter constituído um grupo de trabalho composto por diversos representantes do governo e outros órgãos de cooperação para executar planos que pudessem evitar a ocupação desordenada das terras devolutas e matas virgens ao longo das vias. Mas não houve políticas correlatas de colonização e fundiárias que regulamentassem as novas posses e propriedades que se formavam, favorecendo a formação de novos latifúndios e desarticulando as tribos indígenas.

Para Graziano da Silva (1987:14), a abertura de novas terras durante o Governo JK levou à proposta de uma reforma agrária patrocinada pelas burguesias agrária e/ou industrial. As associações rurais a aceitam, desde que isso se traduza na ênfase à capitalização da grande propriedade e a uma política de reforma de preferência confinada às terras devolutas. Ao setor industrial, interessa uma agricultura capaz de consumir máquinas e equipamentos pesados, fator extremamente viável nas grandes extensões do Planalto Central. “(...) nunca houve no Brasil um rompimento de fato entre os interesses maiores da burguesia industrial e os da grande propriedade.”

Do Ceará à seara, do Maranhão à maravilha e da Paraíba ao paraíso. Os milhares de nordestinos que deslumbraram na nova capital uma nova perspectiva de vida, batizados de candangos (FOTO 1), não tiveram qualquer tipo de acesso imobiliário no Plano Piloto, que eles mesmos ajudaram a edificar. Alguns já haviam morrido em acidentes, durante a execução das obras, e dezenas foram assassinados pelo Grupo Especial Policial (GEP) da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap)⁵², que havia sido criada por lei para planejar a execução da urbanização e a alienação, locação e arrendamento dos imóveis situados na área do DF.

FOTO 1 – CHEGADA DE MIGRANTES A BRASÍLIA

AUTOR: Peter Scheier (s/d).

FONTE: Postal da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

O Núcleo Bandeirante, originalmente projetado para abrigar os migrantes que iriam compor a mão-de-obra, ficou pequeno já durante a construção de Brasília. Grande parte das famílias foi alocada à força para zonas situadas num raio de 30 a 40 km da nova capital, que futuramente viriam constituir as cidades-satélites.

Petrópolis que ressurgia no cerrado, a cidade não foi concebida em seu plano piloto para abrigar residentes pobres – a harmonia que se concretizava esquecia-se dos desejos de seus autores e fixava-se na ausência de superquadras e conjuntos residenciais à disposição dos segmentos mais modestos da sociedade da capital. Massificada entre iguais, Brasília podia assim prosseguir como uma transformação viável e irônica da sociedade brasileira. (...) As cidades-satélites, que envolveriam a nova capital nas décadas seguintes, permaneceram, todavia, como lembrança de que nem a ilusão de remover as elites, em lugar de favelas e mocambos, poderia forjar uma separação de espaços que apagasse a realidade brasileira. (Marins, 1998:210-11)

Estima-se que cerca de 30 mil nordestinos trabalharam nos 41 meses consumidos na construção de Brasília, que já contava com 141.742 habitantes em 1960. Aos candangos, restou um monumento no centro da Praça dos Três Poderes. O Brasil, porém, continuou a representar um futuro distante para boa parte de sua população, que novamente acabou sendo aliçada dos processos de modernização.

2.2 O governo militar implanta propostas de planejamento regional com o intuito de alocar recursos técnicos, organizacionais, humanos e institucionais

As zonas menos povoadas e mais distantes dos centros decisórios do País, repletas de terras devolutas⁵³, haviam entrado em uma rota inescapável. Aos poucos, seriam inseridas ao contexto econômico e político nacional, já que a partir da década de 60 era possível alcançá-las pelas “pinças rodoviárias” implantadas pelo Governo JK. Mas se a integração física tornara-se uma realidade, urgia romper o isolamento mental e atrair mão-de-obra, capitais e empreendimentos para o coração do Brasil. E, para pôr em prática tal obra, seria necessário criar novos elementos produtores de psicosfera e tecnosfera.

No seio desse novo processo de interiorização, o Estado complementaria o seu papel de máximo tributário com ações voltadas aos planos fiscais e tributários, sobretudo após a ascensão dos militares ao poder, em 31 de março de 1964. Diretrizes orientadas ao planejamento territorial e econômico, que incluíram a criação de superintendências regionais e a reestruturação geopolítica e jurídica da Amazônia Legal, entre outras, agiram como forças indutoras de fluxos e produtoras de psicosfera.

Para o regime militar, a Amazônia é o novo alvo do capital

Para a acelerar a ocupação e a exploração econômica da Amazônia, as instituições regionais criadas a partir do Governo GV foram modernizadas em 1966, sob a chancela da “Operação Amazônia” – empreendida pelo Governo Castello Branco, reorganizou a legislação básica e as normas institucionais para atrair os grandes capitais corporativos, colocando a região na mira dos investidores (QUADRO 5). “Tratava-se, com efeito, da inserção definitiva da Região no processo de desenvolvimento do capitalismo industrial brasileiro” (Vergolino e Gomes, 2004:461).

As ações propostas pelo governo foram expostas em Manaus e Belém na I Reunião de Incentivo ao Desenvolvimento da Amazônia (I Rida), que contou com a presença do presidente da República, ministros, governadores, líderes empresariais, investidores em potencial, jornalistas e observadores estrangeiros. O evento, promovido pelo Ministério Extraordinário para a Coordenação dos Organismos Regionais e patrocinado pelas confederações nacionais da Indústria e da Agricultura, abordou a questão do desenvolvimento regional pela ótica do povoamento, economia auto-sustentável e integração nacional (Garcia, 2004).

Um manual de orientação aos investidores foi confeccionado com o intuito de induzir empresários do Centro-Sul e estrangeiros a investir na Amazônia. Assim foi descrito o plano oficial do governo:

A “Operação Amazônia” é um complexo de leis e medidas administrativas que visam promover a definitiva integração daquela Região ao contexto socioeconômico nacional. A via para atingir esse resultado é a do aproveitamento de suas potencialidades naturais, a elevação do nível de renda e bem-estar de suas populações e conseqüente fixação e ampliação das mesmas na área. Os instrumentos a serem mobilizados compreendem desde os de ação direta do Governo até os de indução da iniciativa privada.
(BANCO DA AMAZÔNIA S/A, 1968:226)

A operação assentou-se em três leis, além de uma política exclusiva para o setor gumífero:

- ✓ Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), e dá outras providências;
- ✓ Lei nº 5.174, de 27 de outubro de 1966. Concede incentivos fiscais em favor da Região Amazônica⁵⁴;
- ✓ Lei nº 5.122, de 28 de setembro de 1966. Cria o Banco da Amazônia S/A (Basa).

QUADRO 5 – POLÍTICAS FEDERAIS PARA A AMAZÔNIA ENTRE OS ANOS 40 E 60

	GOVERNOS GV E DUTRA	GOVERNO JK	GOVERNO MILITAR
PLANEJAMENTO REGIONAL	Amazônia Legal – 1953 Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) – 1953	-----	Reestruturação da Amazônia Legal – 1966 Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) – 1966
CRÉDITO	Banco de Crédito da Borracha – 1944 Banco de Crédito da Amazônia – 1950	-----	Banco da Amazônia S/A (Basa) – 1966
INCENTIVOS FISCAIS	-----	Zona Franca de Manaus (ZFM) – 1957	Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) – 1967
NAVEGAÇÃO FLUVIAL	Serviços de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAPP) – 1940	-----	Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (Enasa) – 1967 Cia. das Docas do Pará (CDP) – 1967

ELABORAÇÃO: Daniel Monteiro Huertas.

A Amazônia Legal, descrita no Artigo 2º da Lei nº 5.173, ganha um status geopolítico, já que esse conceito é redefinido para fins de planejamento, delimitando a área de atuação da Sudam. Segurança nacional, ocupação e integração nacional compõem a tríade que passa a orientar as ações públicas básicas para a Amazônia Legal.

A Sudam, segundo as orientações do governo federal, “será o grande agente de planejamento, controle de execução e coordenação federal na área”. Assim, ao órgão estavam entregues sobretudo as funções de supervisionar e orientar a execução dos

investimentos públicos, a cargo de organismos especializados ou da iniciativa privada. Ao Basa coube o papel de depositário do Fundo para Investimentos Privados no Desenvolvimento da Amazônia (Fidam)⁵⁵, cujas normas operacionais eram decididas pela Sudam, e o estabelecimento da consignação anual de meios orçamentários destinados a sustentar a “Operação Amazônia”.

O novo órgão apresentou, em 1967, o seu 1º Plano Quinquenal (1967-71), dividido em cinco capítulos: (1) Definição sob os ângulos global, setorial e espacial da Região Amazônica; (2) Proposição de objetivos básicos condicionados às definições anteriores; (3) Programa de Ação Imediata; (4) Ampliação das fontes de recursos e (5) Indicações para elaboração futura de um *Modelo Integrado de Ocupação e Desenvolvimento da Amazônia*. Cabe ressaltar que o Programa de Ação Imediata previa ações ligadas aos subprogramas de (a) desenvolvimento; (b) ocupação; (c) integração; (d) estudos e desenvolvimento tecnológico e (e) conjuntura.

Esse plano pode ser considerado como a primeira tentativa concreta de implantação de um programa na Amazônia, cujas necessidades de ordem prioritária, segundo a própria Sudam, eram a formação de capital e o fortalecimento da infra-estrutura econômica. Nesse período (Geipot, 1972), 48% dos projetos aprovados pelo órgão eram do setor pecuário, seguido de serviços básicos (12%) e do setor industrial (40%), este último contemplado com beneficiamento e/ou processamento de madeira, ferro, minerais não-metálicos, químicos e de produtos tradicionais.

No ideário governamental, além das garantias de crédito facilitadas, da reduzida burocracia e da grande disponibilidade de riquezas naturais, a psicosfera de indução de investimentos traria um elemento de difícil compreensão até mesmo para o momento atual: o discurso de que a Amazônia “é perto” (FIGURA 3). Além disso, a propaganda oficial alimentava a premissa de que a região situava-se no “centro do mundo”, com ligações aéreas e marítimas eficientes, denotando uma explícita intenção de direcionar toda a produção ali estimulada para o mercado externo:

Hoje se pode dizer que a Amazônia está quase tão perto de São Paulo ou do Rio de Janeiro quanto o Rio Grande do Sul, pois começa a dois passos de Brasília e está ligada as grandes metrópoles e centros econômicos nacionais por estradas asfaltadas em seus maiores percursos.
(BANCO DA AMAZÔNIA S/A, 1968:11)

(...) a Amazônia está muito mais perto do mercado externo do que qualquer outro centro do país, inclusive e sobretudo por via marítima, isto é, as mesmas facilidades e possibilidades de transporte interno são encontradas no tocante à Europa e América do norte, os dois grandes continentes de interesse de exportação.
(BANCO DA AMAZÔNIA S/A, 1968:12)

FIGURA 3 – ‘PSICOSFERA LOCACIONAL’

FONTE: Banco da Amazônia S/A, *op. cit.*
ELABORAÇÃO: Daniel M. Huertas.

Novo impulso à Zona Franca de Manaus (ZFM) e à navegação fluvial

No ano seguinte, outras duas ações complementariam o processo instituído pela “Operação Amazônia”: a transformação da ZFM em Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), com o prazo de vigência dos incentivos fiscais fixado em 30 anos; e a extinção da combalida SNAPP, gerando a Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (Enasa) e a Companhia das Docas do Pará (CDP).

Um dos diagnósticos constatados pelo I Rida foram os desequilíbrios intra-regionais, já que historicamente a banda oriental da Amazônia era favorecida por causa de sua localização geográfica privilegiada e infra-estrutura mais densa. A distribuição dos investimentos na Amazônia Legal confirmava a preferência do capital privado em direção ao leste da região. Entre 1964-66, 71,9% destinaram-se ao Pará, enquanto apenas 4,6% situaram-se no Amazonas (Garcia, 2004:45).

Aconselhado pelas orientações da Exposição de Motivos nº 21/67, o governo federal definiu um novo perfil para o modelo de incentivos da ZFM, agora convertida em área de exceção fiscal, sancionando o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967. Inspirada no modelo adotado anteriormente pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), a Suframa estimula e favorece a iniciativa privada, a substituição de importações com a instalação e ampliação de indústrias de transformação e a absorção de tecnologia importada (Miranda Neto, 1979).

Art. 1º – A Zona Franca de Manaus é uma área de livre comércio, de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam o seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância a que se encontram os centros consumidores de seus produtos;

Art. 3º – A entrada de mercadorias estrangeiras na Zona Franca, destinadas a seu consumo interno, industrialização em qualquer grau, inclusive beneficiamento, agropecuária, pesca, instalação e operação de indústrias e serviços de qualquer natureza e a estocagem para reexportação, será isenta dos impostos de importação e sobre produtos industrializados;

Art. 9º – Estão isentas do imposto sobre produtos industrializados todas as mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus, quer se destinem ao seu consumo interno, quer à comercialização em qualquer ponto do território nacional.

A reformulação da ZFM teve repercussão imediata entre as classes empresariais, instituições públicas, elite de técnicos e imprensa locais. Em 28 de setembro de 1968, o Conselho Técnico da Suframa aprovou o primeiro projeto industrial a ser implantado mediante os estímulos fiscais do Decreto-Lei nº 288: a Beta S/A Indústria e Comércio, com a produção de jóias e a oferta de 218 empregos diretos e 40 indiretos (Garcia, 2004).

O centro da cidade foi ocupado por centenas de lojas, algumas de excelente nível, apresentando diversificada linha de produtos de marcas consagradas no mercado internacional. (...) a Manaus dos primeiros anos da Zona Franca era a única cidade brasileira onde o comércio de mercadorias estrangeiras podia ser praticado livremente. E atraía compradores de todos os pontos do Brasil, tornando-se um pólo expressivo de turismo doméstico. (2004:56)

Manaus adquire uma importância econômica própria, “comportando-se como segunda metrópole da Amazônia, com muitas funções inteiramente diversas daquelas que dão suporte às atividades econômicas de Belém” (Ab’Saber, 2003:80). Assim, deixa de ser apenas um grande centro de ligação no fecho de um leque de longos roteiros fluviais da Amazônia Ocidental. Para Souza [1994], a Suframa não deixou de ser um “enclave exportador”, tornando Manaus um “nicho” de projetos industriais eletroeletrônicos e agropecuários de menor porte.

Nos primórdios da Suframa, segundo Vergolino e Gomes (2004), o seu dinamismo girava em torno das transações comerciais, que estimulavam o crescimento de segmentos do setor de serviços, como hospedagem, alimentação e transportes. O núcleo industrial ainda se encontrava em “processo de gestação”. Apesar da expansão industrial – o Distrito Industrial, com 1,7 mil hectares, viria a ser implantado na década de 70 –, que possibilitou a modernização da cidade e a formação de uma nova classe média, alguns problemas foram verificados:

(...) registrou-se a destruição das atividades rurais, acompanhada de um intenso movimento migratório, no sentido campo-cidade de Manaus; uma exacerbada concentração da produção de bens e serviços em um único sítio urbano; a rápida destruição do ecossistema no entorno da cidade, por conta da ausência de um efetivo processo de planejamento urbano; a concentração da renda pessoal; a ampliação das carências, nos segmentos dos serviços básicos como a água potável, esgotamento sanitário e coleta de lixo, provocando um conjunto de seqüelas sobre as populações residente e migrante. (2004:461)

Os novos planos para a Bacia Amazônica precisavam considerar a navegação fluvial como um elemento-chave na fluidez territorial e a conseqüente reestruturação da SNAPP foi encarada como uma missão, já que a autarquia se encontrava à beira da falência, com boa parte de seu equipamento obsoleto e sob uma estrutura administrativa desatualizada (Tertuliano Neto, 1991).

A situação precária do setor fluvial na Amazônia após o colapso da borracha exigia uma série de medidas de revitalização, dentre as quais: (a) aumento e melhoria da frota; (b) aquisição de novos equipamentos para a SNAPP; (c) implantação de oficinas mecânicas; (d) auxílio às empresas e armadores particulares; (e) construção de pequenos estaleiros; (f) modificações no regulamento da Capitania dos Portos; (g) repressão ao roubo; (h) criação de escolas de pilotos fluviais; (i) regularização das entradas e saídas das embarcações; (j) confecção de mapas de navegação fluvial; (l) transformação da SNAPP em empresa de economia mista para resolução dos déficits; (m) corte artificial de obstáculos à navegação (sacados e pequenas ilhas) e (n) substituição da máquina a vapor por motores a óleo diesel (Bittencourt, 1957).

O autor também defende o incremento das relações com o Sul do País como necessidade urgente de soerguimento econômico da região, restabelecendo a frequência dos navios do *Lloyd* para Manaus de uma para quatro viagens mensais, “como se fez há cerca de um quarto de século”. “Convém lembrar que foi a cabotagem realizada por aquela autarquia que permitiu, em grande parte, o desenvolvimento do comércio entre a Amazônia e São Paulo, fazendo com que este compre mais da metade da borracha e da juta ali produzidas, e venda, com vantagem para o abastecimento da Planície, as manufaturas e produtos agrícolas paulistas. (...) Ademais, não se acham, aí, somente as relações econômicas entre zonas muito distantes, mas igualmente o interesse público, a unidade nacional que as referidas relações consolidam” (p.132).

Em 1967, o governo militar extingue a SNAPP e cria duas empresas de economia mista: a Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (Enasa), para explorar o transporte aquaviário da Bacia Amazônica; e a Companhia das Docas do Pará (CDP), para promover a administração dos portos organizados e terminais do Pará.

Para Tertuliano Neto (1991:169), essas medidas teriam um significado bem maior do que aparentavam, pois era explícito o desejo do regime em consolidar a integração da Amazônia ao mercado nacional. “Dentro desse contexto, caber verificar então, se a criação da Enasa e da CDP constitui uma iniciativa do governo federal para melhorar as condições dos transportes fluviais para a maioria da população amazônica, ou se buscava, tão

somente, remover uma das últimas barreiras da integração regional ao mercado nacional, configurada nas deficiências da navegação fluvial.”

O autor ainda lembra que todas as autarquias e sociedades de economia mista de transportes aquaviários foram transferidas imediatamente do Ministério dos Transportes para a Comissão de Marinha Mercante (CMM), que havia sido totalmente reestruturada pelo Decreto-Lei nº 60.507, de 27 de março de 1967, com o intuito de se tornar um agente regulador da navegação em geral e financiador dos armadores para reparo e construção naval. “Constituindo esse novo arcabouço jurídico-institucional, verifica-se que a extinção do SNAPP e seu imediato desdobramento em duas empresas (...) inseria-se numa política nacional, uma vez que providências de mesma natureza foram tomadas com relação a outras instituições existentes na bacia do Prata, na Baía de Guanabara, além do Lloyd Brasileiro e da Companhia Nacional Costeira” (Tertuliano Neto, 1991:170).

Cumprindo as diretrizes estabelecidas pela política de transportes do governo federal, a primeira diretoria da Enasa empreendeu uma reformulação administrativa, dispensando cerca de 800 funcionários considerados excedentes; incorporou um plano de reformulação do sistema de navegação no Amazonas preparado pela CMM e encomendou, em um programa de 3 anos, 125 embarcações de diversos tipos e tamanhos.

A empresa ainda recebeu equipamentos para colocar em tráfego – um sistema de comboios fluviais composto de chatas empurradas – que há mais de 50 anos já era adotado nas principais hidrovias do mundo. “Ficou assim esse serviço de navegação apto a realizar transportes de cargas nos rios da Amazônia, dentro de padrões técnicos elevados, obedecendo um esquema racional, adaptável à variação sazonal, sem a preocupação de manter na ociosidade as inflacionadas tripulações dos antigos navios mistos” (Ferreira Neto *apud* Tertuliano Neto, 1991:172).

Nos moldes da Sudam, surge a Sudeco

A extensa Região Centro-Oeste também passou a ter o seu “quinhão” no planejamento regional esboçado pelos militares com a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco)⁵⁶, instituída pela Lei nº 5.365, de 1º de dezembro de 1967, já na gestão Costa e Silva. O órgão, vinculado ao Ministério do Interior, possuía competência para elaborar planos regionais de desenvolvimento com seus respectivos planos diretores setoriais, cujas ações estavam diretamente vinculadas à política de desenvolvimento do governo federal – Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED) – e fundamentadas no discurso de correção das disparidades regionais (Abreu, 2001).

A autora ainda salienta que cabiam à Sudeco os levantamentos potenciais e os estudos pertinentes à elaboração de uma programação de ações a serem realizadas em pólos de desenvolvimento definidos. “Seria seu papel também desenvolver a atividade agropecuária com vistas à exportação, bem como absorver os excedentes de população interna, principalmente de nordestinos, atuando inclusive nas políticas de atração de imigrantes (de colonização) com vistas à fixação de população em área consideradas ‘despovoadas’ (...)” (Abreu, 2001:77).

Impactos do conjunto institucional gestado pela União

As conseqüências desse conjunto de normas e ações gestado a partir dos anos 40 – e alterado com a ascensão dos militares ao poder – iriam alterar profundamente a percepção das regiões Norte e Centro-Oeste no contexto nacional. A lógica para a ocupação da “fronteira” não estava mais sendo ditada apenas pela dinâmica do excedente de mão-de-obra e da existência de terras ociosas, mas por uma visão empresarial que adquire peso e se torna o motor que condiciona o ritmo desse processo (Sicsú e Lima, 2000).

A intenção era mostrar a habilidade do novo sistema político em levar adiante o desenvolvimento como uma potência-líder do “terceiro mundo” por meio de novas estratégias para explorar o seu potencial econômico (...), mesmo em regiões com condições naturais adversas e sérios problemas logísticos. (Kohlhepp, 2002:37)

Nesse momento, segundo Becker (1982), a Amazônia passa a ser vista como uma “fronteira de recursos”, cuja conotação não pode ser confundida com a “superada fronteira agrícola”, aquela na qual se considerava o locus possível da produção camponesa. Esse novo significado, para a autora, pode ser apreendido pelas seguintes variáveis: (a) penetração de uma tendência mundial à expansão do uso intensivo de capital em todos os setores da economia e em todas as regiões do País; (b) valorização da terra como negócio para as grandes empresas nacionais e multinacionais; (c) valorização da agricultura como mercado para os insumos industriais; (d) nova escala de expansão da fronteira; (e) espaço de imensas possibilidades e grande extensão de terras não-apropriadas.

Para Becker e Egler (1994), a “Operação Amazônia” significou um complexo aparelho institucional apto a ampliar a capacidade extrativa do governo (reformas administrativa e fiscal), dotando-o de uma base própria de acumulação, além de efetuar a extensão das atividades empresariais do Estado como produtor e investidor por meio das agências governamentais e empresas estatais.

Analisando o impacto inicial da “Operação Amazônia”, Miranda Neto (1979:152) afirma que “a busca pela terra deixou de ser considerada um instrumento de desenvolvimento rural, da produção de alimentos, da utilização racional de recursos naturais

para se transformar num mero negócio imobiliário, numa alta jogada financeira, num procedimento especulativo”.

O mesmo autor ainda fez um balanço negativo dos incentivos e subsídios fiscais, apontando para uma evasão de recursos, já que “50% dos projetos aprovados em todos os setores são de grupos econômicos alheios à região”, para quem são remetidos os honorários, lucros e dividendos. Em 1970, segundo ele, a Sudam detinha 24% de participação no conjunto dessa vantagem em todo o País, quando também se atingiu o maior índice de aprovação de projetos.

Para a Amazônia (...) o maior desgaste no que se refere aos incentivos fiscais tem sido o retorno destes ao lugar de origem, como muitas vezes têm ocorrido, por vias indiretas: depois de vencida a fase das dificuldades técnicas e administrativas e implantado o projeto, o dinheiro começa a ser desviado para reforçar o capital de giro no local de origem, transferido sob mil maneiras, sem chamar a atenção. O fato existe e é duplamente prejudicial: ao Brasil, que abriu mão de 50% de um tributo, visando ao desenvolvimento da Amazônia, e a esta, cujos fundos disponíveis para levá-lo adiante são extremamente escassos. (Miranda Neto, 1979:156)

Seráfico *et al* (2005) visualizaram a “Operação Amazônia” e a Suframa como poderosos mecanismos de ajustamento das relações de produção na região às possibilidades de expansão do capitalismo monopolista no Brasil com a “redução do custo Amazônia”. Além disso, também criticaram a associação com o capital internacional, “em que a dinâmica econômica e os centros decisórios estão fora do país”, e a conseqüente evasão de recursos. A King Ranch of Texas, companhia associada à multinacional Swift-Armour do Brasil, foi uma das primeiras empresas a aderir ao plano com o estabelecimento de uma fazenda em Paragominas (PA).

Além das modalidades de renúncia fiscal, as empresas beneficiadas ainda dispunham de recursos financeiros a juros muito baixos e até negativos. “Dessa forma, o Governo Federal abriu mão do dinheiro com o qual poderia modernizar as atividades tradicionais dos pequenos e médios produtores da região ou para investimentos sociais, como escolas, hospitais etc; preferiu transferir esses recursos para grandes empresas” (Loureiro e Pinto, 2005:78).

O esgarçamento do tecido político e econômico local é outro elemento que deve ser compreendido. Souza [1994] afirma que esse modelo “retalhou” politicamente a região, colocando novas instituições no comando e usurpando as autoridades dos governos estaduais de legislar sobre os seus próprios territórios. Para Vergolino e Gomes (2004:461), essas ações constituíram o “ponto de partida da destruição dos laços de solidariedade entre as sub-Amazônias e o início do processo de fragmentação da economia regional”.

A assertiva abaixo, de Loureiro e Pinto, compõe um quadro sucinto da realidade que se instalara nos confins do País, cuja racionalidade ganharia uma injeção de dinamismo

sem precedentes na mesma medida em que os militares se fortaleceriam no poder, forjando a paranóica visão do “Brasil potência”:

Muitos empresários não investiram os recursos em novas empresas na região, mas sim na compra de terras para simples especulação futura; alguns aplicaram-nos em suas empresas situadas noutras regiões do país; e várias empresas foram criadas de forma fictícia. Outras (como a Volkswagen, o Bamerindus etc) devastaram grandes extensões de terras cobertas por ricas florestas e transformaram essas áreas em pasto para a criação de gado, desprezando a enorme disponibilidade de pastos e campos naturais; enfim, trouxeram grandes prejuízos ecológicos, desperdiçaram ou desviaram os recursos públicos colocados à sua disposição, criaram poucos empregos e não trouxeram o prometido desenvolvimento para a região. (2005:78)

O caminho estava sendo aberto para a entrada maciça de capitais nacionais e internacionais no âmago dos cerrados e da floresta, um mundo até então predominantemente rural. A enorme base normativa instituída, a propaganda oficial e o incremento dos meios de transporte e comunicação compunham o tripé que alicerçava os interesses do governo em estimular a aplicação de investimentos privados nessas áreas do País. “(...) uma situação em que a natureza natural, onde ela ainda existe, tende a recuar, às vezes brutalmente” (Santos, [1996]:239).

A organização funcional e estrutural dos fixos em sistemas de engenharia iria cimentar, durante toda a segunda metade do século XX, a base material da instalação do meio técnico-científico-informacional, como se tivesse sucedido a invasão de um verdadeiro tecnocosmo⁵⁷. A partir deste momento, as ações e os objetos que passariam a comandar a política nacional seriam suficientes para impor uma solidariedade geográfica entre a Amazônia e o Centro-Oeste – e destas regiões com as outras partes do País.

Se as primeiras tentativas de penetração nos sertões do Brasil Central e nos vales amazônicos foram obra de indígenas, jesuítas, bandeirantes, boiadeiros, faiscadores de ouro, seringueiros e membros da Comissão Rondon e da Expedição Xingu Roncador, a partir dos anos 50 novos atores vêem as ações empreendidas pelo Estado como possibilidades de germinar um futuro promissor.

Fugindo da seca, nordestinos embrenham-se em garimpos, canteiros de obras públicas faraônicas e projetos oficiais de colonização ao longo de rodovias. Expropriados pelo agronegócio e pela construção de barragens, camponeses sulistas saem à procura das “novas terras abertas”. Do Centro-Sul, empresários beneficiam-se dos projetos anunciados pelas superintendências regionais de desenvolvimento e vislumbram perspectivas de expansão e de lucro fácil sob a égide econômica dos custos de oportunidade.

É o avanço da fronteira agrícola – que, sob a chancela da integração nacional, tenta justificar o Plano de Metas de JK, anima o “milagre econômico brasileiro” da década de 70, ilustra a propaganda oficial e impulsiona a pulverização de frentes pioneiras em direção ao interior do País, registrando um surto demográfico sem precedentes.

Um considerável alargamento do grau de abertura das economias regionais

Galvão (1993:257) é enfático ao afirmar que, após a efetivação de um programa nacional de construção de rodovias nos anos 50 e 60, o Brasil rompeu, de fato, com o “estado de relativo isolamento de suas economias regionais”, cuja impressionante expansão dos fluxos do comércio interestadual “testemunha notável avanço no processo de integração econômica do país e a formulação de um mercado nacional virtualmente unificado”.

Nos anos 60, o autor observa que existe um papel maior do intercâmbio doméstico, cujos fluxos interestaduais passam a superar, de forma ampla, os valores exportados para o estrangeiro (TABELA 8). Mesmo assim, ainda há o predomínio das trocas intra-regionais sobre as inter-regionais, com a brutal concentração de atividades econômicas no Sudeste – em 1969, apenas Rio de Janeiro, Guanabara e São Paulo eram responsáveis por quase 81% da movimentação da riqueza produzida pelo País.

TABELA 8 – BRASIL: COMÉRCIO TOTAL DE MERCADORIAS (1961 E 1967)
CR\$ 1.000 (A PREÇOS CORRENTES)

	COMÉRCIO EXTERNO ¹	FLUXOS INTERESTADUAIS					TOTAL GERAL
		Total (C + D)	Por vias internas (C)			De cabotagem (D) ³	
			Inter-regional (A)	Intra-regional (B)	Total (A + B)		
1961	544.450	1.004.067	381.195,0		474.554,0	855.749,0 85,23% ²	1.548.517
			N	1.605,8	376,7	1.982,5 0,23% ⁴	
			C-O	17.128,8	949,1	18.077,8 2,11% ⁴	
1967	18.194.000	34.274.233	15.039.420		17.562.598	32.602.018 95,12% ²	52.468.233
			N	245.433	161.076	406.509 1,25% ⁴	
			C-O	557.449	58.016	615.465 1,89% ⁴	

FONTE: Galvão (1993), utilizando dados básicos extraídos da FIBGE, Anuários Estatísticos do Brasil (1962 e 1963); do Departamento Estadual de Estatística (In: Plano de Ação do Governo de São Paulo, *mimeo*, 1962) e do levantamento realizado pelo Cedeplar/UFG.

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.: 1Importação + exportação; 2Percentuais em relação ao fluxo interestadual total do País (cabotagem + vias internas); 3Não se conheciam a origem e o destino dos bens transportados por esta modalidade e 4Percentuais em relação ao fluxo interestadual total do País por vias internas.

Se o Centro-Oeste mantém o caráter centrífugo de sua economia, nota-se uma mudança de conteúdo na natureza do comércio do Norte, que passa de predominantemente intra-regional para inter-regional. Além disso, a maior parcela de seus fluxos voltados para fora da região, antes destinados ao Nordeste, são redirecionados para o Sudeste.

Aí parece evidente o novo arranjo territorial proporcionado pelo sistema rodoviário do Plano de Metas, principalmente pela Belém-Brasília, que após 1964 adquire garantia de tráfego regular – velocidade média de 60 a 80 km/h, incremento da estrutura de serviços (postos de gasolina, oficinas, borracharias, 4 estações de telégrafo e tratores de socorro) e linhas de ônibus entre Belém e Brasília em dias alternados (3 dias de viagem com pernoites em hotéis ao longo do caminho).

O padrão flúvio-linear de sua ocupação territorial agora encontra na boca do Amazonas uma possibilidade viável de entrelaçamento modal, gerando novas perspectivas de fluidez. Tal fato também é válido para atestar a queda drástica da participação da cabotagem no comércio doméstico, sendo suplantada pela enorme expansão do transporte rodoviário – “que passa a constituir, de longe, o principal meio de aproximação econômica entre as regiões brasileiras” (Galvão, 1993:271).

Por todos os motivos expostos acima, pode-se afirmar com clareza que é a partir da década de 50 que se decreta o fim do “Brasil arquipélago”.

É apenas após a Segunda Guerra Mundial que a integração do território se torna viável (...). Ainda uma vez, uma nova materialidade superpõe novos sistemas de engenharia aos já existentes, oferecendo as condições técnicas gerais que iriam viabilizar o processo de substituição de importações para o qual todo um arsenal financeiro, fiscal, monetário, serviria como base das relações sociais (incluído o consumo aumentado), que iriam permitir mais uma decolagem. Esse período duraria até fins dos anos 1960. (Santos, [1993]:38-9).

Se durante os anos 1920 e 1930 houve um aprofundamento do processo de industrialização correspondente ao esforço inicial de unificação e integração das unidades regionais, este momento se caracteriza pela ruptura da rede urbana existente até a década de 60. A possibilidade de entrelaçamento “implica novas hierarquias que ultrapassam o espaço regional” e a rede urbana “salta os espaços regionais para se posicionar como segmento de redes nacionalmente integradas” (Ipea *et al*, 2001a:74).

Infelizmente, a grande expansão do meio técnico-científico, sobretudo após a Segunda Guerra, não foi suficiente para ao menos equilibrar as desigualdades regionais, deixando o território nacional extremamente vulnerável aos sabores dos vetores do mundo, num período em que o capitalismo já se preparava para uma nova etapa do crescimento de sua produtividade e de suas bases globais.

* * * * *

Notas

⁴⁶Depoimento extraído da *Revista Nossa História* (Ed. Vera Cruz, ano 2, ed. 23) – set/2005.

⁴⁷Para Carvalho (1963), o espaço ativo (“terra”) do Brasil compreendia a extensa faixa litorânea com uma largura variável de até 500 km, área de cerca de 2 milhões km² e mais de 5 hab./km². O espaço passivo (“mares”), era composto pelas extensas bacias do Amazonas e do Paraguai, com 5 milhões km² e menos de 1 hab./km². O espaço intermediário (“praias”) situava-se entre ambos, com área de 1,5 milhão km² e densidade demográfica de 1 a 5 hab./km².

⁴⁸Poema de Natalino Ferreira Mendes sobre a “aposentadoria” do Etrúria. Extraído do Museu Histórico de Cáceres:

“Um longo apito ecoa sonoro.
-- ETRÚRIA!...Diz o povo emocionado.
Já o porto de gente está apinhado:
-- Eis, na volta do rio, o barco airoso.

Ano mais de cinqüenta, no passado,
Ligaste a Corumbá, vapor formoso,
A urbe de Albuquerque (nome honroso!).
-- Único meio de transporte usado.

Assim, tanto te uniste à nossa vida.
No almoço da chegada e da partida,
Que símbolo já eras da cidade.

-- ETRÚRIA!...o Paraguai está vazio...
Fecharam-te o Cais...Mas tu, Navio,
Continuas vivendo na saudade.”

⁴⁹Por ironia do destino, Sayão faleceria em 15 de janeiro de 1959 (a duas semanas do encontro das duas frentes de trabalho), no acampamento de Açailândia (MA), ao ser atingido na cabeça pelo tronco de uma árvore. A rodovia foi batizada com o seu nome.

⁵⁰As inversões diretas estrangeiras no País cresceram progressivamente a partir de 1952: de US\$ 2 milhões para US\$ 43 milhões em apenas três anos; e para US\$ 144 milhões em 1957 (Becker e Egler, 1994).

⁵¹Depoimento da professora Vânia Maria Losada Moreira (UFES) extraído da *Revista Nossa História* (Ed. Vera Cruz, ano 2, ed. 23) – set/2005.

⁵²O filme *Conterrâneos Velhos de Guerra* (1991), de Vladimir Carvalho, mostra a saga de Brasília sob o olhar dos nordestinos que para lá migraram. O episódio da chacina de operários no acampamento da Construtora Pacheco Fernandez, responsável pela edificação do Palácio da Alvorada, é um dos pontos altos do filme.

⁵³Terras devolutas são terras públicas que, não sendo próprias, nem estando destinadas a nenhum uso público municipal, estadual ou federal, não se incorporaram ao domínio privado na forma e nas condições legalmente previstas, segundo o Artigo 5 do Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946 (Loureiro e Pinto, 2005:95). Segundo os mesmos autores (2005:77), o Censo Agrícola do IBGE de 1960 verificou que 98% das terras amazônicas pertenciam basicamente à União e aos Estados, terras públicas e “livres” de titulação como propriedade privada.

⁵⁴A Lei nº 4.216, de maio de 1963, já havia estendido à Amazônia Legal os benefícios concedidos na área de atuação da Sudene, com dedução de 50% do IR. O sistema foi alterado com a Lei nº 5.174, na qual PJ com empreendimentos instalados e em operação em 31 de outubro de 1966 teria isenção de 100%, e PJ de qualquer lugar do País poderia deduzir 50% do valor do imposto devido caso determinasse esses recursos para projetos aprovados pela Sudam. Também se legislou a isenção total de impostos e taxas sobre a importação de máquinas e equipamentos adquiridos no exterior para empreendimentos considerados prioritários, exceto quando houvesse similar nacional capaz de atender de forma econômica as necessidades regionais.

⁵⁵Em 1974, o Decreto-Lei nº 1.375 estabeleceria um novo sistema de financiamentos. Ao Basa, sob supervisão da Sudam, coube a operação do Fundo de Investimentos da Amazônia (Finam), cujos incentivos seriam recolhidos pelo Banco do Brasil – que retém 46% como receita da União e em seguida transfere 54% ao fundo.

As pessoas jurídicas receberiam certificados nominativos de aplicação, que deveriam ser trocados dentro do exercício por cotas do Finam, sob pena de reversão do valor ao Estado.

⁵⁶A princípio, houve uma discussão política para definir a sua área de atuação, que pelo Substitutivo ao Projeto de Lei nº 13, de 1967, acabou incorporando os Estados de Mato Grosso e Goiás, em conformidade com o projeto original. Rondônia passou a fazer parte das ações do órgão com a Lei nº 5.457, de 20 de junho de 1968, e o Distrito Federal apenas em 29 de janeiro de 1975, com a Exposição de Motivos nº 4/75.

⁵⁷Expressão usada por Jacques Prades, *apud* Santos [1996].

PARTE II

COM O “MILAGRE ECONÔMICO BRASILEIRO”, $\frac{2}{3}$ DO TERRITÓRIO NACIONAL SÃO TIDOS COMO ÁREA DE EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGRÍCOLA

Por dezenas de anos, a partir da década de 1960, a Amazônia foi apresentada ao mundo ocidental como uma região uniforme e monótona, pouco compartimentada e desprovida de diversidade fisiográfica e ecológica. Enfim, um espaço sem gente e sem história, passível de qualquer manipulação por meio de planejamentos realizados à distância ou sujeitos a propostas de obras faraônicas, vinculados a um falso conceito de desenvolvimento. (Ab’Saber, 2003:81)

Ver nos cerrados apenas uma extensão de solos adequados à expansão agrícola é uma visão estreita e pobre, diante de todo o potencial que a natureza ali oferece. É uma insensatez destruir, em troca de algumas toneladas a mais de soja, toda uma flora e uma fauna que ainda mal conhecemos. (Coutinho, 1992:133)

Os militares pretendem imprimir à economia nacional um ritmo alucinante de crescimento, com inúmeros projetos em todos os cantos do País. Para efetivar essa verdadeira “injeção de capitalismo”, era necessário obter dólares no mercado internacional. Planejada como a grande fonte nacional de divisas, a Amazônia Legal é alvo de vetores estratosféricos para estimular a iniciativa privada a explorar de forma intensiva a região, foco de direcionamento da nova expansão da fronteira agrícola.

A produção em larga escala de *commodities* para o mercado externo torna-se a diretriz econômica básica da empreitada, que prevê investimentos maciços em transportes, comunicações, energia e na melhoria de alguns núcleos urbanos. Planos oficiais e privados de colonização, novamente sob o pretexto da integração nacional, revivem o mito do Eldorado e atraem milhares de nordestinos e sulistas para as regiões Norte e Centro-Oeste, evidenciando poderosos instrumentos produtores de psicofera.

Os pólos de desenvolvimento esboçados impulsionam a intermodalidade, a modernização dos portos fluviais e a abertura de imensos troncos rodoviários, que rasgam a floresta em todas as direções. Precisava-se encurtar a distância ao exterior para baixar os custos. O fluxo de carretas, transatlânticos, tratores e barcas agora é comandado por informações transmitidas via satélite e o meio técnico-científico-informacional começa a se estabelecer de vez nos confins do Brasil, mesmo que de forma pontual e altamente seletiva.

Mas as crises do petróleo (1973 e 1979) e o conseqüente aumento dos juros no mercado internacional de capitais interromperam a maioria dos projetos estatais, deixando a floresta à mercê da ação de posseiros, grileiros, jagunços, garimpeiros, fazendeiros e pecuaristas, que com diferentes forças e recursos migraram milhares de quilômetros atrás de sonhos e projetos e acabaram entrando em conflito com gente da própria terra.

* * * * *

CAPÍTULO 3 – MAS O QUE É A FRONTEIRA?

“A coisa melhor que me acontece”, disse-me um mateiro no Acre, “é quando uma onça pula na minha frente e eu esbagaço ela de tiro”. Em Rondônia, numa estrada, conversei longamente com um seringueiro sobre a visita da Rainha da Inglaterra ao Brasil. Aquele é o homem da floresta, o autóctone, regido pelos valores místicos e reais da vida amazônica. Este é o homem que chega através da rodovia e se fixa à margem dela. O choque de culturas poderá ser o começo da revolução na Amazônia. (Góis, 1969:23)

3.1 visões clássicas do termo...

Não há como discutir a natureza do termo “fronteira” – que neste debate não possui qualquer teor político-administrativo – sem antes citar o trabalho do geógrafo francês Pierre Monbeig, que estudou minuciosamente o avanço da cultura cafeeira para o Planalto Ocidental Paulista e para o norte do Paraná, movimento que perdurou por décadas até a sua consolidação. Talvez tenha sido ele o primeiro, na Geografia brasileira, a utilizar expressões como “mancha de povoamento pioneiro”, “movimento de penetração”, “franja pioneira”, “zona pioneira”, “frente pioneira”, “avanço pioneiro” e “frente de colonização”.

Fascinado por todo o movimento alavancado em território paulista a favor da progressiva disseminação dos cafezais pelas zonas até então despovoadas do Estado, Monbeig não se privou em analisar a inserção do capital financeiro internacional na empreitada, cujo momento histórico era favorável para tal.

Reduzir a marcha para o oeste a um fenômeno local, contentar-se com explicá-la por circunstâncias estritamente brasileiras, seria restringir abusivamente seus quadros e não enxergar mais que seus aspectos estreitos. Desde o seu início, a marcha para o oeste foi um episódio da expansão da civilização capitalista, surgida nas duas margens do Atlântico. Ambas não cessaram de ser solidárias. (Monbeig, [1950]:105)

Logo no início de sua obra, o pesquisador deixa explícito o caminho metodológico percorrido para tentar descrever e explicar o movimento de “regiões cujo povoamento está em curso”, de transformações tão rápidas que “tudo o que se pode escrever a respeito entra logo na história”. “(...) não era possível elaborar uma monografia regional, por isso procurei compor o estudo de uma sociedade em movimento, de preferência a um estudo de gêneros de vida” (Monbeig, [1950]:19).

Em relação à fronteira em si, afirma que “uma espécie de fascínio exerce sobre os espíritos a presença de terras desocupadas”, cujas frentes pioneiras são marcadas pelo “nascimento e formação da paisagem rural; fundação e nascimento de cidades; construção de uma rede de comunicações; mistura de raças e elaboração de uma mentalidade regional”. “Cabe ao geógrafo assinalar as etapas desse avanço e procurar até onde são

explicáveis pela influência dos elementos naturais ou, ao contrário, até que ponto correspondem a mecanismos econômicos” (Monbeig, [1950]:165). E assinala que o impulso ao movimento colonizador não é acionado por circunstâncias fortuitas.

Por mais bem dotada que seja, por mais rica que se apresente, uma zona ainda inatingida pelo povoamento moderno é em si mesma desprovida de virtude capaz de desencadear o avanço do desbravador e de assegurar o seu próprio aproveitamento econômico. As qualidades intrínsecas só existem na medida em que correspondem aos apelos e às necessidades humanas. (Monbeig, [1950]: 93)

É visível alguma influência do historiador norte-americano Frederick J. Turner sobre a obra de Monbeig. Os termos *front* e *pioneer* foram amplamente utilizados por Turner, que compôs a hipótese da fronteira ao descrever e analisar a imensa marcha para o oeste que tomou conta dos Estados Unidos na segunda metade do século XIX, em busca de uma nova vida em direção à costa do Pacífico. Na retórica da época, o oeste era a terra da esperança e da abundância.

Para ele, a existência de uma área de terras livres, sua contínua redução e o avanço dos assentamentos em direção ao oeste explicam o desenvolvimento norte-americano, denotando um “aspecto distinto” na vida daquele país: o “germe do desenvolvimento”. No embate entre civilização e barbárie (o próprio autor faz essa distinção, analisando o indígena como um “perigo comum”), Turner identificou, no contínuo avanço da linha de fronteira, um novo padrão de desenvolvimento, diferente daquele observado na civilização européia.

O autor classificou o avanço mediante o encontro com obstáculos naturais (rios, serras e montanhas) e afirmou que cada etapa foi vencida por uma série de guerras indígenas e sob condições similares ao caráter americano: força expansiva inerente aos imigrantes e amplo domínio sobre a natureza inanimada.

Do ponto de vista socioeconômico, identificou possibilidades concretas de evolução social na figura de comerciantes, fazendeiros e garimpeiros, ressaltando o caráter de integração proporcionado pelo comércio, a criação de novas demandas econômicas e a atração exercida pelos recursos naturais. Turner ainda analisou o papel da fronteira na formação da identidade norte-americana, no fortalecimento das instituições políticas e administrativas e na configuração de um espaço de fertilização de idéias, cujo efeito fundamental fora a promoção da democracia. “*The fact is that here is a new product that is American*” (Turner, [1920]:4).

Não se trata aqui, pois, de ressaltar essa verdadeira ode ao espírito da formação da nação norte-americana, mas apenas de expor alguns pontos relevantes utilizados para justificar a “hipótese da fronteira”, proposta por Turner, de sentido preferencialmente econômico. É óbvio que as particularidades observadas na expansão para o oeste norte-

americano e, no caso brasileiro, a penetração para o interior sob diferentes contextos devem ser preservadas e entendidas, mas não podemos dispensar o traço característico comum nos dois casos: a existência de uma fronteira a ser desbravada e explorada por forasteiros.

Ainda sobre o caso norte-americano, o sociólogo Carl Sauer diz que a expansão para o oeste envolveu dois postulados: (1) uma evolução normal da economia através de todas as etapas de gênero humano e (2) a “reversão” de homem civilizado para “condições primitivas” quando ele estabelece uma fronteira de povoamento. Sauer tentou justificar o pluralismo histórico da expansão para o oeste – “(...) *there was no single type of frontier, nor was there a uniform series of stages*” (1963:49) – com as características socioculturais do grupo que a funda. Assim, segundo o autor, a natureza da sucessão cultural em qualquer área de fronteira é determinada, no início, pelo caráter físico do país e pela civilização que é trazida, além do contexto histórico que a envolve.

O geógrafo alemão Leo Waibel, outro estudioso da fronteira em países do Terceiro Mundo, estabeleceu relações entre o caso norte-americano e as observações que fizera em Goiás, em 1946, “uma região onde a influência humana fosse reduzida ao mínimo”. Sob a tutela do Conselho Nacional de Geografia (CNG), coube-lhe a tarefa de subsidiar com informações concretas o Legislativo e os ministérios da União, contribuindo para a elaboração de grandes projetos de planejamento territorial (Etges, 1997).

(...) enquanto no *Middle West* dos Estados Unidos havia apenas uma *frontier* ao longo da qual os pioneiros se deslocavam para o oeste, temos de distinguir no Brasil duas ‘fronteiras’: a ‘fronteira demográfica’, que limita o sertão com a mata virgem para o oeste, e a ‘fronteira econômica’, que separa o sertão a leste e da região economicamente mais adiantada. (Etges, 1997:147-48)

Suas análises eram baseadas na concepção metodológica da categoria “formação econômica”, de conotação fisionômico-ecológica e cunhada por ele quando estivera na Sierra Madre de Chiapas, no México, em 1927. “Refere-se à manifestação na paisagem de diferentes formas de economia, e das a ela subordinadas formas de exploração e sistemas de exploração assim como os objetivos da produção”⁵⁸.

Para ele, o uso dessa categoria exige a análise de sua fisionomia e expressão na paisagem, cuja explicação demanda um tratamento estatístico e discute a evolução histórica de sua disposição no espaço. Segundo Etges (1997), porém, a ideia de Waibel denota uma visão eurocêntrica dos trópicos, vistos como a grande fonte de matéria-prima para a zona temperada do Norte.

3.2 ...e outros pontos de vista

A vasta literatura sobre o assunto nos induz a analisá-lo de maneira metódica, selecionando e agrupando autores que mantêm visões afins sobre o significado da fronteira. Preferimos, então, iniciar com as conclusões aferidas por Lia Osório Machado (1996), que se dedicou a compreender o “processo de modelação dos espaços agrários na Amazônia brasileira”. Partindo da contribuição de Turner, Monbeig e Waibel, a fronteira agrícola, para ela, seria um *lugar*⁵⁹ onde é possível a criação do “novo”⁵⁹, com a introdução das formas e conceitos de vida de uma civilização técnico-mercantil.

O novo é entendido “pelo uso de recursos técnicos modernos, pela articulação com o capital privado nacional e internacional e pela integração da colonização regional a um projeto mais amplo de modernização institucional e econômica”, cuja implantação se deu com maciça intervenção estatal e a conseqüente valorização das terras entre 1965 e 1985.

Nesse caso, a fronteira agrícola é também um *processo*⁵⁹, que cria a expectativa ou a possibilidade de melhor padrão e qualidade de vida para a população rural. Além disso, a abundância ou a disponibilidade de terras tem uma dimensão absoluta (determinante físico, conseqüência da extensão do território) e outra relativa, baseada na existência de mecanismos socioeconômicos que regulam a apropriação das terras. Machado distingue as fronteiras agrícolas brasileiras em três categorias, criando, de certo modo, uma periodização específica: (a) zonas pioneiras do século XIX; (b) zonas pioneiras da 1ª metade do século XX e (c) fronteiras agropecuárias da 2ª metade do século XX.

Bertha Becker observou as alterações profundas impostas pelos militares à Amazônia após décadas de letargia e a definiu como uma fronteira nacional e mundial de recursos, uma espécie de zona de povoamento novo, na qual o território “virgem” é ocupado e tornado produtivo. Além da importância geopolítica e dos modelos de ocupação territorial, a autora identificou, ao longo do seu processo de formação territorial, a ocupação mediante o modelo de “economia de fronteira”, em que “o progresso é entendido como crescimento econômico e prosperidade infinitos, baseados na exploração de recursos naturais percebidos como igualmente infinitos” (Becker, 2001).

A existência da terra como “reserva de acumulação primitiva” e o uso racional do espaço pela chegada de uma agricultura moderna foram fundamentais para a expansão da fronteira agrícola. “Tal valorização do espaço interessa diretamente à agricultura, que passa a ser rearticulada, operando-se um processo crescente de capitalização e urbanização do campo” (Becker, 1982:162).

Alguns autores utilizam o termo fronteira agrícola com conceitos próprios. Para Francisco Costa (1998), ela pode ser entendida como “um contínuo avanço de estruturas camponesas sobre áreas não desbravadas para a agricultura”, consagrando-se como componente do desenvolvimento agrário brasileiro que garantiria o atendimento dos mercados urbanos em expansão, além de absorver os excedentes populacionais gerados a partir das arcaicas estruturas fundiárias de áreas antigas e de suas sucessivas crises.

Ao analisar o avanço da fronteira agrícola para o Mato Grosso, Messias Modesto dos Passos (2000) afirma que ela “representa um componente ideológico fundamental do consumo social, largamente manipulado pelos governantes”. Segundo Aziz Ab’Sáber (2003), o estabelecimento de uma nova fronteira agrícola no Grande Norte tem sido usado pelas autoridades públicas para justificar “um pérfido e irrefreável sistema interconectado de devastação e uso indevido do solo”.

Em interessante estudo sobre a expansão da fronteira no eixo paraense da Transamazônica, Reinaldo Côrrea (2004) a enxerga como um dos componentes da questão agrária brasileira, funcionando como ponto de intersecção entre as problemáticas indígena, camponesa e ambiental. Para ele, esses elementos comportam um enquadramento maior das relações de mercado com seus diferentes circuitos econômicos e escalas de produção.

Dessa forma, as fronteiras agem como “formadoras e consolidadoras de latifúndios e de mobilidade de contingentes sociais satelitários” no processo de reprodução e acumulação capitalista, além de serem portadoras de vias de circulação que expropriam grupos sociais diversos. “O conceito de fronteira do capital é perigoso, pois remete ao vazio demográfico, social, cultural, econômico e de desorganização geral, entre outros, com o intuito de legitimar sua inserção no espaço” (2004:59).

Uma revisão crítica do termo é sugerida por Philippe Léna e Adélia Engrácia de Oliveira (2001), na qual não se deve confundir fronteira com frente. Assim, a fronteira diz respeito a situações mais abrangentes, identificadas com fenômenos modernos, dos quais destacam-se alguns aspectos: o papel fundamental do Estado; a ocorrência de pequena densidade demográfica (população que, política e demograficamente, não tem condições de se opor ao processo ou mesmo de conduzi-lo); a origem externa dos agentes econômicos; o deslocamento permanente de população e a desconcentração espacial de certas atividades econômicas.

Além disso, deve ser observado que a expansão das fronteiras é um fato político e um fenômeno interno, cujas atividades econômicas são implantadas em função de interesses prioritariamente não regionais. Essa proposta, porém, mantém o termo, apesar de discutir a sua essência – como se a fronteira agrícola constituísse apenas a “porta de

entrada” da problemática, que deve ser compreendida perante a análise de sua interação com outros processos em curso, como urbanização, garimpo e grandes projetos.

O geógrafo francês Hervé Théry, discípulo de Monbeig, prefere falar da Amazônia e do Centro-Oeste como “espaços pioneiros” que nos últimos 30 anos têm experimentado rotas pioneiras que agitam a sua geografia, com particular estilo econômico e espacial. Identifica a Amazônia como a “grande reserva de espaço do país, a sua última fronteira de migração e de expansão”.

Na realidade, a maior parte do território da Amazônia ainda permanece intacto (...), enquanto as franjas meridionais são progressivamente incorporadas ao espaço nacional, acompanhando as diferentes etapas do avanço da fronteira agrícola capitalizada, com caracteres bem distintos. (2005:40)

Também é relevante do ponto de vista intelectual discutir a visão sociológica da fronteira apresentada por José de Souza Martins, embora algumas de suas proposições entrem em divergência com as duas “concepções de referência”, tidas por ele como designações: a frente pioneira e a frente de expansão, respectivamente de cunho geográfico e antropológico (Martins, 1997). O autor inicia o seu trabalho afirmando que as sociedades latino-americanas ainda se encontram no estágio de fronteira, “na qual as relações político-sociais estão, de certo modo, marcadas pelo movimento de expansão demográfica sobre terras ‘não ocupadas’ ou ‘insuficiente’ ocupadas”. Para ele, a Amazônia é a última grande fronteira da América Latina.

Nessa perspectiva, a situação de fronteira é “criada pela expansão territorial do grande capital e da sociedade civilizada”, na qual o conflito social adquire uma importância singular para a análise sociológica. “(...) o conflito faz com que a fronteira seja essencialmente, a um só tempo, um lugar de descoberta do outro e de desencontro” (Martins, 1997:150). Conflitos e desencontros que decorrem de diferentes concepções de vida e/ou visões de mundo, além do desencontro de temporalidades históricas.

Referindo-se novamente a uma “coexistência conflitante” entre as concepções já citadas, Martins vê uma “contraposição de distintas modalidades de ocupação do território”. Assim, critica a frente pioneira, que, segundo ele, reduz a vida na fronteira aos aspectos meramente econômicos, embora reconheça que essa concepção “compreende implicitamente a idéia de que na fronteira se cria o novo, uma nova sociabilidade, fundada no mercado e na contratualidade das relações sociais”.

No que diz respeito à frente de expansão, designação que mais se aproxima de suas idéias, Martins afirma que se tornou o “mundo residual da expansão capitalista” e, portanto, expressa uma concepção inversa à da lógica expansiva do capital, vinculada a uma economia mercantil simples e até à mera economia de subsistência. Sob sua ótica analítica,

portanto, “é na fronteira que encontramos o humano no seu limite histórico”. “A fronteira é, sobretudo, no que se refere aos diferentes grupos dos chamados civilizados que se situam ‘do lado de cá’, um cenário de intolerância, ambição e morte” (Martins, 1997:11).

Uma conotação do termo explicitamente favorável à expansão capitalista é dada por Abraham B. Sicsú e João P. R. Lima (2000), que partem da constatação de que “as áreas de fronteira agrícola no Brasil têm representado historicamente o desbravamento e a incorporação de novas terras ao setor agrícola de variadas maneiras e desenvolvendo atividades também distintas”. Conseqüentemente, muitas áreas já foram incorporadas aos processos agrícolas de produção capitalista, “não mais apresentando características típicas dessas regiões”.

Sob essa perspectiva, a fronteira agrícola é tida como aquelas regiões relativamente desocupadas e economicamente pouco exploradas, “oferecendo amplas possibilidades de ocupação produtiva”. Compõe-se, então, do que chamam de “vazios econômicos” bem dotados de recursos naturais (solos, recursos minerais e florestais) não devidamente integrados à base econômica tradicional por causa de fatores ligados à localização, condições naturais e deficiências de infra-estrutura. Para esses economistas, essas áreas “apresentam uma ocupação incipiente ou abaixo de suas potencialidades” e a lógica para a sua apropriação deve ser ditada pela dinâmica empresarial, “que toma peso e se torna o motor do ritmo da ocupação”.

Essa mesma visão é compartilhada pelos relatórios disponibilizados pelo Serviço de Pesquisa Econômica do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (ERS/USDA, na sigla em inglês), que consideram os cerrados do País como a nova fronteira agrícola por causa de seu imenso potencial e de sua provável viabilidade para a expansão do agronegócio⁶⁰.

Os novos conteúdos da fronteira

A partir da década de 60, um imbricado sistema de objetos e de ações planejado e instituído pelo regime militar, em consonância com alguns vetores hegemônicos mundiais (Revolução Verde, por exemplo), acarretará uma série de políticas territoriais que transformará as regiões Norte e Centro-Oeste em áreas de expansão da fronteira agrícola. Durante esse período (1964-1985), a fronteira receberá, de modo estritamente seletivo e pontual, um conjunto de eventos portadores de uma modernidade que servirá como base para a instalação do meio técnico-científico-informacional.

Esse feixe de acontecimentos exigirá uma hierarquização e definirá a extensão da fronteira agrícola (tamanho, forma e redes) e as temporalidades presentes em sua dinâmica,

mas enquanto preocupação analítica também estamos atentos ao processo produtor de seus limites – cuja escala e duração dependem da intencionalidade dos atores e da compreensão dos fluxos e eventos incidentes. Nessa ótica, a fronteira agrícola precisa ser compreendida como um elemento específico da formação socioespacial brasileira, um recorde do real apto a construir o concreto pensado deste trabalho.

Inseridos principalmente no avanço sistemático e feroz do circuito da soja sobre o Centro-Oeste, os novos conteúdos em ciência, técnica e informação serão capazes de configurar o que Milton Santos e María Laura Silveira (2001) preferiram chamar de *belts* modernos e novos *fronts*, cujas “inovações técnicas e organizacionais na agricultura concorrem para criar um novo uso do tempo e um novo uso da terra”. A fronteira, assim, mantém implícita uma visão capitalista de apropriação e ocupação do espaço. É desse modo que este termo está sendo trabalhado nesta Dissertação.

* * * * *

Notas

⁵⁸ *Apud* Etges, 1997.

⁵⁹ Grifos da autora.

⁶⁰ Vide os seguintes relatórios no site do USDA (www.usda.gov): *Brazil's food security and food assistance programs to reduce poverty* (2001); *Brazil: Future agricultural expansion potential underrated* (2003) e *The Amazon: Brazil's final soybean frontier?* (2004).

CAPÍTULO 4 – SOB A ÉGIDE MILITAR DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, O SISTEMA DE TRANSPORTES TORNA-SE UMA DAS DIRETRIZES PRIORITÁRIAS DE INVESTIMENTO PÚBLICO

Durante o regime militar (...), o território brasileiro recebeu o fundamento material das redes de poder, por meio de grandes obras de engenharia (...). Os militares sedimentaram uma camada técnica sobre o território brasileiro que possibilitou hoje os presentes sistemas técnicos. (Cataia, 2001:131)

4.1 Projetos faraônicos rasgam a hiléia para viabilizar a ‘ocupação territorial’ e o escoamento de produtos primários para o mundo

Um dos principais objetivos do golpe militar de 1964, segundo a professora de História Maria Victória de Mesquita Benevides (USP), era consolidar o crescimento econômico do País em um modelo de capitalismo tardio e dependente⁶¹. Para Mello e Novais (1998:635), a subida ao poder do regime militar impôs à sociedade brasileira um modelo de “capitalismo plutocrático”, com grande dinamismo econômico e poucos resultados sociais. “(...) nosso capitalismo combinava concentração gigantesca da riqueza e mobilidade social vertiginosa, concentração de renda assombrosa e ampliação rápida dos padrões de consumo moderno, diferenciação e massificação.”

Apesar do estímulo ao crescimento econômico rápido – incentivos fiscais, crédito subsidiado, investimento maciço em infra-estrutura –, o regime, para os pobres e miseráveis, “reservou a expulsão do campo, a compressão dos salários de base, facilitou a dispensa, calou os sindicatos”. “A dinâmica econômica e social se apoiou continuamente, de um lado, na concorrência desregulada entre os trabalhadores, e, de outro, na monopolização das oportunidades de vida pelos situados no cimo da sociedade. Como resultado, em vez de a renda das grandes majorias subir continuamente em compasso com o aumento da produtividade social do trabalho, regulando os demais rendimentos (...), ocorre o contrário. Ou seja, os rendimentos dos trabalhadores subalternos são comprimidos para abrir espaço simultaneamente para lucros astronômicos e para a diferenciação das rendas e do consumo dos funcionários do dinheiro e da nova classe média” (Mello e Novais, 1998:618).

Um sistema de objetos para os ‘vazios demográficos’

O Estado já havia construído um sistema de ações (sobretudo no plano fiscal e tributário) capaz de inserir a Amazônia Legal e a Região Centro-Oeste à economia nacional e internacional de forma mais intensa, institucionalizando um processo de valorização dessas áreas – tidas pelo regime como “vazios demográficos”. Os tecnocratas a serviço dos ditames militares, entretanto, sabiam que apenas as ações não bastavam para atingir as metas propostas. Assim, também seria necessário elaborar um sistema de objetos, mais precisamente objetos técnicos, para que o capital pudesse ser atraído para os confins do Brasil.

Na esfera geopolítica, Messias da Costa [1988] nos explica como as políticas territoriais traçadas pelo general Golbery do Couto e Silva foram levadas a cabo, levando-se em conta as características internas do espaço nacional e suas projeções internacionais. Um de seus imperativos era o de “inundar de civilização a hiléia amazônica partindo de uma base avançada constituída do Centro-Oeste, em ação coordenada com a progressão leste-oeste”.

Aqui fica explícita a intencionalidade – essa espécie de “corredor entre o sujeito e o objeto” (Santos, [1996]) – desse processo. “A ação é tanto mais eficaz quanto os objetos são mais adequados. Então, à intencionalidade da ação se conjuga a intencionalidade dos objetos (...)” (Santos, [1996]:94).

Se os “espaços vazios” precisavam ser ocupados de forma racional e planejada sob a ótica estratégica militar, os objetos que ali seriam instalados deveriam conter todos os elementos intrínsecos à idéia, representando um conjunto completo de tecnosfera. Em outras palavras, o conteúdo das formas implantadas era basicamente composto pelo tripé energia – transportes – comunicações, em consonância com o binômio governo – iniciativa privada.

A partir desse pressuposto, todo um arcabouço institucional, agora no plano executivo (QUADRO 6), foi elaborado entre as décadas de 70 e 80 para imprimir eventos gigantescos, aptos a enraizar no território os objetos capazes de levar a cabo os planos faraônicos pensados para a hiléia. Para ilustrar a escala desse contexto, Ariovaldo de Oliveira (2005) nos mostra que, até o final dos anos 80, 581 projetos agropecuários foram aprovados pela Sudam (212 no Pará e 207 no Mato Grosso, ou 72% do total), além de 40 projetos agroindustriais, 274 industriais e 274 do setor de serviços. Desse total, apenas 116 foram implantados (25%), o que significa um prejuízo para o Tesouro Nacional, em valores atuais, de R\$ 28 bilhões.

QUADRO 6 – POLÍTICAS FEDERAIS PARA A AMAZÔNIA LEGAL NOS ANOS 70

PROGRAMAS DA UNIÃO	PROJETOS REGIONAIS	
PROGRAMAS ESPECIAIS NA ÁREA DE TRANSPORTES*	Programa de Integração Nacional (PIN) – 1970 Programa de Redistribuição de Terra e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste (Proterra) – 1971	
I PND – 1972/74	Programa de Desenvolvimento da Amazônia (PDA)	PIN e Proterra Projeto Radam
II PND – 1975/79		Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia) – 1974

ELABORAÇÃO: Daniel M. Huertas

Obs.: *O Decreto-Lei nº 200, de 05/02/67, efetivou uma ampla reforma administrativa no País e ao recém-criado Ministério dos Transportes (MT) coube a execução da infra-estrutura viária de todo o território nacional.

Apesar da suspensão dos direitos políticos e das garantias individuais de “possíveis” subversores da ordem pública, da mordada da censura, da caça aos comunistas e do fechamento do Congresso Nacional, o crescimento econômico na casa dos 10% a.a. e a iminente conquista do tricampeonato mundial de futebol, no México, alimentavam um clima de euforia e ufanismo pelo País, maximizado pela propaganda do governo.

Em 16 de junho de 1970, no auge do “milagre econômico brasileiro”, o presidente Emílio Garrastazu Médici assinou o Decreto-Lei nº 1.106, que instituiu o Plano de Integração Nacional (PIN) – que, para Messias da Costa [1988], representou uma estratégia de “alargamento das fronteiras econômicas internas do País”. Uma de suas metas mais ambiciosas era rasgar a imensa Floresta Amazônica de leste a oeste e de norte a sul, encravando em seu âmago uma cruz rodoviária que fosse capaz de descortinar as riquezas escondidas em seu subsolo e proporcionar a colonização da selva, integrando-a à vida nacional. Diante da psicofera arquitetada pelo cenário exposto, o PIN foi assim definido pelo governo:

Integração Territorial em seus aspectos de efetiva posse de extensas áreas do nosso território, incorporando-as ao contexto nacional, através do desbravamento de áreas virgens e abertura de novas fronteiras de desenvolvimento econômico e social, mediante a construção de rodovias pioneiras que complementarão o sistema de navegação fluvial através de expansão da frota e da construção de terminais rodo-hidroviários nos pontos de conexão das rodovias com os cursos d’água, inserindo-se, assim, em um projeto integrado de criação de novos pólos de atividades agrícolas, pastoris e de mineração. (Andreazza, 1972:10)

A seguir, um resumo das ações planejadas pelo referido programa:

a) Setor rodoviário:

- ◆ Implantação de uma rede rodoviária (chamada de básica) com a construção de cerca de 15 mil km de rodovias na Amazônia Legal e Região Nordeste, destacando-se as BRs 020 (Picos – Fortaleza), 163 (Fronteira com o Suriname – Santarém – Cuiabá), 174 (Manaus – Pacaraima), 210 (Perimetral Norte), 230 (Transamazônica), 316 (Capanema – Picos), 319 (Manaus – Porto Velho) e 401 (Boa Vista – Bonfim);

- ♦ Estabelecimento do trecho Cuiabá-Santarém da BR 163, da Transamazônica e da BR 319 até dezembro de 1973, cuja execução da maior parte das obras estaria delegada ao Exército, por intermédio dos Batalhões de Engenharia de Construção (BEC).

b) Setor portuário:

- ♦ Sob a supervisão do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), implantação dos portos de Altamira (Remanso do Pontal), Itaituba (PA), Santarém, Imperatriz, Porto Velho, Marabá, Tucuruí, Boca do Acre (AM) e Humaitá (AM);
- ♦ Elaboração, em convênio com o Governo do Amazonas, de estudos e projetos de construção de pequenos e modernos ancoradouros fluviais em 10 municípios (Airão, Boca do Acre, Borba, Coari, Humaitá, Itapiranga, Manicoré, Silves, Tabatinga e Tefé) às margens dos rios Amazonas, Madeira, Purus, Solimões e Negro.

c) Setor de navegação:

- ♦ Sob a supervisão da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunaman), construção de 26 chatas, totalizando a capacidade de transporte de 9,1 mil t, e de 3 empurradores de 520 HP cada um;
- ♦ Estudos de viabilidade para a construção de 9 chatas e um empurrador a cargo da Estaleiros Amazônia S.A., de Manaus;
- ♦ Armadores regionais contemplados: Jonasa; Alfredo Raposo & Cia.; Navegação Paulo Pereira Ltda.; Samih & José Ltda. e Cia. de Navegação da Amazônia. O armador L. Figueiredo S.A. foi habilitado a construir quatro cargueiros de 5.350 TBP para operar na Bacia Amazônica, com previsão de entrega para o 2º semestre de 1973;
- ♦ A Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (Enasa) foi contemplada com o Plano de Construções de Embarcações, e entre 1969 e 1971 recebeu 60 chatas de 247 t cada e 11 empurradores (5 de 210 CV, 2 de 840 CV e 4 de 420 CV). Outros dois empurradores de 420 CV deveriam ser entregues em 1973.

A abertura das polêmicas rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém – cujas diretrizes eram a criação de facilidades de acesso às áreas em condições de exploração econômica e às faixas de solos mais favoráveis à implantação e desenvolvimento da agropecuária – simbolizava não apenas a integração física e mental da hiléia ao resto do País,

mas o gigantismo intrínseco à idéia do “Brasil potência”, desenhada pelos mentores do plano geopolítico do governo militar como elemento crucial da psicosfera do regime (FIGURA 4).

FIGURA 4 – CROQUI OFICIAL DO PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL (PIN)

FONTE: ANDREAZZA, Mário (1972).

Segurança nacional, ocupação e integração nacional compunham a tríade que passava a orientar as ações públicas básicas para a Amazônia Legal, apresentada à nação como um corpo inarticulado de 5.982.000 km² repleto de recursos naturais, cujos “vazios demográficos” poderiam instigar as potências em conflito – o mundo vivia sob os auspícios da Guerra Fria – a invadi-la sob qualquer pretexto⁶².

Estudos técnicos já prognosticaram que a Amazônia está, inquestionavelmente, destinada a ser dentro de poucos decênios a maior região agropecuária do mundo. (...) Entretanto, dentro do nosso mundo habitável, é a sua área continental, exuberante de disponibilidades inexploradas, o maior vazio demográfico existente.⁶³

Dessa forma, a visão geopolítica reinante procurou enquadrar a Amazônia como um “grande compromisso histórico”, fato que se transfigurou em um poderoso elemento produtor de psicosfera, exaltado constantemente pela propaganda do regime. “A Amazônia transformou-se hoje para nós num problema de integração nacional e ecumênica. Não

podemos, diante de um mundo em explosão demográfica, manter áreas vazias e não mobilizadas num processo de produção. Coube a nós decidir quem deve ir para a Amazônia, e comandar o processo de sua ocupação.”⁶⁴

Sob essa ótica, a Cuiabá-Santarém foi imaginada como uma das principais artérias de ligação da Bacia Amazônica com o Centro-Sul, ligando Santarém, o principal centro urbano do Médio Amazonas, ao cerrado mato-grossense, que seria submetido a inúmeros projetos privados de colonização. A estrada foi totalmente implantada entre 1971-76 pelo 9º Batalhão de Engenharia e Construção (BEC) do Exército. O traçado da Transamazônica obedecia a idéia de interligar os pontos terminais navegáveis dos afluentes da margem direita do Rio Amazonas – Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira –, valorizando-os como meios naturais de comunicação viária.

A carência de transportes fora apontada pelo então diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Eliseu Rezende, como um dos entraves ao desenvolvimento regional. No documento *O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia*, publicado em 1969, ele expôs os seus argumentos: “*Não obstante as dezenas de milhares de rios navegáveis, por si só não são suficientes para o desenvolvimento das atividades nas terras mais altas daquela região. As enormes distâncias a serem vencidas exigem transporte barato. Entretanto, as quantidades reduzidas de carga ora disponíveis e previsíveis para um futuro mais ou menos próximo não permitem a operação econômica de ferrovias. O transporte aéreo, ainda que amplamente utilizado, deverá restringir-se ao setor de passageiros e de cargas de valor muito elevado. Não restam alternativas senão a utilização do transporte rodoviário.*”⁶⁵

A BR 230, então, foi elaborada como sendo uma estrada-eixo que ligasse o “Norte despovoado e o promissor Centro-Oeste aos pólos cruciais do Polígono das Secas”, cortando os principais afluentes da margem direita do Amazonas no exato ponto em que eles se tornam navegáveis. Esse enorme tronco se constituiria em um eixo latitudinal de toda a rede rodoviária amazônica, como se fosse um caminho pioneiro na selva que preparasse a penetração na hinterlândia. De Estreito (MA), na margem direita do Tocantins, a Humaitá (AM), na margem esquerda do Madeira, seriam 2 mil km através do maciço florestal.

No lado leste, após cruzar a Belém-Brasília, a estrada deveria se estender até Picos, no sertão do Piauí, para depois se desdobrar com uma variável até o Recife (BRs 316 e 232) e outra até João Pessoa, encontrando o Atlântico. Na ponta oeste, se estenderia pela BR 406 até Lábrea (AM), às margens do Purus, daí seguindo pela BR 317 até Boca do Acre (AM) e Rio Branco (AC), de onde alcançaria Cruzeiro do Sul (AC), no extremo oeste do território nacional, na fronteira com o Peru. Pelo menos esse foi o plano inicial apresentado pelo governo federal.

O papel da navegação fluvial na construção da Transamazônica deve ser destacado, já que coube à Enasa a prestação de todo o apoio aquaviário, único acesso às frentes de trabalho. Os pontos de interseção da estrada em construção com os rios Tocantins, Xingu e Tapajós ficaram permanentemente ligados a Belém, de onde se estendeu uma verdadeira ponte de serviço para as frentes situadas nos rios da margem direita do Amazonas. Com o reaparelhamento da empresa, foi possível realizar o transporte de dezenas de máquinas rodoviárias das empreiteiras Queiroz Galvão, Construtora Rabelo e Mendes Júnior para os canteiros de obras. “Em grande parte, deve-se à coordenação de esforços entre a Sunamam e a Enasa o êxito inicial na arrancada para a construção da Transamazônica (...)” (Tertuliano Neto, 1991:173).

Essa reorientação política da antiga SNAPP, porém, traria sérios prejuízos ao transporte fluvial de passageiros, já que as chatas e alvarengas operavam intensamente para atender a uma significativa parcela do mercado regional de cargas, constituída por fretes compulsórios que pudessem contemplar as diretrizes do PIN. “Essa experiência de alto custo social para a população ribeirinha regional nem só daria a tão almejada lucratividade à Enasa, como ainda acabaria por ser desbancada na concorrência com a iniciativa privada” (Tertuliano Neto, 1991:176).

Ao transporte de passageiros, nada foi feito em termos de renovação da antiga frota herdada da *Amazon River*. De 1967 a 1980, a frota da Enasa não incorporou uma única embarcação dedicada ao transporte regional de passageiros, alienando, em concorrência pública, 30 embarcações de difícil recuperação ou pela extinção de linhas. Essa modalidade deixa de ser o foco da empresa, agora regida pela instalação de uma racionalidade econômica mais capitalista, desprezando o seu histórico cunho social.

Infelizmente, 120 anos de toda uma filosofia de comunicação, através do transporte fluvial regular, surgida ainda na época do Segundo Império, havia sido colocada à matroca, rio abaixo. Todo um trabalho de mais de um século de cumprimento de horários e escalas, de apoio aos mais distantes povoados, de suporte à cultura e ao desenvolvimento de regiões carentes de transporte seguro, com relativo conforto a preços acessíveis foi, de um dia para outro, interrompido com base em uma nova regra do jogo que exigia a palavra mágica “rentabilidade” e não mais admitia as expressões “déficits operacionais” e “linhas anti-econômicas”, para um serviço eminentemente social. (Figueiredo *apud* Tertuliano Neto, 1991:175)

Outro golpe geopolítico deferido pelos militares foi a assinatura da Lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, que declarava “indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacional as terras devolutas situadas na faixa de 100 km de largura em cada lado do eixo de rodovias na Amazônia Legal”, construídas, em construção ou planejadas (QUADRO 7). De uma tacada só, houve um verdadeiro confisco do controle de cerca de 21.500 mil km de terras contínuas, agora sob a supervisão do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra)⁶⁶.

QUADRO 7 – FEDERALIZAÇÃO DAS TERRAS DEVOLUTAS

RODOVIA*	TRECHO	EXTENSÃO (EM KM)
BR 230 (Transamazônica)	Estreito (MA) – Lábrea (AM)	2.530
BR 425	Abunã – Guajará-Mirim (RO)	130
BR 364	Porto Velho – Japim (AM)	1.000
BR 317	Lábrea (AM) – Assis Brasil (AC)	880
BR 319	Manaus – Porto Velho	760
BR 174	Manaus – Pacaraima (RR)	970
BR 401	Boa Vista – Bonfim (RR)	140
BR 364	Cuiabá – Porto Velho	1.400
BR 163	Cuiabá – Fronteira com o Suriname	2.300
BR 156	Macapá – Oiapoque (AP)	910
BR 080	Rio Araguaia (GO) – Careiro (AM)	1.800
BRs 010/226/153 (Belém-Brasília)	São Miguel do Guamá (PA) – Paralelo 13 (GO)	1.500
BR 070	Barra do Garças (MT) – Cuiabá	470
BR 307	Cruzeiro do Sul (AC) – Cucuí (AM)	1.750
BR 210	Macapá – Içana (AM)	2.450
BR 158	Barra do Garças – Altamira (PA)	1.600

FONTE: Oliveira, A. U. de. (1988).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.: *Algumas dessas rodovias (ou trechos delas) não foram implantadas.

O Programa de Redistribuição de Terra e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste (Proterra), instituído pelo Decreto-Lei nº 1.179, de 6 de julho de 1971, teria como objetivos oficiais promover o acesso fácil à terra, estipular condições favoráveis de emprego e fomentar a produção agropecuária nos núcleos de colonização das áreas de atuação da Sudam e Sudene. A pedra de toque deste projeto foi o asfaltamento completo da Belém-Brasília – cujo trecho de 240 km entre Ceres e Porangatu, em Goiás, foi financiado pelo Banco Mundial – e a complementação da BR 316, finalizando a ligação entre Capanema (PA) e Salgueiro (PE), passando por Picos (PI).

A Amazônia no I PND (1972/74)

O Plano de Desenvolvimento da Amazônia (PDA), contido no I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND – 1972/74)⁶⁷, enfatizou os objetivos do PIN e do Proterra, reafirmando as estratégias de promoção do progresso de novas áreas, a ocupação dos “espaços vazios” e a integração do desenvolvimento do Nordeste com a ocupação econômica da Amazônia. Além de prever a implantação de cerca de 13 mil km na região, tratava como de capital relevância para o crescimento nacional a finalização dos eixos da Belém-Brasília, Brasília-Acre, Cuiabá-Santarém e Transamazônica (PDA, 1971).

Dentro dessa concepção, a conquista planejada e coordenada dos espaços vazios possibilitavam a extensão da fronteira econômica, a ampliação do mercado interno pela integração econômica e social da Amazônia, bem como a segurança para o fornecimento de matérias-primas ao maior pólo de desenvolvimento do País, o eixo Rio-São Paulo. (Sudam, 1974, s/p)

A colonização ao longo das BRs 163 e 230 foi arquitetada como um projeto de ocupação racional dos “espaços vazios” com potencialidades de uso de recursos naturais. A implantação, a cargo do Incra, previa o assentamento de 100 mil famílias até 1974 nas áreas de influência daquelas rodovias. A base de apoio inicial do novo órgão situou-se no Porto de Miritituba (PA), no exato ponto onde a Transamazônica corta o Rio Tapajós.

O plano, com inúmeros núcleos de colonização aptos a receber o migrante nordestino, ficou marcado com a frase “Para os homens sem terra do Nordeste, a terra sem homens da Amazônia”. *“Vinha muita gente de fora, com ônibus cheios, para ser escalado nas agrovilas”*, lembra José Borges Bandeira, de 58 anos, que se transferiu de Teresina para Marabá em 1978 para começar uma vida nova no seio da floresta. Depois de trabalhar como carpinteiro do Incra, barrageiro na construção da UHE de Tucuruí e encarregado de obras em Porto Trombetas, no norte do Pará, estabeleceu-se em Itaituba, onde hoje possui uma pequena propriedade rural.

Altamar Silva, de 40 anos, ainda se emociona ao relembrar a trajetória de seu pai, que deixou Imperatriz (MA) para tentar a sorte na abertura da Transamazônica. Morando em Altamira desde criança, viu a cidade crescer no entorno da sede do DNER, para onde foram levados os equipamentos e as máquinas que rasgariam a floresta. *“A nossa família ficou alojada no barracão do DNER por um bom tempo.”*

Símbolos máximos da integração entre as áreas de atuação da Sudam e da Sudene, os núcleos seriam dispostos em faixas de terra de até 10 km em ambas as margens das vias, separados por intervalos de 3 km, cuja organização obedeceria ao seguinte sistema:

- ✓ Agrovilas: compostas de 100 a 300 famílias com acesso a posto de saúde, escola, armazém e centro administrativo;
- ✓ Agrópolis: englobaria 20 agrovilas em torno de um centro telefônico, agência dos correios, cooperativas, pequenas agroindústrias, hotel e ambulatório médico-odontológico;
- ✓ Rurópolis: centros de mercado com pequenas indústrias e hospitais, com mais de mil famílias em um raio de 140 km, e de apoio a 2 ou 3 agrópolis e a várias agrovilas.

A tecnosfera vinha simultaneamente aos projetos de colonização. O PDA efetivou o Programa Radar na Amazônia (Radam), que ficou sob a responsabilidade do Ministério das Minas e Energia (MME) e da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM) em

duas áreas distintas, ao sul e ao norte da calha do Rio Amazonas. O Radam deu subsídio à cobertura aerofotogramétrica de áreas selecionadas como prioritárias (mapeadas em escala 1:250.000) e ao laboratório de pesquisas minerais da Universidade Federal do Pará (UFPA).

Figuravam entre os seus objetivos: (1) levantamento das áreas por radar, outros sensores remotos e fotográficos; (2) confecção de mosaicos semi controlados e fotointerpretação para elaboração de cartas temáticas de solos, geologia, cobertura florestal e drenagem superficial e (3) aproveitamento interno e imediato dos recursos minerais conhecidos e a ampliação, a curto prazo, do conhecimento do subsolo amazônico.

Na área energética, o PDA contemplava a expansão do sistema termelétrico a vapor de abastecimento de Manaus e Belém, a construção da UHE Curuá-Una (PA) e a conclusão da UHE Coaracy Nunes (AP), além de estudos de prospecção de petróleo no Baixo e Médio Amazonas. Às telecomunicações, previa-se a formulação do Sistema de Telecomunicações da Amazônia, com uma rede de 8.400 km de extensão em microondas de visibilidade (estações repetidoras em intervalos de 50 km, ao longo das rodovias) e microondas em tropodifusão (estações repetidoras em intervalos de 250 a 350 km, em regiões de difícil acesso), além da instalação de sistemas telefônicos urbanos com o método DDD. Cerca de 520 toneladas de equipamentos eletrônicos, torres de transmissão e armações da Embratel foram transportados pela Enasa para Santarém, Macapá, Itacoatiara e Manaus.

Os recursos regionais como vantagens comparativas

Diante da conjuntura econômica mundial, na qual os altos custos de produção – induzidos pela primeira crise do petróleo (1973), quando o barril saltou de US\$ 2 para US\$ 12 – elevaram as taxas de juros no mercado internacional de créditos, o governo brasileiro se viu obrigado a obter o maior ganho possível de divisas no exterior com a exportação em escala de *commodities*. A Amazônia, então, passou a ser vista como uma grande fonte nacional de divisas estrangeiras para o Centro-Sul, e a exploração regional de produtos primários foi direcionada ao aproveitamento ótimo de suas vantagens comparativas.

É interessante notar que esse modelo primário-exportador para a Amazônia já havia sido previsto e enfatizado pelo *Plano Integrado de Transportes da Amazônia* em seu volume III – Perspectivas de Desenvolvimento Econômico. O documento advoga que as condições regionais (baixo nível de renda e de atividade econômica; escassa ocupação territorial e grande parte da população em condições de mera subsistência), por si só, implicam na “consideração de condicionantes exógenos à região como condição *sine qua non* à efetivação do aproveitamento de suas potencialidades” (Geipot, 1972).

Também ressalta o caráter de dependência histórica da economia da região em relação ao resto do País e ao mundo para defender a idéia de que os “grandes empreendimentos que deverão transformar a economia regional visarão à exportação em sua quase totalidade”. Dentre os cenários previstos para o mercado internacional, a exportação de carne bovina, madeira, ferro, estanho e alumínio é tida como “extremamente favorável”.

O ‘grau de abertura’ da economia é talvez o mais elevado dentre as várias grandes regiões do país. Tudo isso leva a crer que uma estratégia racional de desenvolvimento deveria tirar o maior proveito possível dessa situação de dependência; procurando a região ofertar produtos com perspectivas favoráveis de evolução de mercado externo, e para os quais fossem nítidas as vantagens comparativas regionais. (Geipot, 1972:43)

Dada a ênfase que a política econômica do País atribui à ajuda estrangeira e ao imperativo da importação de certos bens de capital, insumos básicos e tecnologia avançada são óbvias as necessidades de recursos para o pagamento dos serviços e amortização do capital externo e dos equipamentos, matérias-primas e processos antes referidos, e daí o interesse do Governo Central em todo programa não-desnacionalizante que promova o aumento das exportações. (Sudam, 1975:14)

No bojo do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND – 1975/79), o Plano de Desenvolvimento da Amazônia (PDA) contemplou o Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia), criado pelo Decreto-Lei nº 74.607, de 25 de setembro de 1974. Entre os seus objetivos, figuravam investimentos vultosos em infraestrutura e a promoção de atividades diretamente produtivas em áreas previamente determinadas (pólos de desenvolvimento), sob a coordenação da Sudam ou da Sudeco.

O governo brasileiro torna explícito que o destino da Amazônia redundaria em projetos ainda mais faraônicos, cujo desenvolvimento, agora na escala sub-regional (e não mais macrorregional), estaria ancorado pela ocupação territorial em áreas selecionadas segundo vantagens comparativas reais – capazes de interligar os circuitos nacionais e internacionais de fluxos materiais (mercadorias) e imateriais (capital). Dessa forma, a Amazônia Legal contribuiria significativamente para o aumento das exportações do País e para o papel complementar na economia nacional pelo fornecimento de insumos básicos e pela ampliação do mercado interno, absorvendo bens de consumo do Centro-Sul.

(...) procurava-se evitar a dispersão desses recursos, o que significa deixar de lado, explicitamente, uma política de ocupação de tipo extensivo e abrangente para a região, concentrando os investimentos preferencialmente em *mega-empreendimentos* estatais e privados, ou seja, aqueles que propiciassem maiores possibilidades de retorno a curto prazo. (Messias da Costa, [1988]:69, grifo do autor)

Para justificar o Polamazônia, considerado pelos seus próprios elaboradores como um “modelo de crescimento desequilibrado corrigido”⁶⁸, o governo ressaltou a inexistência, na economia regional, da “produção de efeitos acumulativos próprios de organização mais complexas, como o multiplicador de emprego ou o acelerador da demanda derivada” (Sudam, 1975:11). Considerou a economia da região como de estágio “natural”, no qual os seculares mecanismos do sistema de aviamento continuam a “desempenhar seu papel

concentrador de renda e paralisador de inovações técnicas e sociais”. Além disso, diante da carência de recursos para explorar a gigantesca região como um todo, a União admitiu que o processo de ocupação da Amazônia deveria ser espacialmente descontínuo e setorialmente seletivo, ao qual chamou de “organização racional do espaço”.

Assim, o padrão das intervenções do setor público focará a atração da iniciativa privada sob os seguintes aspectos: (1) sustentação do extrativismo da borracha; (2) diversificação econômica (“liberação firme e gradual do modelo tradicional”); (3) política de industrialização; (4) política de colonização e (5) nova estrutura da pauta de exportações.

O programa ainda reconhece a baixa densidade demográfica (ausência de mão-de-obra) e a falta de capitais como fatores de limitação na Amazônia, mas um grupo de trabalho foi constituído pela Sudam para caracterizar econômica e socialmente os pólos, fundamentando-se nos seguintes pontos:

(a) Diversificação econômica com base na complementação de empreendimentos, a partir da exploração de recursos naturais com potencial já conhecido e que desfrutam de vantagens comparativas em termos de custos;

(b) Aproveitamento das vantagens locacionais implícitas nos baixos centros de produção e distribuição mediante o fortalecimento da infra-estrutura viária existente em cada pólo.

Os programas e projetos foram agrupados em 15 pólos pré-selecionados em áreas de influência de eixos rodofluviais e tidas, *a priori*, como regiões de elevada produtividade (MAPA 3), cujas vantagens comparativas setoriais “mais evidentes” eram:

- ✓ Setor mineral: ferro, cassiterita, bauxita, manganês, sal-gema, calcário e caulim;
- ✓ Setor madeireiro: serrados, laminados, compensados e produção de polpa e celulose;
- ✓ Pecuária bovina: carnes e complexos industriais;
- ✓ Pesca empresarial: camarões, piramutabas e outros;
- ✓ Indústria eletrotérmica: grafite e acetileno, carburetos (silícios e cálcio), azotados e adubos; ferroligas e aços especiais;
- ✓ Indústria eletrolítica: alumínio, soda e clorados, sódio e cloro e hidrogênio e oxigênio;
- ✓ Lavouras selecionadas: dendê, cacau, seringueira, pimenta, juta, malva e café.

MAPA 3 – DISTRIBUIÇÃO DOS PÓLOS DE DESENVOLVIMENTO

FONTE: FREY, Peter *et al* (1989:79).

A questão aeroviária também ganha força no II PND, já que o avião é um objeto técnico capaz de atingir qualquer ponto da hileia, desde que haja condições mínimas em solo para os procedimentos de pouso e decolagem. Dentre a principal diretriz, a regularização do tráfego aéreo na Amazônia, o plano previa a construção e a manutenção de inúmeros campos de pouso no interior e de aeroportos militares situados em sítios estratégicos – tarefa levada a cabo pela Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (Comara) –, além da construção do novo Aeroporto Internacional de Manaus, substituindo o antigo Aeroporto de Ponta Pelada.

No Estado do Amazonas, os aeroportos foram classificados em pioneiro I (clareira com terraplanagem e sistema de drenagem regulares) e II (base dimensionada com tratamento asfáltico e para uso permanente). A aviação comercial assume nova dimensão com empresas regionais operando com aparelhos de pequeno e médio porte (táxis aéreos) em linhas diárias e regulares para o interior. Assim nasceu a Taba, empresa paraense estimulada pelo Sistema Integrado de Transportes Aéreos (Sitar), subsidiado às custas de uma taxa de 3% cobrada na venda das passagens.

Ainda em relação ao II PND, cabe salientar que o então recém-instalado Distrito Industrial de Manaus⁶⁹, sob a chancela da Suframa, fora enquadrado no referido plano por causa do porte dos investimentos realizados e de seu crescente significado socioeconômico. Entre 1975 e 1977, a Suframa aprovou mais 134 projetos industriais, praticamente duplicando o número registrado no período 1968-74 (138). “A transferência das indústrias (...) fazia parte dos objetivos de curto prazo da Suframa. Dois importantes fatores interativos determinariam a intensificação do processo de ocupação do Distrito Industrial e, por consequência, a sua plena ocupação, poucos anos à frente: a complementação das obras de infra-estrutura e o estabelecimento de normas que tornaram obrigatória a implantação de projetos em instalações definitivas no Distrito Industrial, visando a promover a fixação dos investimentos do setor na Zona Franca de Manaus” (Garcia, 2004:63).

Como a Suframa também previa a composição de um Distrito Agropecuário, o governo estadual implantou um anel rodoviário no entorno de Manaus, atingindo os municípios de Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Manacapuru e Puraquequara. No extremo sul do Estado, foi melhorada a BR 317 entre os municípios de Boca do Acre (AM), no encontro dos rios Acre e Purus, e Rio Branco, um dos eixos do processo de colonização em curso no Acre.

Uma psicofera para ‘rasgar a selva’

Os vultosos investimentos destinados à Amazônia – que, apesar de todo o discurso, era vista pela sociedade brasileira como algo extremamente longínquo e distante da realidade dos principais centros urbanos do País – e a sua inserção em um plano geopolítico e macroeconômico fizeram com que o regime autoritário a tratasse de modo especial nas propagandas e nos documentos oficiais. Afinal, como já fora visto neste capítulo, a exploração dos domínios da hileia foi tida pelos militares como “um grande compromisso histórico”. À Amazônia foi incorporada uma simbologia que remete ao dualismo civilização e barbárie, algo muito parecido com as representações seiscentistas do Velho Mundo em relação ao continente americano. A “conquista da natureza”, de teor iluminista, também foi outro slogan freqüentemente ilustrado.

Os empreendimentos – quase todos grandiosos em escala, é verdade – eram anunciados à sociedade associados a palavras como “epopéia”, “odisséia”, “saga” e “desafio”, entre outras. A mídia, sobretudo a escrita (as dificuldades de transmissão de som e imagens ainda eram nítidas naquela época), tratou de explorá-los em clima de grande exaltação e ufanismo ou, em alguns casos, de maneira mais cética, embora o crivo da censura obrigasse os jornalistas a atenuar as suas críticas⁷⁰.

A Revista *Os brasileiros*⁷¹, em seu número 16 (1972), relatou a construção da BR 319, que ligaria Porto Velho a Manaus, como uma obra redentora:

São 877 quilômetros rasgando a impenetrável Floresta Amazônica, no que ela tem de mais difícil e inóspito. É a BR 319, que vai ligar Manaus a Porto Velho. Até dezembro próximo, seus trabalhos estarão concluídos. Brasileiros de todos os quadrantes poderão ir à capital do Amazonas por rodovia. E finalmente Manaus se verá livre confinamento que a isolava de todo o País (...). (...) é mais do que uma nova estrada. Trata-se de uma epopéia, feita de determinação e arrojo. Para construí-la, gente nossa em missão de conquista vence desafios aparentemente intransponíveis. As chuvas contínuas. A agressão de doenças tropicais. Os pântanos e alagadiços em meio à floresta hostil e fechada. Tudo aquilo enfim que faz da BR 319 uma das rodovias mais problemáticas de todos os tempos.

A reportagem ainda exaltou a tecnologia estritamente nacional desenvolvida pela Construtora Andrade Gutierrez para abrir uma via em uma região de altíssimos índices pluviométricos, entre as planícies dos rios Purus e Madeira. As soluções encontradas pelos engenheiros envolviam o uso de concreto no lugar de cascalho, a secagem artificial do cimento e a cobertura (com tecido plástico) das obras sob o menor indício de chuva.

A logística de acesso e de suprimento das frentes de trabalho – saída de chatas de Manaus com combustível, peças, máquinas, alimentos e pessoal e a abertura de oito campos de pouso – e as frentes de serviço itinerantes (acampamentos móveis em carretas e barracas) – também foram motivo de destaque do artigo, assim como o uso de veículos *terra-tiger*⁷² nas turmas de vanguarda, responsáveis pelo desmatamento, limpeza e terraplanagem do terreno.

A abertura da Transamazônica motivou reações de todas as ordens⁷³. Vitrine do regime para a exploração racional que se pretendia imprimir na Amazônia, a notícia de sua construção correu os quatro cantos do mundo, já que a mensagem deixada na pedra fundamental de sua construção foi veiculada pelas principais agências internacionais de notícia: “Nestas margens do Xingu, em plena selva amazônica, o senhor Presidente da República dá início à construção da Transamazônica, numa arrancada histórica para a conquista e colonização deste gigantesco mundo verde. Altamira, 9 de outubro de 1970.”

O livro *Transamazônica: a redescoberta do Brasil* (São Paulo: São Paulo Editora, 1972) é uma ode à obra, destacando todo o caráter denotado nos planos oficiais. Escrito por Flavio Alcaraz Gomes, foi patrocinado pela multinacional Springer Admiral, que havia se instalado há pouco no Pólo Industrial de Manaus (PIM). “As terras da Transamazônica pertencem, agora, ao Brasil. Ninguém mais poderá aspirar a elas. (...) Sim: para transformar a Transamazônica em realidade irreversível são precisas muitas e muitas coisas. Menos uma – patriotismo. Este existe de sobra entre os pioneiros que ali, em meio à floresta, estão escrevendo a mais bela página da História do Brasil” (p.102-03).

Para o regime, a máquina não poderia parar e a qualquer custo a floresta precisaria ser cortada em eixos para ser integrada ao território nacional (FIGURA 5):

A Sudam desperta a Amazônia, e faz ressurgir, dentro de suas grandes potencialidades, o abandono em que jazera, e emergindo do desconhecido de si mesma, anima-lhe de um vivo e ardente anseio: ser mais do que apenas territorialmente grande, para tornar-se legítima força de afirmação de uma realidade e da presença de um Brasil Grande, com a Amazônia Integrada. (Sudam, 1973:8)⁷⁴

Os investimentos públicos e privados atingem níveis compatíveis com suas proporções territoriais e potencialidades econômicas inestimáveis. As estradas de penetração venceram o isolamento, interligando todas as suas unidades federadas com o restante do Brasil e do continente sul-americano. Uma rede de telecomunicações de cerca de 7 mil quilômetros, interligada ao Sistema Nacional de Telecomunicações, incorporou definitivamente a região ao país, rompendo um silêncio que comprometia a própria unidade nacional. (Sudam, 1974, s/p)⁷⁵

FIGURA 5 – ‘PSICOSFERA FILATÉLICA’ (SELOS COMEMORATIVOS)*

FONTE: Catálogo de Selos do Brasil 1989 (Ed. RHM).

ELABORAÇÃO: Daniel Monteiro Huertas.

OBS.: *Da esquerda para a direita: (1) Transamazônica (1971); (2) Ocupação da Amazônia (1972) e (3) Exportação agropecuária (1972).

Não podemos deixar de salientar as Forças Armadas como elemento produtor de psicosfera no que diz respeito ao processo de ocupação da Amazônia. Logo que assumiram o poder, os militares transferiram o Comando Militar da Amazônia (CMA) de Belém para Manaus e o Exército foi tido como um “elemento de ocupação permanente”, conforme a assertiva abaixo:

(...) o Exército, de mãos dadas com a Marinha e a Aeronáutica, deu partida, após 1964, à arrancada para o desenvolvimento da Amazônia. A mudança do ‘status’ Geopolítico, Geoeconômico e Psico-Social é hoje palpável (...). Os militares (...) levam ao homem brasileiro escapado da Civilização, em sítios isolados e distantes, promíscuo com índios ou estrangeiros, fronteiriço, o traço afirmativo da Cultura Brasileira traduzido pelos seus hábitos, costumes, maneira elevada de viver. Criam, por isso, em cada contingente de fronteira, células de um povo e de uma nação espiritualmente homogêneas, autenticamente brasileiras. Eis a ‘Participação das Forças Armadas’ que faz, do Mito, a Realidade Amazônica.⁷⁶

Desenvolvimento ou pilhagem?

Se o Plano de Metas de JK já havia captado as fímbrias da hiléia através das rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre, agora os impactos para a região seriam de outra grandeza. Na medida em que a penetração ao âmago da floresta se tornaria mais intensa,

proporcionalmente o capital encontraria o caminho aberto à sua inserção, já que a ênfase às chamadas rodovias de penetração proporcionaria a fixação de forças produtivas exógenas.

O geógrafo Ariovaldo Umbelino de Oliveira presenciou de perto esse processo, tornando-se um dos críticos mais ácidos dos grandes programas empreendidos pelos militares. Para ele, o processo de integração da Amazônia ao restante do País nada mais era do que um pano de fundo para esconder a venda de terras a grandes grupos privados e a entrega dos recursos naturais às multinacionais. Além disso, cita a criação do Incra, após a visita ao País de uma missão da *Food Agricultural Organization* (FAO)⁷⁷, como um instrumento de “contra-reforma agrária”, pois ao regime não interessava esse tipo de política, mas deslocar trabalhadores nordestinos para que fosse possível implementar os planos da “Operação Amazônia” (*abordada no capítulo 2 deste trabalho*).

Na articulação da região com o capital, Ariovaldo de Oliveira (1988:86) lembra que das metas de colonização propostas pelo Incra para o eixo da Transamazônica (assentamento de 10 mil famílias até 1972, 100 mil até 1974 e 1 milhão até 1980), só haviam sido assentadas, ao final de 1972, 3.872 famílias de forma precária, levando o órgão a suspender o envio de agricultores para o Projeto Integrado de Colonização (PIC) Altamira, plano-piloto do modelo. “O plano visava a, isto sim, ‘forçar’ estes colonos a iniciarem o processo de abertura da região, para que fossem formando um ‘contingente de mão-de-obra à disposição do grande capital’, que a partir de 1973 passou a ser oficialmente estimulado e convidado a participar da ocupação em grande escala, em grandes áreas.”

Em relação ao Proterra, descreve-o como uma espécie de “reforma agrária para os latifundiários”. “Ou seja, criava o governo (...) um programa que simplesmente contrariava o Estatuto da Terra, que previa a desapropriação através de pagamento com ‘Títulos da Dívida Agrária’. Entretanto, agora, através do Proterra, passava esta desapropriação a ser feita ‘*mediante prévia e justa indenização em dinheiro*’ (alínea ‘a’ do artigo 3).” E continua: “Como se pode verificar, o Proterra era parte significativa da estratégia do governo no sentido de apresentar ao mundo financeiro e a própria sociedade brasileira que era possível fazer ‘reforma agrária’ sem violência e sem a contrariedade dos latifundiários nordestinos” (Ariovaldo de Oliveira, 1988:82, grifos do autor).

Os efeitos do I PND, para o mesmo autor (1988:90), aumentaram a participação das empresas estrangeiras no esforço nacional de conquista de mercados e a associação a empresas de países desenvolvidos que já dispunham de mecanismos de comercialização de âmbito internacional, desenhando-se o que chamou de “lógica da dívida”. “(...) ou seja, para abrir caminhos aos recursos minerais, emprestam-se dólares no exterior e, para pagar o juro, exportam-se estes recursos minerais.” Também na sua avaliação, o II PND

escancarou a máscara do falso nacionalismo, pois sacramentou de vez o acesso à terra e aos recursos da Amazônia pelas multinacionais. “Mais do que isto, estava sendo planejado o (...) Polamazônia, a estratégia do governo militar para ‘territorializar’ os grandes monopólios na Amazônia.”

O Polamazônia também foi alvo de críticas de Kohlhepp (2002:40), para quem houve o aumento das disparidades do desenvolvimento inter e intraregional. “A periferia tornou-se mais dependente do centro, em nível nacional e internacional. Em vez de pólos de crescimento com impulsos de desenvolvimento irradiantes, surgiram enclaves, mantidos artificialmente.” Opinião semelhante revela Messias da Costa, admitindo que a Amazônia de fato foi “integrada” à economia nacional, embora tenha absorvido as contradições da economia capitalista brasileira:

(...) em certa medida, os recursos públicos sob forma de incentivos fiscais têm sido utilizados da maneira mais imprópria possível, pois além de não promoverem o ‘desenvolvimento’ amazônico (muitos desses projetos não passam de atividades especulativas), ainda provocam danos à ecologia regional, muitos dos quais irreversíveis. Também a atração da população e a intenção da colonização e povoamento têm sido frustradas, em grande parte devido à natureza mesma da ocupação. (...) as vias de circulação contribuíram para esse quadro negativo, já que possibilitaram a invasão de terras indígenas, desequilibraram a economia de subsistência e facilitaram o surgimento de núcleos urbanos sem qualquer planejamento. ([1988]:70)

Na análise de Manuel Correia de Andrade (1996:175), o sonho de um “Brasil grande potência” levou o regime autoritário a demandar maior preocupação com as realizações materiais do que com as sociais, “fazendo com que áreas ocupadas por nações indígenas, por pequenos posseiros e por garimpeiros que viviam isolados se integrassem ao Brasil econômico, povoado e, até certo ponto, dinâmico.” “Daí a preocupação em construir estradas (...) que não tinham nenhuma justificativa econômica, para ligarem o ‘nada a coisa nenhuma’.”

Estudiosa da expansão da fronteira na Amazônia, Lia Osório Machado (1996) observa a relação entre a cobertura extensiva do território por redes técnicas (estradas pioneiras, distribuição de energia elétrica e sistemas de telecomunicações) e o padrão espacial do processo de apropriação de terras. Este “acompanha fundamentalmente a construção de novas estradas e a implantação de grandes projetos de colonização, hidrelétricos e minerais”, não coincidindo, em sua maior parte, com as áreas mais povoadas.

Para Tertuliano Neto (1991), os eixos de penetração previstos pelo PIN representaram um segundo passo na vinculação terrestre da Amazônia ao resto do País. O impacto sobre a região agora seria mais violento, no sentido de uma integração mais definitiva, abrindo-a a novas idéias, pessoas, mercadorias, informações e imprimindo maior velocidade às relações exógenas, “destoando fortemente do ritmo lento que prevalecia”. Além disso, enxergou a abertura das BRs 230 e 163 como uma “quebra progressiva da rede de comunicações estabelecida durante séculos e dos laços históricos de solidariedade econômica”.

A “febre do progresso” no trajeto da Transamazônica, como assinalaram Cardoso e Müller, decorreu mais da presença das empreiteiras e dos órgãos públicos do que de atividades diretamente produtivas criadas na região:

O quadro de ‘desorganização urbana’ e anomia parece desabar sobre as velhas cidades adormecidas na selva. Por certo, a população aumenta (...), mas também aumentam a criminalidade, o número de bordéis, a carestia da vida e a alienação do poder local. Este, despreparado para enfrentar as exigências da nova situação, estiola-se e é substituído pelo poder burocrático dos funcionários federais (...). Cria-se, também, uma nova camada de comerciantes, migrantes recentes, que improvisam serviços para atender às necessidades emergentes. A especulação imobiliária é acelerada e permite a reconstrução de algumas fortunas locais. (1977:195)

Quase três décadas depois, o então ministro da Fazenda, Antônio Delfim Netto, quando perguntado sobre a participação de sua pasta em grandes projetos daquela época, expôs alguns aspectos que ocasionaram o fracasso da Transamazônica, cujo abandono do projeto produzira uma “ocupação inteiramente irracional”:

(...) naquele momento você não sabia realmente o que levaria a ocupação da Amazônia. Ficou claro que o problema da Amazônia é muito mais complexo do que simplesmente fazer uma estrada, dizer que vai fazer um sistema de colonização dos dois lados dessa estrada e esperar que tudo vá funcionar. Perceberam claramente que não era assim, por isso eles nunca fizeram. A Transamazônica não tem nada a ver com isso. De vez em quando ouço algumas pessoas dizerem: ‘A Transamazônica foi feita com déficit orçamentário...’. É uma tolice. A Transamazônica foi feita com dinheiro do incentivo fiscal que nós tiramos dos empresários. (Dines *et al*, 2000:192-93)

Em um trabalho desenvolvido no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará (NAEA/UFPa) por Côrrea *et al* concluiu-se que as ações resultantes do I PND e as tendências apontadas para o II PND poderiam transformar a Amazônia em uma periferia ativa do sistema brasileiro “devido ao sentido horizontal imprimido à expansão da fronteira econômica nacional”, embora o artigo reconheça que esse processo necessariamente não se traduza em uma estratégia de desenvolvimento. “(...) o que deverá ocorrer é que a Amazônia crescerá para o Brasil e para o exterior e não com o Brasil e com o exterior” (1974:118, grifos dos autores).

Para Margulis (2003:38), a dinâmica de ocupação da Amazônia nos anos 70 foi “avassaladora”. Em termos econômicos, esse processo dobrou a área de propriedades privadas, converteu para o uso agropecuário cerca de 12% de seu território (cerca de 600 mil km² de florestas) e se articulou de maneira dependente aos impulsos econômicos oriundos do Centro-Sul, seduzidos pelos baixos valores da terra. “Esta integração se dá pela apropriação privada das terras, com a consolidação dos direitos de propriedade freqüentemente se dando de forma ilegal, seguida da utilização em atividades agropecuárias. Estas vantagens comparativas se oriundam da abundância relativa de terras agricultáveis e das favoráveis condições climáticas.”

O autor ainda cita a redução dos custos de transporte, fruto dos investimentos nos grandes eixos rodoviários, como um elemento decisivo para a abertura da região aos nexos exógenos, tornando lucrativa a implantação de atividades agropecuárias, antes inviáveis na região. Segundo Hervé Théry (2000), uma nova organização do espaço se sobrepõe a antiga e se combina com ela, numa relação que revive os mitos do “Inferno Verde” e do “Eldorado”.

Becker e Egler analisaram a integração da Amazônia imposta pelos militares como “prioridade máxima por razões de acumulação e de legitimação”, na qual três aspectos foram decisivos: (a) promoção do equilíbrio geopolítico interno e externo; (b) sustentação da via da modernização autoritária e (c) desnecessidade de uma reforma agrária com o deslocamento de pequenos produtores para o interior e de migrantes das áreas com tensões sociais.

Enquanto regulador e organizador do território nacional, o Estado transformou as condições históricas prévias, produzindo o seu próprio espaço. Procurou controlar os fluxos econômicos, impondo uma ordem espacial ligada a uma concepção de espaço global racional, logístico e do interesse geral, uma representação construída pela tecnoestrutura estatal, contraditória com as práticas e concepções do espaço local dos interesses privados e dos objetivos particulares de diversos agentes sociais. (Becker e Egler, 1994:126)

A integração do território foi usada como um recurso simbólico para a construção do “Brasil potência”, cujas políticas “visaram à remoção dos obstáculos materiais e ideológicos à expansão capitalista moderna” (Becker e Egler, 1994:144). Nessa conjuntura, a ocupação da Amazônia tornou-se prioridade e significou, para o mesmo autor, a sua “incorporação definitiva”.

As redes produtivas e institucionais criadas ou fomentadas pela União, resultados que expressam o nível e a escala da estrutura territorial arquitetada pela geopolítica interna do regime militar, têm sido capazes de criar laços de coesão entre as diversas partes do território nacional, mas, por outro lado, também agem como forças de fragmentação (Messias da Costa, [1988]). Abre-se, assim, um amplo prisma de correlação de forças, cujas diretrizes, propostas e interesses deveriam ser, pelo menos na teoria, cuidadosamente equacionados pelo Estado.

4.2 A Revolução Verde atinge os cerrados do Planalto Central, acelera o avanço das frentes pioneiras e consolida a formação do Centro-Sul

Para avançar no tema, torna-se necessário verificar as relações entre o avanço da fronteira e a Revolução Verde, cujo objetivo explícito foi o de contribuir para o aumento da produção e da produtividade agrícolas em todo o mundo pelo desenvolvimento da genética vegetal (melhoramento de sementes) e de técnicas agrícolas mais modernas e eficientes. Por trás desse escopo, alojavam-se poderosos interesses político-econômicos ligados à

expansão e fortalecimento das grandes corporações do setor, que já estavam a caminho da transnacionalização (Brum, 1985).

Em uma primeira fase, entre 1943 e 1965, houve a difusão de projetos-piloto no México, Estados Unidos, Filipinas e Brasil – neste, em menor escala. A iniciativa e o financiamento do programa estiveram a cargo da Fundação Rockefeller, que em seguida obteve apoio e participação de órgãos do governo norte-americano e de outros grupos.

A substituição da agricultura tradicional por uma agricultura modernizada representava a abertura de importantes canais para a expansão dos negócios das grandes corporações econômicas, tanto no fornecimento de máquinas e insumos modernos como na comercialização mundial e nas indústrias de transformação dos produtos agropecuários, sem esquecer o financiamento aos países que aderissem ao processo de modernização. (Brum, 1985:61)

A partir de 1965, houve a fase de grande expansão, na qual “ocorreu uma rearticulação da estratégia de produção de alimentos no mundo, sob a influência de corporações transnacionais” (Brum, 1985). Ainda segundo o autor, três fatores foram decisivos nessa etapa da empreitada: a difusão da Revolução Verde a nível mundial (principalmente na América Latina, África e Ásia), a mudança da política de retração de exportação de cereais do governo dos Estados Unidos e a internacionalização da pesquisa agrícola. Justamente nesse contexto registra-se a chegada da Cargill S/A ao Brasil, em 1965, com a criação do Departamento de Sementes e a instalação de uma pequena usina de beneficiamento e produção de sementes híbridas de milho em Avaré (SP).

Outros reflexos no País foram a introdução do “pacote tecnológico”, composto por um conjunto de técnicas inovadoras (correção do solo, fertilizantes, combate às doenças e pragas e uso de máquinas modernas); a modernização tecnológica como estratégia de comércio e a criação de órgãos públicos ligados ao desenvolvimento agrícola – cuja maior expressão foi o nascimento da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), em 1973. Todos esses elementos estão estreitamente vinculados aos parâmetros do meio técnico-científico.

O resultado desse sistema de objetos e ações, segundo Brum (1985), beneficiou apenas os agricultores que se estruturaram de forma empresarial (“a nova burguesia rural”), que de certo modo foram favorecidos e, assim, conseguiram sobreviver e se manter na atividade agrícola como proprietários.

A instalação do grande capital no meio rural é configurada e, segundo Graziano da Silva [1980], três grandes modificações ocorridas durante a década de 70 – curiosamente, o período de expansão da Revolução Verde – marcarão profundamente o comportamento da agricultura brasileira: (a) o “fechamento” da fronteira agrícola ao pequeno produtor; (b) o

processo acelerado de modernização da agricultura no Centro-Sul e (c) a crescente presença do capital monopolista no campo.

O Centro-Oeste, também uma ‘região-programa’

Inserida na concepção do II PND como uma “região-programa”, a exemplo da Amazônia Legal, a Região Centro-Oeste também havia sido contextualizada sob a idéia de fronteira econômica (Abreu, 2001:100). “Por meio de estratégias para a agropecuária e da colonização, objetivar-se-ia maior racionalização dos recursos e da produção e imprimir-se-ia à agricultura uma visão ‘empresarial’, consubstanciada à necessidade de ampliar as relações com as multinacionais através da introdução de novas técnicas e instrumentos de produção, bem como de ampliar os saldos da balança comercial, aumentando a exportação.”

Para a Sudeco, responsável pela elaboração de todo o planejamento regional, o Centro-Oeste passa a ser encarado geopoliticamente como um espaço de transição, pois, “para atingir os ‘recursos amazônicos’, era necessário conquistar o Oeste”, vencendo o desafio de desbravar os cerrados⁷⁸. O Mato Grosso se constitui e se consolida como fronteira, apta a exercer um duplo papel: o de povoamento e crescimento econômico (Abreu, 2001).

Um dos principais símbolos dessa nova expressão adquirida pelo avanço da fronteira agrícola, sobretudo no Planalto Central, foi o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (Polocentro), instituído pelo Decreto-Lei nº 75.320, de 29 de janeiro de 1975. Sua diretriz básica consistia na ocupação de áreas selecionadas e espacialmente descontínuas nos Estados de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais, a partir da escolha de terras mais férteis e da concentração das ações (Abreu, 2001). O programa previa a incorporação de 3,7 milhões de hectares à agropecuária e atividades florestais, cuja mola propulsora seria a mecanização e os benefícios tecnológicos prescritos pela Embrapa.

Não era objetivo direto do Polocentro despender investimentos em infra-estrutura, embora nas áreas tidas como prioritárias houve melhorias e implantação de vicinais e/ou projetos de eletrificação nas proximidades de usinas de exploração de jazidas de calcário.

Dos 202 programas previstos, divididos em atividades específicas – (1) pesquisa e experimentação agropecuária; (2) promoção e extensão agropecuária; (3) projetos de florestamento e reflorestamento; (4) estradas vicinais; (5) eletrificação rural; (6) sistema de beneficiamento, armazenagem e transporte de produtos agrícolas e (7) produção e comercialização regional de calcário e outros insumos agrícolas –, o maior suporte do programa foi concentrado na disponibilidade de crédito rural associado à pesquisa agropecuária. Até 1981, havia linhas de crédito especiais que cobriam todas as etapas da produção.

Estudos diagnosticaram a disponibilidade de afloramentos de calcário⁷⁹ na região e a existência de uma malha rodoviária ligada aos principais mercados consumidores e portos do País. Essa adequação rodoviária regional coube ao Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Prodoeste), que já havia sido instituído pelo Decreto-Lei nº 1.192, de 8 de novembro de 1971, e efetivou a pavimentação de 3.995 km (FIGURA 6), destacando-se as BRs 050 (Cristalina – Catalão), 060 (Goiânia – Jataí), 070 (Brasília – Aragarças e Cuiabá – Cáceres), 163 (Rondonópolis – Campo Grande e Rio Brilhante – Dourados), 262 (Campo Grande – Aquidauana), 364 (Cuiabá – Jataí) e 452 (Rio Verde – Itumbiara).

Com a implantação do Prodoeste, pela primeira vez se concretiza uma ligação pavimentada entre São Paulo e Mato Grosso, e em dois pontos distintos: (1) pela Ponte Maurício Joppert, sobre o Rio Paraná, ligando Presidente Epitácio a Bataguassu (atual MS) e (2) por Itumbiara (GO), via BRs 153, 452 e 364. “As vias de comunicação, sobretudo as rodovias, traçaram uma nova participação do Oeste brasileiro no cenário econômico nacional. Os núcleos urbanos expandiram-se em função de suas ligações com São Paulo, embora permanecessem sem conexão interna, na própria região” (Abreu, 2001:69).

FIGURA 6 – CROQUI OFICIAL DO PRODOESTE

FONTE: ANDREAZZA, Mário (1972).

Para Guimarães e Leme (2002), o trecho sul da BR 163, interligando Rondonópolis a Campo Grande e a São Paulo, reforçou a área de influência da fronteira agrícola, tornando a cidade mato-grossense um grande entroncamento e núcleo de referência. Cuiabá também passa a se comunicar por vias asfaltadas com todas as capitais das regiões Sul e Sudeste, ampliando a fluidez territorial do Mato Grosso e contribuindo para a configuração do que fora chamado pelo geógrafo Pedro Geiger (1969), em um trabalho para o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), de “região geoeconômica do Centro-Sul”.

Dessa forma, para Geiger (1969:16), o Centro-Sul, formado por três grandes espaços econômicos (regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste), “reúne o grupo de regiões e espaços mais diretamente subordinados aos pólos nacionais do Rio de Janeiro e São Paulo”. Na sua acepção, considera o Centro-Oeste como uma espécie de periferia, “por onde transbordam atualmente populações e empreendimentos agrícolas e urbanos desde o Sudeste e o Sul”, e por onde “se estendem as linhas de penetração terrestre para a Amazônia desde o Centro-Sul, mais dinâmico que as desenvolvidas desde o Nordeste”.

Ainda no que se refere à extensão da malha viária, na elaboração do 1º Plano de Desenvolvimento do Centro-Oeste (I Pladesco), sob a tutela da Sudeco, o setor de transportes foi altamente contemplado para que as diretrizes de planejamento estivessem em consonância com os pressupostos do I PND. Assim, foram eleitas 13 áreas-programas que pudessem exercer o papel de pólos de desenvolvimento, canalizando os investimentos sob uma expectativa de crescimento econômico, a valores constantes, de 20% a.a.

O programa rodoviário do Pladesco estabelecia a concretização de uma rede rodoviária regional e nacional, além de outra chamada de complementar (incluída posteriormente). A primeira rede seria composta por três sistemas, baseados nas ações já previstas pelo PIN e Prodoeste:

- a) De penetração (no sentido norte-sul): BRs 163, 364, 174 (Vila Bela – Canumã) e 158 (Barra do Garças – Altamira);
- b) De apoio (transversais e diagonais): BRs 070 (Brasília – Cuiabá), 080 (Brasília – Manaus) e 242 (ligação entre as BRs 153 e 163);
- c) Alimentador (estaduais e vicinais): ligação de áreas produtoras ao mercado consumidor, aproveitando vias que deveriam se transformar em estradas (picadas abertas pelo Incra e pelos colonos).

O complementar inclui no programa o prolongamento da BR 242 até a BR 174, numa extensão de 1.100 km; a abertura da BR 174 de Vilhena (RO) a Aripuanã (MT), numa extensão de 473 km; e o prolongamento da BR 158 da Fazenda Suiá-Miçu à divisa MT/PA,

com 280 km. Para Abreu (2001), essa complementação visava atender a integração do então norte mato-grossense (atual MT), abrangido pela Amazônia Legal, à economia do Centro-Sul. Essa incorporação se daria em três faixas geográficas⁸⁰: (a) NO: possibilidades de exploração mineral (estanho e cassiterita), madeireira e vegetal (borracha e castanha); (b) N: ampliação da exploração madeireira atrelada a projetos de colonização e produção agropecuária e (c) NO: ampliação da produção de carne bovina para exportação.

Colonização ou apropriação de terras?

Outro elemento fundamental para a compreensão da expansão da fronteira agrícola – e, conseqüentemente, para a fluidez decorrente desse processo – é a miríade de projetos de colonização que se espalham por Rondônia e Mato Grosso entre as décadas de 70 e 80. Para a abertura ao capital em grande escala, Ariovaldo de Oliveira (1988) denuncia a autorização pelo Senado Federal para que o Incra pudesse lotear a Amazônia Legal em propriedades com mais de 30 vezes a dimensão expressa na Constituição (3 mil hectares para as terras devolutas) e a redefinição das frentes de colonização. O eixo da BR 163 fora entregue aos empresários privados – que investiram preferencialmente no Mato Grosso – e o da BR 364, em Rondônia, mesclou projetos voltados a colonos com outros destinados a médios e grandes fazendeiros.

No imaginário coletivo de especuladores e empresários do Centro-Sul, vislumbrava-se a perspectiva de novos investimentos e a expansão de suas atividades. No horizonte camponês, as vítimas da seca do sertão nordestino e os expropriados pelo então recente processo de mecanização das lavouras do Sul – principalmente do Noroeste Gaúcho e Oeste Paranaense – avistavam um pedaço de terra e o recomeço da vida. O movimento migratório rumo ao “Eldorado” atinge proporções consideráveis, faz brotar cidades no “meio do nada” e contribui decisivamente para o incremento demográfico das zonas de expansão da fronteira.

Rosto cansado, seu Francisco fala com orgulho do longínquo 1º de fevereiro de 1970, dia exato que desembarcou em Cacoal (RO), depois de 22 dias de viagem de caminhão desde Goio-Erê (PR). *“Foi a pior viagem da minha vida. Tivemos de abrir picadas no Mato Grosso com foice e facão.”* Quando chegou, Cacoal era um “punhado de casas de borracha rodeadas de borracha, índio e mato”, mas havia a perspectiva de melhorar de vida. Hoje, aos 51 anos, vive de subsistência em 200 alqueires na zona rural de Pimenta Bueno (RO), em situação difícil e com os filhos “espalhados pelo mundo”.

Em fevereiro de 1982, com 25 anos de idade, Hamilton de Oliveira embarcou em Guaíra (PR) em um ônibus da União Cascavel com destino a Ji-Paraná (RO) para trabalhar

no asfaltamento da BR 364. *“Naquela época, a gente vendia 2, 3 alqueires no Paraná, comprava 40 alqueires aqui e ainda ganhava mais 40 alqueires do Incra.”* Atualmente, é funcionário de carreira da prefeitura local.

Moacir Paulino de Azevedo, 57 anos, paranaense de Marechal Cândido Rondon, chegou a Cuiabá em 1977 e, desde 1999, vive em Colíder, no chamado “Nortão do Mato Grosso”. Na viagem de regresso de Alto Alegre (RR), onde havia feito uma análise de mercado para a venda de bombas injetoras de óleo diesel, disse ser favorável ao desmatamento da Amazônia por razões econômicas. *“Passei toda a minha infância vendo as araucárias indo para as serrarias. Se não fosse assim, o Paraná não seria o que é hoje.”*

Cléber, de 35 anos, saiu de Corbélia (PR) aos 8 anos de idade, rumo a Lucas do Rio Verde (MT), mas há três anos vive em Moraes de Almeida (PA), nas margens da Cuiabá-Santarém. Iria encarar cerca de 320 quilômetros de terra no ônibus da empresa Satélite Norte desde Itaituba (PA), onde estivera para comprar insumos agrícolas. *“Meu pai diz que sempre está fugindo do asfalto.”*

Essas pequenas histórias sintetizam as duas estratégias distintas adotadas pelo governo federal para o processo migratório que se desencadearia:

- (1) Colonização induzida (ou dirigida): restrita às empresas colonizadoras privadas, ocorreu de forma acentuada no Centro-Norte do atual Mato Grosso (chamado de “Nortão”) com pequenos proprietários sulistas;
- (2) Colonização oficial (ou espontânea): controlada e orientada pelo Incra sob diversos modelos (PIC, PAD, PAR, PEA, PA, PAC, PEC e Nuar), concentrou-se principalmente em Rondônia, ao longo do eixo da BR 364. No Mato Grosso, também houve participação da Companhia de Desenvolvimento do Estado do Mato Grosso (Codemat).

Durante os anos 70, com a BR 364 ainda sem pavimentação asfáltica, o Incra promoveu o primeiro surto de colonização em Rondônia, com vários Projetos Integrados de Colonização (PIC) e de Assentamento Dirigido (PAD). Como resultado, a população do então Território Federal aumentou de 111.064 habitantes, em 1970, para 491.069, em 1980 (crescimento populacional de 442%), e houve a criação de 5 novos municípios (Ariquemes, Ji-Paraná, Cacoal, Pimenta Bueno e Vilhena) pelo Decreto-Lei nº 6.448, de 11 de outubro de 1977.

A implantação de projetos de colonização privada, por intermédio da concessão de créditos subsidiados e incentivos fiscais, promoveu a penetração de novos atores na região, reforçando os interesses da empresa privada – que passa a predominar, de modo ostensivo, na política de terras do governo federal. “Muito embora a finalidade dessa política fosse a dinamização das atividades de ocupação e exploração econômicas das terras amazônicas,

a participação do Estado, por meio da implantação de projetos de colonização, era apenas uma forma de catalisar os ganhos de obtenção de terras baratas com valorização garantida” (Sayago e Machado, 2004:225).

O trabalho de Gislaïne Moreno (1993) investiga minuciosamente os planos privados estendidos para o norte mato-grossense, que em pouco mais de 20 anos ganhou 50 novas cidades. Para a autora, esse processo ocorreu, de certo modo, como consequência do estágio de diferenciação social verificado no Centro-Sul – que, por causa da concentração fundiária ocorrida com a modernização agrícola, obrigou os camponeses expropriados a procurar novas terras em direção à Amazônia.

Foi a única alternativa que restou – e bem trabalhada pelo regime militar, com farta propaganda das cidades que estavam sendo planejadas e construídas sob os auspícios de companhias colonizadoras, grande parte de propriedade de gaúchos, paranaenses e paulistas. As 33 empresas privadas autorizadas pelo Incra implantaram no Mato Grosso 88 projetos de colonização particular, abrangendo 3,25 milhões de hectares ocupados por cerca de 20 famílias de colonos (Moreno e Higa, 2005).

Sinop (FOTO 2) e Alta Floresta são as duas principais cidades deste modelo – versões modernas do que já havia ocorrido no Norte do Paraná, nos anos 30 e 40, com Londrina e Maringá –, ou “reprodução ampliada monopolista da produção da terra mercadoria” (Moreno, 1993:332). Respectivamente sob responsabilidade das colonizadoras Sociedade Imobiliária do Noroeste do Paraná S/A (Sinop) e Integração, Desenvolvimento e Colonização S/A (Indeco), ambas cidades serviram de base para todos os empreendimentos do gênero na região, com franca ascensão do comércio e oferecimento de facilidades de obtenção de crédito oficial (agências bancárias do Basa e do Banco do Brasil) e privado. “Serão certamente exemplos capitalistas de expansão da fronteira agrícola brasileira.”

A especulação fundiária, possibilitada pela facilidade na aquisição de grandes extensões de terra (oferecidas a preços baixos pelos governos federal e estadual), foi uma das tônicas da ação das empresas colonizadoras. “Com a valorização das terras pela infraestrutura implantada pelo Estado e pelo trabalho dos colonos, os grupos econômicos fizeram da colonização um negócio altamente rentável. Muitas terras foram adquiridas de ‘terceiros’, com vícios na titulação de domínio, caracterizando atos de grilagem legalizada” (Moreno e Higa, 2005:70).

O alto custo de alguns projetos particulares e o declínio de outros (fracasso ou morosidade na consolidação e emancipação da maioria dos projetos; perda da renda e grande evasão de parceiros) obrigou o Incra a implantar no Estado algumas modalidades oficiais. Na análise de Abreu (2001), o fato de o Incra implantar projetos de colonização no

Mato Grosso apenas em 1978 reflete o poder dos empresários e especuladores na capacidade de construir cidades e de interferir na construção de eixos rodoviários, já que muitas estradas foram abertas pelas próprias colonizadoras.

O Projeto Aripuanã, cuja área de 2 milhão de hectares constituía o maior estoque de terras devolutas do Estado, foi transferido pelo Incra à Codemat em 1973, que repassou o investimento referente a projetos de colonização, exploração agroindustrial e agropecuária, industrialização de celulose, mineração e cooperativas mistas de produção e consumo para as 4 empresas vencedoras do processo licitatório⁸¹: (1) Colniza S/A (400 mil hec); (2) Rendanyl S/A (1 milhão hec); (3) Indeco S/A (400 mil hec) e (4) Juruena Empreendimentos S/C Ltda. (200 mil hec). Nessa área, apenas a formação de Juína (FOTO 3), configurada como um núcleo urbano de apoio ao projeto, ficou sob a responsabilidade direta da Codemat.

FOTO 2 – INÍCIO DE SINOP COM A ABERTURA PARALELA DA BR 163 (1978)

FONTE: Cortesia da Colonizadora Sinop S/A.

FOTO 3 – PROJETO JUÍNA (1979)

FONTE: Cortesia da Biblioteca Municipal de Juína.

Uma trajetória repleta de conflitos

Nesse processo de “desbravamento” do Mato Grosso forjado por empresas colonizadoras, vários personagens ficaram conhecidos por causa do espírito aventureiro e empreendedor, em lances que muitas vezes se atrelam ao mito do *self-made man*, produzido durante a expansão para o oeste da fronteira norte-americana. “(...) nos extremos norte e noroeste, já se vêem as matas fechadas da floresta amazônica sendo ocupadas rapidamente pelos colonos do sul brasileiro, em uma corrida em busca da expansão da fronteira agrícola nacional que guarda em si fantásticas histórias de pioneirismo, com traumas, vitórias e violência” (Ariovaldo de Oliveira, 2005:99).

O paulista Ariosto da Riva, depois de ter se aventurado pelo Sul do Mato Grosso do Sul, resolveu apostar em um dos lotes da Codemat circunscritos ao Projeto Aripuanã. Criou a Indeco S/A e, no extremo norte do Mato Grosso, fundou as cidades de Alta Floresta, Apiacás e Paranaíta, sendo chamado de “o último bandeirante”. No caso de Sinop, a alcunha foi homologada ao “comendador” Ênio Pipino, também paulista, que moldou a cidade à imagem de Maringá. Após o trabalho de colonização no Noroeste do Paraná, onde

sua empresa foi responsável pela fundação de 11 cidades, adquiriu de terceiros, em 1971, a Gleba Celeste (369 mil ha), de onde nasceriam Sinop, Cláudia, Vera e Santa Carmem.

Abaixo, algumas assertivas que tentam reproduzir o espírito aventureiro e empreendedor daqueles tidos como pioneiros:

*Naquele tempo, abrir estradas demandava coragem e determinação, o trabalho marchava lento, enfrentando árvores gigantes de angelim, mogno, castanha-do-Pará, dentre outras. Foi em maio de 1976, três anos após o começo da abertura da estrada, é que se acabou de desmatar a primeira clareira onde a cidade de Alta Floresta iria ser construída.*⁸²

*Os colonos teriam de progredir por si mesmos. Não havia meios de transporte, nem comunicação, nem médico. Para a compra de gêneros alimentícios, as famílias rumavam a Porto dos Gaúchos, onde abasteciam-se. Uns iam a pé, outros, de bicicleta. Na época das chuvas, o Rio Mestre Falcão ficava alagado e a travessia tinha de ser de barco (Início da colonização da cidade de Novo Horizonte do Norte/MT, sob responsabilidade da Imobiliária Mato Grosso Ltda.)*⁸³

*À parte um grande desejo de progresso dos imigrantes, o grande motivo pelo qual Sinop deu certo deve-se ao seu criador Ênio Pipino, um gênio em sua época que teve o espírito de liderança suficiente para criar as condições de infra-estrutura para que a cidade fosse uma capital. Foi uma cidade muito bem planejada, com um posicionamento geográfico privilegiado.*⁸⁴

Todavia, não se pode perder a dimensão de que, na constituição dessas novas cidades, os conflitos com povos indígenas e posseiros foi inevitável, embora as companhias colonizadoras e até mesmo a historiografia oficial do Mato Grosso tentem amenizá-los e escondê-los.

Na ação da primeira experiência desse modelo no Estado, em 1956, houve um choque dos colonos da Gleba Arinos (que mais tarde se transformaria no município de Porto dos Gaúchos), de propriedade da Colonizadora Noroeste Mato-Grossense Ltda. (Conomali), com os índios Tapayuna. “Muitos foram mortos pelas balas ou chumbo grosso das armas dos brancos. Outros tanto envenenados com arsênico misturado ao açúcar. Os colonos pioneiros falam dessa história com reserva” (Moreno, 1993:346).

A Gleba Celeste, de onde sairia Sinop, era uma área ocupada pelos Kayabis, cujo território se estendia da bacia do Rio do Peixe à do Rio Teles Pires. Com a invasão de suas terras, alguns foram integrados como seringueiros, enquanto outros aceitaram ser transferidos para o Parque Nacional do Xingu. Os que ficaram resistiram e, desde 1978, vêm lutando pela correção da demarcação de sua área e por medidas indenizatórias.

A própria Fundação Nacional do Índio (Funai), criada em 1967, carregaria como herança do SPI as diretrizes de negação do índio enquanto representante das sociedades autônomas. “O índio, para o órgão tutor, tem seus dias contados e deve ser forçosamente integrado à sociedade nacional. (...) Assim, a inserção das sociedades indígenas à sociedade brasileira tem custado a posse imemorial dos seus territórios livres (...)” (Fernandes *apud* Moreno, 1993:482).

A prática da grilagem, outra forma de violência contra os que já estavam estabelecidos na terra, assume proporções gigantescas na Amazônia. As terras devolutas

são o grande alvo de apropriação indevida, proporcionada sobretudo pela ocupação jurídica de caráter irregular. Além das enormes distâncias e do difícil acesso, também contribuem para a grilagem de terras na Amazônia a “notória fragilidade do poder público na fiscalização e no controle das terras que pertencem à União” e “a inconstância dos programas e projetos governamentais para a região” (Sayago e Machado, 2004:220).

Nem mesmo a criação do Incra foi capaz de estabelecer um marco satisfatório para a resolução do problema fundiário. “(...) o governo enfrentou uma série de problemas referentes à aplicação do instrumento de discriminação de terras na região, que já nesta época era caracterizada pela posse precária de terras por extrativistas (seringueiros e castanheiros); pela alienação irregular procedida pelos Estados na faixa de fronteira; pelas transcrições indevidas de títulos de terras e pela deficiência dos cartórios em controlar esse processo; pelas grilagens e invasões criminosas; e pelo fluxo migratório desordenado de excedentes rurais das regiões mais populosas do País” (Sayago e Machado, 2004:222).

Uma das áreas que mais registraram conflitos violentos foi o Vale do Araguaia, no nordeste mato-grossense, como comenta o bispo Dom Pedro Casaldáliga, que em 1970 foi mandado para a região – com altos índices de projetos agropecuários aprovados pela Sudam – com a instalação da Prelazia de São Félix do Araguaia (MT):

Minha vida nada vale. O que tem valor são as causas que dão sentido à vida. Isso tudo era terra de ninguém. Do Xingu até a Ilha do Bananal, da fronteira do Pará até Ribeirão Cascalheira, esta foi a área que recebemos para a Prelazia. Não havia nada onde hoje existem 15 municípios. Não havia escola, posto de saúde, comércio, nada. São Félix pertencia ao município de Barra do Garças, que fica a 700 km daqui! (...) Nós, padres, ou éramos vistos como guerrilheiros ou braço eclesástico-cultural da guerrilha. Daí a repressão que sofremos. Índios começaram a ser expulsos. Posseiros começaram a aparecer. Peões viviam como escravos do latifúndio. O primeiro baque, quando cheguei, foi sentir distâncias. Assim, no plural. Distância geográfica, distância cultural, distância do mundo que eu chamava de civilizado. O segundo foi sentir minha impotência.⁸⁵

Para Martins (1998:669), a ocupação das novas fronteiras pode ser vista de um modo novo, “por meio do mapa geográfico da violência”, sintetizado pela explosão de conflitos fundiários. “(...) esse movimento de ocupação territorial é desenhado no mapa do país por milhares de pontos de conflito e violência: violência do ‘branco’ contra o índio, violência do branco rico contra o branco pobre, violência do branco pobre contra o índio, violência de modernas empresas contra posseiros e indígenas e também contra peões escravizados”. Essa, para ele, é a versão moderna da Conquista.

Na fronteira, o privado se instaura de um modo ambíguo. Ele se funda na contradição e no conflito de legalidade e de legitimidade. Para a Justiça e para os novos proprietários, que a si mesmo se definem como pioneiros, a legalidade se funda no papel e no recibo, na escritura verdadeira ou falsa, desde que revestida da aparência formal do verdadeiro. Para os pobres, os posseiros, os seringueiros, a legitimidade dos direitos gerados pelo trabalho é que valem ou que deveriam valer. É com base nesse direito que os pobres do sertão e da fronteira julgam Ter o direito de se assituar, de estabelecer-se com a família na terra livre que ainda não foi marcada pelo trabalho de alguém. E de resistir.” (Martins, 1998:676)

A extensão do conflito, na análise de Bernardes, fica explícita na constituição da força de trabalho nas áreas de expansão da fronteira nos anos 70 e 80, quando o desencontro dos tempos históricos põe em conflito populações locais, povoados pobres, antigos posseiros e grandes grupos econômicos, “desenvolvendo-se mecanismos de vendas das terras e deslocamento em direção aos centros urbanos ou em busca de terras livres mais adiante”.

Nessa fase vai se formando um novo mercado de trabalho, ao mesmo tempo em que grileiros, especuladores, grandes proprietários e empresas organizam o espaço da produção agrícola moderna. A tendência migratória se instala, seja deslocando os grupos sociais para além da fronteira ocupada, seja recebendo novos contingentes de outros Estados. O mercado de trabalho que se constitui é o que dá sentido ao novo processo de ocupação do território (...). (2005:52)

Embora não tenha sido alvo de projetos de colonização, o longínquo Acre também sofreu com as ações deliberadas pelo regime militar, sobretudo ao longo da BR 317, onde grileiros atuavam com jagunços para expulsar os seringueiros de suas colocações e assim liberar grandes trechos de floresta para o desmate: “*Um seringal que possuía 300 famílias que viviam há décadas em suas colocações na floresta, ao ser transformado em fazenda de gado não precisava mais do que 10 famílias para trabalhar nessa nova atividade.*”⁸⁶

Na década de 70, germinou a Aliança dos Povos da Floresta, união entre indígenas, seringueiros e ribeirinhos que conseguiu barrar o avanço da exploração predatória das florestas do Acre sob o comando do seringueiro Chico Mendes – que seria brutalmente assassinado dentro de sua casa, em 1988, a mando de fazendeiros da região de Xapuri (AC). A tática utilizada eram os “empates”, verdadeiras barreiras humanas estrategicamente dispostas em pontos vitais de acesso aos seringais, evitando a entrada de tratores, caminhões, moto-serras e escavadeiras. Mesmo assim, 1/3 de todas as terras do Estado foram negociadas, provocando alterações profundas na estrutura social da população acreana.

Linhas de ônibus acompanham a expansão da fronteira

Toda essa movimentação migratória em direção às terras que estavam sendo ocupadas engendrou a formação de uma série de empresas de ônibus que passou a focar as crescentes demandas por transporte de passageiros. Grupos geralmente pequenos do Oeste Paulista, Norte Paranaense e de Goiânia resolveram enfrentar as grandes dificuldades viárias da época e enxergaram a expansão para as regiões Centro-Oeste e Norte como estratégia de crescimento.

Para o Expresso Itamarati, criado em 1971 com a ligação entre Novo Horizonte (SP) e São José do Rio Preto (SP), cruzar o Rio Paraná era um desafio para a empresa, pois representava um importante caminho em direção à nova fronteira agrícola do Centro-Oeste.

No início de 1973, a construção do Porto Itamarati, com balsas próprias, possibilitou a ligação com o Mato Grosso. A Viação São Luiz iniciou as suas atividades em 1972 com a ligação entre Três Lagoas e Cuiabá. Quatro anos depois, já dispunha de uma frota de 46 veículos que atendia 32 cidades. Com a divisão do Estado, passou a atender Campo Grande e a ligação entre os vizinhos Mato Grosso do Sul e Goiânia.

A Viação Motta também se beneficiou da expansão para o Centro-Oeste. Criada em 1967 para transportar toras de madeira para serrarias de Maracá (SP), aproveitou o entroncamento rodoviário de Presidente Prudente, ponto estratégico entre o Paraná e o Mato Grosso, para alavancar o seu negócio. Segundo o fundador da empresa, Pedro Cassimiro Motta, os maiores problemas eram a travessia do Rio Paraná e a situação precária das estradas no período das chuvas.

Em 1973, a fusão da Expresso Braga com a área norte da Viação Aragarina germina a Transbrasiliana Transportes e Turismo Ltda., grupo de Goiânia que passa a atender toda a rota até Belém, servindo o Norte de Goiás (atual Estado do Tocantins) e o Sul do Pará. Ainda obtém a concessão das linhas Belém – São Luís (1975), Belém – Rio de Janeiro (1976) e Belém – São Paulo (1986). *“No início, contratava serviços e construía pontes, abria desvios, roçava as margens das rodovias, tapava-lhe os buracos que a chuva abria (...). Edificou hotéis, gerando empregos, movimentando a economia local e integrando regiões”.*

Mas um dos principais símbolos do transporte de colonos para a fronteira agrícola que se abria em Rondônia foi a Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda. (Eucatur), que iniciou as suas atividades em 1964 com apenas um ônibus, na linha Cascavel – Santa Tereza, no Oeste Paranaense. Sob o lema “abrindo caminhos”, em 1972 a empresa realizou a primeira viagem para Vila de Rondônia (atual Ji-Paraná), tornando-se a única no País com linhas regulares ligando o Sul ao Norte. As viagens eram feitas a cada 60 dias, gastando de 3 a 4 dias no período seco, e mais de uma semana na época das chuvas.

A história recente de Rondônia confunde-se com o crescimento da Eucatur, cuja estrutura de rádio amador era um dos melhores sistemas de comunicação do então Território Federal. Móveis, roupas e material de construção estavam entre as cargas mais despachadas pelos migrantes. Em 1977, o setor de encomendas é maximizado com a inauguração da filial de Ji-Paraná e a primeira viagem para a capital Porto Velho, em um ônibus MBB 187 semi-leito. Em 1983, a empresa já atendia inúmeras linhas intermunicipais em Rondônia, além das ligações interestaduais deste Estado com Mato Grosso e Paraná. Em 12 de maio, há a regularização oficial da linha entre Cascavel e Porto Velho, com 3.160 km.

Com o asfaltamento da BR 364, finalizado em setembro de 1984, as viagens tornam-se menos cansativas e mais regulares. Em 1986, é efetuada a ligação Porto Velho –

Colatina (ES), em caráter extra-oficial, e a linha Cascavel – Porto Velho se estende até a capital Curitiba. A logomarca da empresa, duas cobras entrelaçadas, simboliza a união entre os Estados de Rondônia e Paraná, que protagonizaram um dos maiores fluxos migratórios já registrados na história do Brasil.

No rastro do III PND, surge o Polonoroeste

Na zona de transição entre o cerrado e a floresta, o avanço de novas frentes pioneiras esteve intimamente relacionado com o Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil (Polonoroeste), instituído pelo Decreto-Lei nº 86.029, de 27 de maio de 1981, em consonância com os parâmetros espaciais e setoriais propostos pelo III Plano Nacional de Desenvolvimento (III PND – 1980/85).

Composto por 14 projetos divididos em áreas estratégicas (transportes, desenvolvimento agrícola, saúde, preservação ambiental e apoio às comunidades indígenas), o Polonoroeste, supervisionado pela Sudeco, foi preconizado como o maior programa de desenvolvimento agrícola implementado pelo Governo Figueiredo (1979-85), abrangendo todo o recém-criado Estado de Rondônia e a parte oeste do Mato Grosso (municípios de Vila Bela, Cáceres, Tangará da Serra, Barra do Bugres, Mirassol d'Oeste, Poconé e Aripuanã), num total de 410 mil km². Do custo total de US\$ 1,4 bilhão, 32,5% foram financiados pelo Banco Mundial, com amortização da dívida em 12 anos.

A primeira etapa do programa previa a pavimentação dos 1.450 km da BR 364 entre Cuiabá e Porto Velho, que passou a ser chamada de Rodovia Marechal Rondon. O passo seguinte seria composto pela construção de Núcleos Urbanos de Apoio Rural (Nuar) em Rondônia, *“principal base de apoio aos colonos, que deverão receber toda a infra-estrutura necessária para que produzam, estoquem e comercializem da melhor forma as suas colheitas”*⁸⁷, sob responsabilidade do Incra e da Companhia de Desenvolvimento Agrário de Rondônia (Codaron).

Cada Nuar seria capaz de abrigar uma média de 700 famílias, cabendo a cada parceleiro um lote de 42 alqueires de terra. O incremento da produção e da renda dos produtores seria possível com a aplicação de Projetos de Desenvolvimento Rural Integrado (PRDI), envolvendo medidas de fortalecimento da infra-estrutura econômico-social, como rede de abastecimento de água e energia elétrica, saneamento básico, setor administrativo, armazém, escola, pronto-socorro, agência dos correios, posto de abastecimento de insumos e abertura de estradas vicinais. O programa original já previa a constituição futura dos núcleos em municípios, o que de fato veio a ocorrer a partir da década de 90.

Como pano de fundo, novamente os militares evocam elementos produtores de uma psicosfera relacionada com a configuração de um “*novo celeiro do mundo na produção de alimentos*”, qualificando o trabalho dos colonos como “*milagre de uma ressurreição econômica*”⁸⁸. A BR 364 foi tida como a “artéria de salvação de Rondônia” e a propaganda oficial enfatizou o apoio irrestrito ao pequeno produtor rural, com estímulo ao cooperativismo e à organização dos produtores em Comissões de Desenvolvimento Rural (CMR).

No declínio do regime, emerge a ‘nova fronteira’

É preciso tentar compreender os reais motivos que deram condições de viabilidade à aplicação do Polonoroeste, já que o regime entrara em uma rota inescapável de colapso político-econômico. A conjuntura mundial daquele período era desfavorável ao País, que aceitou qualquer divisão internacional do trabalho para tentar compensar os efeitos causados pelas crises do petróleo. O Brasil chegou à década de 80 com uma dívida externa praticamente quadruplicada (de US\$ 12 bilhões, em 1964, para US\$ 54 bilhões), inflação alta e sob uma grave crise financeira do setor público por causa dos encargos da dívida. O governo cortou despesas e subsídios, aumentou os impostos e elevou a produção de produtos exportáveis.

Na análise de Wilson do Nascimento Barbosa, professor do Departamento de História da USP, o Governo Geisel (1974-79) “*agiu como se a crise mundial não existisse e mandou tocar o motor da economia, subestimando a capacidade exportadora nacional ao não enxergar o contexto mundial e pegando o máximo possível de dinheiro emprestado para tentar produzir o máximo, sem pensar no amanhã*”⁸⁹. Em 1979, com a segunda crise do petróleo, houve o bloqueio da poupança externa, já que os EUA impuseram altas taxas de juros (entre 16% e 18%) para manter a valorização do dólar e acarretaram uma contração de créditos no mercado internacional de capitais.

Se o II PND já não havia engrenado, o III PND praticamente não saiu do papel, pois exigiu uma flexibilização dos planos anteriores. Entre as novas diretrizes, figuravam a revisão da aquisição de poupança externa, a imposição de prioridade absoluta às exportações para equilibrar a balança comercial e o corte dos recursos dos programas especiais, causando um certo esvaziamento institucional. Para Becker e Egler (1994), o Estado estendeu a sua função reguladora e empresarial além de seu poder de gerar fundos públicos, esgotando a sua capacidade de sustentar domínios, abrir fronteiras e negociar com o capital multinacional.

A política regional executada pelas superintendências foi substituída pela implantação de megaprojetos minero-metalúrgicos – cujos principais marcos foram o Programa Grande Carajás (PGC) e o complexo Albrás-Alunorte –, voltados preferencialmente para o mercado externo e com baixa integração com a economia local. Ao analisar historicamente o conjunto de medidas adotado pelo regime militar para a Amazônia Legal na esfera agrícola, Homma classifica como “frágeis” as cadeias agroindustriais configuradas a partir dos anos 80, já que as ligações para a frente ou para trás não se completam:

Nenhum esforço foi direcionado para a formação de cadeias produtivas fortes e competitivas, por meio das economias de escala e de suas externalidades, força motora dos efeitos em cadeia para frente e para trás, daí a região ainda depender de uma pauta restrita de produtos de exportação na forma de matéria-prima, possibilitando o adicionamento de valor noutras regiões do país ou do resto do mundo, ficando para a Amazônia apenas os efeitos negativos que este modelo proporciona. (1998:229)

Se a Amazônia mantém a passos lentos o seu caráter de ocupação e integração ao território nacional, ao Centro-Oeste cabe o papel de privilegiar as ações “voltadas para a máxima mobilização possível de seu vasto potencial agropecuário e agroindustrial, inclusive nas áreas dos cerrados” (Secretaria de Comunicação Social, 1980). O Brasil Central agora é a “nova fronteira” (FIGURA 7), sobretudo em relação ao promissor cultivo da soja, *commodity* agrícola de larga aceitação e negociação no mercado internacional⁹⁰. Assim pode ser explicada a implantação do Polonoroeste, mesmo diante de inúmeras contingências econômicas.

FIGURA 7 – ‘PSICOSFERA FILATÉLICA’ (SELOS COMEMORATIVOS)*

FONTE: Catálogo de Selos do Brasil 1989 (Ed. RHM).

ELABORAÇÃO: Daniel Monteiro Huertas.

OBS.: *Da esquerda para a direita: (1) Mercado externo (1981); (2) Produtividade (1981) e (3) Pesquisa agropecuária: soja tropical (1983).

Mas a questão primordial nessa discussão é a expansão da fronteira agrícola e exatamente nessa faixa de transição entre os cerrados e a Floresta Amazônica, no centro-norte do Mato Grosso, situa-se uma das faixas de solos agricultáveis mais aptas à maximização do cultivo da soja nos cerrados. Com a justificativa de desenvolver essa região após a divisão do Estado, um convênio entre o governador Júlio Campos e o presidente João Figueiredo possibilitou o asfaltamento de 340 km da BR 163 – do Posto Gil (saída para a Chapada dos Parecis) ao trevo de Sinop –, ocorrido entre 1983-86. Em Primavera do Leste, foi efetuado o primeiro campo experimental de soja no Estado, responsável pela seleção dos melhores cultivares para o cerrado.

Apesar da ênfase oficial na pequena produção, o governo não esconde que dentre os objetivos e as estratégias de ação do programa estão a expansão da fronteira agrícola. *“A existência de grandes extensões de terra não ocupadas economicamente e com menores problemas fundiários torna a região bastante atraente para a fixação de elevados contingentes populacionais no meio rural”*⁹¹. Além disso, a articulação da BR 364 com os sistemas de transporte fluvial (rios Madeira e Paraguai) e ferroviário (a partir de Corumbá) e a criação de um sistema de apoio à produção e comercialização “permitirão dar à região melhores condições competitivas nos mercados nacional e internacional”.

Para o governo federal, a distribuição da lavoura de soja estava delineada em duas regiões: a tradicional (RS, SC, PR, SP e MS) e a de expansão (MG, GO, MT, BA e MA). *“(...) o potencial da soja no Brasil é tal que diversas regiões, que ainda não possuem lavouras em escala comercial, têm possibilidades técnicas de produção, pois existe germoplasma adaptável a todas as latitudes do País. Com isso, não será surpresa se dentro de algum tempo a soja começar a se desenvolver também no Norte de Mato Grosso, Norte de Goiás, Sul de Rondônia, Nordeste do Maranhão e no Piauí. (...) As condições de crescimento da soja na região de expansão são muito promissoras e têm sido bastante analisadas, pois a ocupação dessa área é recente e se deu de maneira acelerada, com resultados bem visíveis.”*⁹²

Estava aberto o caminho para a consolidação de médias e grandes propriedades no Mato Grosso, até então consideradas fora do circuito da produção para o mercado. Do total de terras incorporadas no Estado pelo Polocentro, 42,4% se transformaram em lavouras de arroz, cana e soja – sendo que, a partir dos anos 80, viriam a ser largamente substituídas por soja. Dos recursos destinados à pesquisa, $\frac{2}{3}$ foram conduzidos para a soja, e o restante para milho, feijão, arroz e mandioca (Abreu, 2001).

O caráter de pequena produção veio a se tornar uma falácia. A fixação de camponeses em toda a Amazônia Legal ficou bem aquém do planejado – segundo Ariovaldo de Oliveira (1987), apenas 30 mil das 110 mil famílias de migrantes candidatos a parceiros

em Rondônia obtiveram um lote de terra do Incra entre 1973 e 1985 – e a concentração fundiária agiu como uma das tônicas do processo. Nas áreas delimitadas pelo Polocentro, registrou-se uma evasão da população rural em torno de 170 mil pessoas, principalmente para as novas frentes que se abriam no Norte do Mato Grosso e em Rondônia, além da “relação direta entre o aumento da área dos estabelecimentos e a baixa incorporação de áreas para lavouras e pastagens”, uma clara evidência de concentração de terras e de renda (Abreu, 2001).

Pode-se dizer, então, que o Polocentro e o Polonoroeste injetaram nos cerrados do Planalto Central uma mentalidade empresarial, configurando a ponta inicial do que mais tarde viria a ser chamado de “complexo agroindustrial” (CAI)?

Pelos fatos expostos, não há qualquer tipo de temor ao inferir que o programa preconizado pela Revolução Verde, totalmente abarcado pelos governos militares, manteve relações íntimas com o processo de avanço da fronteira em direção aos cerrados e à Região Norte, cujo processo abriu espaço para a expansão do modo de produção capitalista no Brasil. “(...) ou seja, a fronteira, ao contrário da ocupação camponesa mais tradicional, passa a ser um espaço privilegiado da acumulação capitalista” (Sicsú e Lima, 2000:111).

O esforço, a partir deste momento de crise institucional, iria se concentrar no Centro-Oeste, lastreado por vários elementos estruturais: novas tecnologias de produção de grãos (sobretudo soja); possibilidade de expansão da área cultivada; utilização em larga escala de capitais; adensamento do uso de máquinas e implementos; maior facilidade de acesso aos grandes mercados consumidores e transferência expressiva de capitais para o estabelecimento de plantas agroindustriais do complexo carne-grãos (Sicsú e Lima, 2000).

Como vantagens comparativas, podemos citar o baixo valor da terra, as excelentes condições climáticas (estações seca e chuvosa bem definidas e altos índices de fotoperiodismo) e a pouca declividade dos terrenos, aptos a receber um intenso processo de mecanização.

4.3 Afinal, fronteira para quem?

Em duas décadas, a Amazônia e o Centro-Oeste foram alvo de vetores de grande escala do capital. No megaprojeto de “ocupação dos vazios demográficos”, pôde-se notar três elementos que margearam diretamente todo o processo – e que, de certo modo, agregaram-se à construção do meio técnico-científico-informacional nesses “pedaços” do território nacional:

(1) O incremento maciço do sistema de transportes:

A fluidez territorial torna-se um imperativo, já a que difusão da nova ordem social, regida pelo imbricamento entre técnica, ciência e informação e comandada pelo consumo, depende do enraizamento de fixos artificiais ao território que permitam novos conteúdos e imponham novos comportamentos, “graças às enormes possibilidades da produção e, sobretudo, da circulação dos insumos, dos produtos, do dinheiro, das idéias e informações, das ordens e dos homens” (Santos e Silveira, 2001:52-53).

Tidas como portadoras de uma “economia natural”, as regiões supracitadas também conviviam com elevados custos potenciais de transporte que “inviabilizam a produção de excedentes para a área monetizada” (Sudam, 1975). Conseqüentemente, os lugares passam a ser invadidos por sistemas de engenharia que gradativamente desestruturam todo o ordenamento secular de seu tecido social, impondo novos nexos e arranjos territoriais e reordenando a divisão social e territorial do trabalho.

O centro econômico do País e o mercado externo tornam-se o grande objetivo a ser alcançado pela produção regional, enquanto a satisfação das necessidades locais fica relegada a segundo plano. A orientação extrovertida das vias de transporte explicita esse caráter exportador, pois dificulta a circulação intraregional e privilegia os pontos do território aptos a serem incorporados pelos atores hegemônicos – *tradings* do agronegócio, grandes frigoríficos e megaempresas do setor de mineração –, cuja produção (de *commodities*) preferencialmente terá como destino as suas plantas industriais espalhadas pelo mundo ou o mercado consumidor europeu, norte-americano e japonês.

A implantação de uma malha rodoviária e a melhoria na navegação fluvial e aérea imprimiram marcas indeléveis à paisagem da hiléia e do Planalto Central, agora realmente conectados ao restante do território nacional – mas em posição subordinada e desigual. A relação entre a progressão dos transportes e a regressão das distâncias é capaz de ilustrar esse quadro. Em meados do século XVIII, uma viagem entre a Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá e o Rio de Janeiro levava cerca de 150 dias (Moacir Silva, 1949). Atualmente, gastam-se 24 horas de ônibus ou apenas 2 horas de avião...

(2) O conhecimento do território:

Os resultados decorrentes do Projeto Radam, das pesquisas da Embrapa e da implantação de um sistema de telecomunicações na Amazônia permitiram um conhecimento mais aprofundado do território, baseado em sistemas técnicos mais modernos. Assim, famílias de técnicas consideradas obsoletas e organizações locais, “bases desse trabalho

de produzir e distribuir informação no lugar”, geralmente são obrigadas a se subordinar à nova racionalidade informacional, cujo *locus* é o mercado, e não o interesse coletivo.

Essa crescente instrumentalização do território agrava as disparidades entre quem pode conhecer o território e quem é menos favorecido para fazê-lo. Por isso e paralelamente criam-se áreas mais informadas e menos informadas (Santos e Silveira, 2001:100-101).

Nota-se que a maioria dos processos produtivos alavancados pelo Polamazônia e Polocentro, projetos estatais baseados em um vasto conjunto informacional, conteve um grau inexpressivo de integração à economia local. Articularam-se e dependeram de impulsos econômicos oriundos do Centro-Sul do País e de empresas multinacionais, condicionando a construção de especializações produtivas que acabaram por segmentar a estrutura do território.

(3) O desprezo pela força do lugar:

Os homens dos lugares foram tidos como incapazes, não aptos ao trabalho exigido, que já demandava o domínio de certas peculiaridades intrínsecas ao novo período que se desenhava – o técnico-científico-informacional. Seja na imensidão amazônica, seja nos vales e nos chapadões do Planalto Central, os habitantes dos lugares, de certo modo, ficaram excluídos da modernidade em marcha – e, na maioria dos casos, foram vítimas de um violento processo de expropriação de suas terras.

Um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)⁹³, cujo objetivo é avaliar a sustentabilidade da expansão da fronteira agrícola desde a década de 70, admite que a agricultura nos cerrados é um produto da tecnologia moderna – e, portanto, “não se modernizou; nasceu moderna” –, sem encontrar resistência de um “arraigado tradicionalismo”, já que os agricultores do cerrado também “nasceram modernos”. Reconhece, todavia, que “a população local ficou à margem do processo ou vendeu a terra aos que se dispuseram a aventurar-se na nova agricultura”. E continua: “Se algo há a lamentar é que a fronteira tão vasta contribua tão pouco – pelo menos diretamente – para a solução dos problemas sociais do País.”

Para Moreira (1958:73-74), mesmo dispersos, desassistidos e carestidos sob diversos aspectos, os tipos regionais da Amazônia “vivem nas mesmas condições de vicissitude dos demais tipos rurais do Brasil e da América Latina em geral”. Citando Andrade, diz que há uma certa grandeza no modo como eles vivem, se adaptam e suportam tão árduas condições mesológicas, a tal ponto que se tornam verdadeiramente heróicos nessa resistência. “(...) e isso porque, se as suas reações só têm podido ser passivas em face das contingências esmagadoras do meio, nem por isso o homem deixa de ser grande

no seu trágico abandono. Pequeno ele seria se bem aparelhado não sobrevivesse, ou se em vez das conjunturas que enfrentou tivesse encontrado condições outras mais amenas.”

Entretanto, para atingir os fins propostos e impostos pelo regime militar, os meios não necessariamente beneficiariam os gêneros locais e/ou regionais de vida, se assim podemos dizer. Nos documentos oficiais, a economia tradicional era tida como “atrasada”, caracterizada pelos seguintes aspectos (Sudam, 1975):

- ✓ Reduzida freqüência de fluxos interregionais e intraregionais de mercadorias;
- ✓ Fragilidade das conexões intersetoriais;
- ✓ Descontinuidade territorial do mercado face à dispersão populacional;
- ✓ Intermitência dos efeitos monetários esperados na intervenção das moedas nas trocas.

Os efeitos monetários nem sempre se comunicam a todo o ecúmeno, havendo áreas em que a presença do dinheiro retém apenas a função de base de cálculo, por ser mínima a interferência nas operações entre os agentes econômicos, nas quais dominam o escambo e formas contratuais estranhas ao sistema capitalista de relações. Configura-se, dessa forma, certa imobilidade do setor tradicional, que tenderia a perpetuar-se se a irradiação tecnológica não se estivesse aos poucos propagando das áreas mais evoluídas e se os padrões sociais de relacionamento nos negócios e no trabalho não sofressem a crescente influência do meio urbano, transmitida pelo rádio-transistor e outros meios de comunicação, aos quais se acrescenta hoje a ampliação do sistema viário. (Sudam, 1975:10)

Diante da imposição de diversificar a economia, “implantando novos setores e modernizando outros, libertando a região, gradual mas firmemente, do modelo tradicional”, fica difícil acreditar que o modelo adotado pudesse gerar benefícios diretos e imediatos aos homens dos lugares, já que o setor tradicional, por lhe faltar dinamismo interior, não deve e nem pode constituir o ponto de partida do desenvolvimento (Sudam, 1975:12).

Podemos inferir que o espaço fora interpretado como um palco de realizações do capital, e não como uma instância social? O seu uso e organização extremamente seletivos, “a partir da análise e hierarquização de suas potencialidades efetiváveis dentro do horizonte de planejamento” (Sudam, 1975:33), desconsiderando e expurgando as populações locais, cimentariam a base do que estaria por vir: a consolidação da fronteira agrícola no Planalto Central (chamada por Santos e Silveira de *belts* modernos e novos *fronts*) e de enclaves econômicos na hiléia.

Modos de vida pretéritos, geralmente ditados pelas necessidades do lugar e da região, são forçados a se render a um nível de consumo e a um estilo de vida que será acessível apenas para alguns. A racionalidade do espaço torna obscura e embaçada a visão e a percepção que boa parte da sociedade brasileira possui sobre a expansão da fronteira agrícola, expressão que acaba servindo de eufemismo para esconder, de fato, a expansão do mercado, dos negócios, da especulação, do processo de reprodução e acumulação do

capital. Enfim, o termo fronteira forja uma visão estritamente capitalista de apropriação e ocupação do espaço.

Modernizações, ocupação periférica e integração do território

Como denota Xavier (1997:54), é a partir desse momento “que a integração posta em marcha no período precedente é acentuada e cria-se a possibilidade de uma difusão das modernizações, e da constituição do meio técnico-científico-informacional no território”. Para Santos ([1993]:47), o País conhece uma ocupação periférica. “A decisão geopolítica de estimular a industrialização em diversas regiões e ocupar o território com projetos de colonização teve influência relevante nesse processo, mas o próprio mercado jogou papel fundamental, viabilizado pelas novas infra-estruturas de transportes e comunicações, assim como pela superestrutura dos mecanismos reguladores, sob comando do Estado e dos agentes hegemônicos da economia, através dos intermediários financeiros.”

Verifica-se aquela tendência, suscitada por Santos (1985:3), à urbanização em nossos dias, cuja explicação deve ser buscada na “importância auferida pelo consumo, pela distribuição e pela circulação”. Cataia (2001) analisa a construção de rodovias e a expansão das frentes agrícolas em direção às regiões Norte e Centro-Oeste como preparação das bases para a integração horizontal do território, pondo fim ao “arquipélago” com a ligação dos vários lugares do território brasileiro. Uma espécie de camada técnica de suporte à futura implantação de novos sistemas técnicos, que constituirá uma “verdadeira integração vertical do território”.

Frutos de racionalidades alienígenas e do uso corporativo do território, desenhava-se a configuração de verdadeiros espaços nacionais da economia internacional, cujas redes, competitividade e fluidez deveriam atender aos desígnios dos atores hegemônicos. A difusão do meio técnico-científico-informacional nesses “pedaços” do território nacional se daria por pontos ou, no máximo, por pequenas manchas descontínuas, mantendo as problemáticas e históricas desigualdades regionais do País e valorizando certos lugares em detrimento de outros.

De subespaços regionais a elos do mercado nacional

O processo embrionário da idéia central deste trabalho – a configuração de uma rede estruturadora de fluxos que estreita o vínculo de movimento entre partes das atuais regiões Centro-Oeste e Norte e o restante do País – se deu pela modelagem de dois arranjos territoriais regionais (que chamamos de Amazônico e dos Sertões de Goiás e Mato Grosso)

que mantinham irrisória relação entre si – e, porque não, com as demais partes do território nacional. Ao longo do século XX, a instalação de uma gama variada de objetos técnicos e os sistemas de ações provenientes de políticas públicas de grande escala, alicerçadas por uma psicosfera de “desbravamento dos sertões” e/ou de “domínio da floresta”, modificaram profundamente aquele quadro inicial.

As duas “pinças rodoviárias” implantadas pelo Governo JK possibilitaram a ligação direta com as demais regiões do País, complementada, no flanco oeste, com a ligação fluvial entre Manaus e Porto Velho, pelo Rio Madeira – a BR 319, construída sobre áreas de várzea, ficou intransitável a partir de 1992. Podemos afirmar, então, que a intermodalidade expressa pelo tripé Porto Velho – Manaus – Belém foi capaz de romper as antigas “disjunções territoriais”, aumentando consideravelmente a participação da Amazônia no contexto econômico brasileiro.

Goiás e Mato Grosso, situados entre a Região Norte e o centro dinâmico do País (a Região Concentrada), também sentem os efeitos dessa nova dinâmica, cuja variante principal é a maior presença desses “pedaços” do território nacional na composição do mercado interno. Para Santos e Silveira (2001:253), a complementação do sistema de transportes e a melhoria das comunicações constituíram a condição material para unificar o território, embora essa certa unidade nacional tenha se dado devido à “superposição entre unificação do território e unificação do mercado”.

Manaus e Belém, que no último quarto do século XX atingiram a condição de metrópoles regionais, mantêm a posição de centralidade na organização territorial da Amazônia, pois acabam sendo “o lugar de confluência entre os sistemas locais e o traço-de-união com o mundo e com os centros dinâmicos do País”, estabelecendo relações “esgarçadas, tardias e lentas com a hinterlândia” (Santos e Silveira, 2001:273). A capital rondoniense, em certa medida por causa da importância recente adquirida pelo seu porto organizado e pela Hidrovia do Madeira, ganha um papel de relevância regional, embora em menor escala do que as duas maiores cidades da Amazônia.

O peso da constituição física da hiléia à sua “penetração e ocupação” é bruscamente reduzido, embora as variáveis fluviais mantenham uma relativa preponderância natural sobre a regência da circulação – e da vida!! – naquelas paragens. Os obstáculos, a partir de agora, serão outros, como a logística de transportes deficiente, o baixo potencial de carga de retorno e a rarefação dos mercados consumidores.

O arranjo territorial do Planalto Central ganha outro conteúdo, bem distinto daquele no qual Cuiabá, Cáceres e Cidade de Goiás (antiga Vila Boa) exerciam posto de destaque para a circulação de pessoas e mercadorias. O Plano de Metas de JK faz com que tais

idades percam a primazia nodal para o anel DF/Goiânia, elemento crucial para o processo de expansão da fronteira agrícola a partir dos anos 50, afastando também Uberlândia do papel unilateral de entreposto comercial do Centro-Oeste.

Os antigos arranjos territoriais se desfazem e a emergência de uma articulação inter-regional passa a ser induzida, configurando uma rede estruturadora de fluxos composta por 4 troncos e por 4 nodais centrais (Manaus, Belém, Porto Velho e o anel nodal DF/Goiânia) que se entrelaçam com outras linhas de circulação (ramais adjacentes, internos e extravertidos) e com nodais secundários e terciários. É o que propomos chamar de “eixo central” da rede (DIAGRAMA 3), representado pelas linhas de maior densidade de circulação e pelos elos mais dinâmicos em relação à fluidez territorial.

DIAGRAMA 3 – ‘EIXO CENTRAL’ DA REDE ESTRUTURADORA DE FLUXOS (ANOS 70-80)

Agora estamos autorizados a dizer que existe o desenho, em escala nacional, de um verdadeiro “sistema de movimento do território”, já que os fluxos deixam de ser eminentemente intra-regionais e/ou drenados para o exterior, contribuindo, de algum modo, para o incremento das trocas entre todas as regiões do País. Se tal condição ainda não se tornou um imperativo na vida política e econômica brasileira, contribuindo decisivamente para corrigir as imperfeições do mercado nacional, pelo menos se apresenta enquanto possibilidade.

* * * * *

Notas

⁶¹Extraído do jornal *O Estado de S. Paulo* (Cultura/D5) – 24/09/06.

⁶²Sobre esse aspecto, vide Ariovaldo de Oliveira (1988:70) e Sudam (1973:5-6).

⁶³ENCICLOPÉDIA GLOBO PARA OS CURSOS FUNDAMENTAL E MÉDIO. 6. ed. Porto Alegre: Globo, 1979, vol. 5 (Geografia). Artigo especial *Programa de Integração Nacional – Construção da Transamazônica e Cuiabá-Santarém*.

⁶⁴*Ibidem*.

⁶⁵*Ibidem*.

⁶⁶Para controlar a doação dos lotes e organizar os planos oficiais de colonização, o Incra foi instituído pelo Decreto-Lei nº 1.110, de 9 de julho de 1970, absorvendo as atribuições do Instituto Nacional de Desenvolvimento Rural (Inda) e do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (Ibra) – que haviam sido criados pela Lei nº 4.504, responsável pela institucionalização do Estatuto da Terra, em 1964. Entretanto, a primeira tentativa oficial de criação de um órgão federal para cuidar da imigração, colonização e reforma agrária foi o Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC), implantado em janeiro de 1954 pelo governo Getúlio Vargas. Em 1962, o INIC juntou-se ao Serviço Social Rural (SSR), até então vinculado ao Ministério da Agricultura, para compor a Superintendência de Política Agrária (Supra).

⁶⁷Os três grandes objetivos do I PND eram (BRASIL, 1971. In: VERGOLINO e GOMES, 2004:472):

- a) Colocar o Brasil, no espaço de uma geração, na categoria das nações desenvolvidas;
- b) Duplicar, até 1980, a renda per capita do Brasil (em comparação a 1969), devendo verificar-se, para isso, crescimento anual do Produto Interno Bruto equivalente ao dos últimos três anos;
- c) Elevar a economia, em 1974, às dimensões resultantes de um crescimento anual do PIB entre 8% e 10% (...) mediante: (1) o aumento da taxa de expansão do emprego até 3,2%, em 1974, com uma taxa média de 3,1%, no período 1970/74; (2) redução da taxa de inflação, permitindo alcançar-se relativa estabilidade de preços, ou seja, taxa de inflação da ordem de 10% ao ano até o final do mandato do atual Governo; (3) política econômica internacional que acelere o desenvolvimento do país, sem prejuízo do controle progressivo da inflação.

⁶⁸“É desequilibrado, na medida em que privilegia determinados setores e produtos – os dotados de vantagens comparativas – pondo em plano secundário os demais. É corrigido na medida em que nele se inserem complementações e correções que visam fundamentalmente a conduzir a Região a participar das vantagens e utilidades que cederá ao País e ao exterior” (Sudam, 1975:27).

⁶⁹Criado pelo Decreto-Lei nº 63.105, de 15 de agosto de 1968, o Distrito Industrial de Manaus foi planejado em uma área de 1.700 hectares para agregar as indústrias contempladas com os benefícios fiscais da Suframa. Em março de 1979, segundo a Suframa, já estavam implantados no distrito 63 projetos aprovados, ocupando uma área de 237,3 hectares. Havia 24 em implantação e lotes reservados para outros 68, totalizando 479,7 hectares de ocupação.

⁷⁰Antes mesmo da abertura da estrada, o *Jornal da Tarde* (SP) enviou dois repórteres e um fotógrafo para uma reportagem especial sobre as cidades e regiões que seriam cortadas por ela. Os artigos reproduzidos renderam um livro (MORAIS, GONTIJO E CAMPOS. **Transamazônica**. São Paulo: Brasiliense, 1970, 135p.), cujo ceticismo em relação à empreitada ficara explícito logo na “orelha”: “É raro um editor ter a sorte de poder editar um livro de tanta atualidade sobre um assunto tão controverso e polêmico. Ficamos felizes em poder, em nosso campo, abrir a discussão: Valerá a pena? Tem a palavra o leitor...”

Além da ausência de dados oficiais a respeito dos custos da obra, a viabilidade dos futuros projetos de colonização após a retirada das empreiteiras foi colocada em xeque pelos autores (p.78): “Durante a construção da rodovia, esses núcleos poderão ser mantidos pelas empresas, mas, e depois de a obra concluída? Haverá condição econômica e social – a tão curto prazo – capaz de manter por si próprios esses núcleos recém-formados? Resposta: talvez, se houver permanente assistência técnica e financeira do governo brasileiro.” E conclui (p.101): “A meu ver, o grande risco que corre a Transamazônica – em sua intenção de ligar econômica e socialmente o Nordeste à Amazônia – é ser ela transformada numa rodovia que eu ousaria chamar *Transmiseriana*: uma ligação de terra entre a miséria seca do Nordeste e a miséria úmida da Amazônia. O que produz o Nordeste que seja absorvido pela precária estrutura econômica da Amazônia? A recíproca não é menos verdadeira.”

⁷¹A publicação, sob o slogan *Enciclopédia do progresso*, retratava as andanças do conhecido repórter Amaral Netto por todo o País para exaltar os empreendimentos do governo militar.

⁷²Veículos similares aos que o Exército dos EUA utilizou durante a Guerra do Vietnã para o transporte de foguetes.

⁷³O trecho entre Estreito (MA) e Itaituba (PA) foi entregue pelo presidente Médici em 27/09/72 e o trecho entre a cidade paraense e Humaitá (AM) foi inaugurado em 30/01/74. Médici visitou as obras da estrada cinco vezes em seus quatro anos de governo.

⁷⁴Palestra proferida na Escola Nacional de Informações, em Brasília (21/02/73), por Joaquim Pessoa Igreja Lopes, diretor do Escritório Regional da Sudam no Estado da Guanabara.

⁷⁵Trecho da Introdução (*A ocupação produtiva*) do livro de comemoração (edição bilingüe, português/inglês) aos 8 anos de existência da Sudam, assinada pelo então superintendente do órgão, Hugo de Almeida.

⁷⁶PINTO, Lauro Alves. A participação das Forças Armadas na ocupação da Amazônia. In: CASA DO ESTUDANTE DO BRASIL. **Problemática da Amazônia**. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1969, p.245-259.

⁷⁷Órgão das Nações Unidas (ONU) para agricultura e alimentação.

⁷⁸Essas concepções estão presentes no discurso de posse do primeiro superintendente da Sudeco, Sebastião Dante de Camargo Jr., e do general Affonso Lima, do Ministério do Interior, em 25 de janeiro de 1968, data da instalação do órgão. Ver ABREU, *op. cit.*, p.64.

⁷⁹Insumo básico para a calagem, mecanismo de correção da acidez do solo dos cerrados.

⁸⁰Atualmente, essas faixas correspondem, respectivamente, às microrregiões homogêneas (IBGE) de Aripuanã e Parecis (NO), de Alta Floresta, Arinos, Colíder e Sinop (N) e de Canarana e Alto Araguaia (NE).

⁸¹Em 1981, a Cooperativa dos Triticultores do Vale do Iguaçu (Cotriguaçu), do Oeste Paranaense, adquiriu as terras da Colniza S/A e da Rendanyl S/A, e repassou parte dos lotes à Juruena Empreendimentos, que promoveu os projetos de colonização cabíveis, dando origem ao município de Cotriguaçu. Todo esse trâmite foi acusado de irregularidades.

⁸²Extraído do sítio da Associação Mato-Grossense de Municípios (AMM) – www.amm.org.br <acessado em 07/01/2006>.

⁸³*Ibidem*.

⁸⁴Extraído da *Revista Capital* (ano II, 4. ed., p.26), no artigo intitulado “Por que Sinop deu certo?” – out/1994.

⁸⁵Extraído do jornal *O Estado de S. Paulo* (Aliás/J8) – 15/10/2006.

⁸⁶Extraído do Museu de Xapuri (AC), durante o trabalho de campo (19/07/06).

⁸⁷Extraído da *Revista Interior* (editada pelo Ministério do Interior, ano X, n.53, p.30-35), no artigo intitulado “Em busca do Eldorado: um ambicioso programa agrícola dá novo impulso à BR 364” – nov-dez/1983.

⁸⁸*Ibidem*.

⁸⁹Extraído de uma aula da disciplina “História Econômica do Brasil Atual (1930-85)”, do Programa de Pós-Graduação em História Econômica – DH/USP (19/10/05).

⁹⁰Entre 1973-74, houve um *boom* na Bolsa de Chicago que multiplicou o valor do *bushel* de soja de US\$ 110 para US\$ 600.

⁹¹Extraído da *Revista Planejamento e Desenvolvimento* (editada pelo Ministério do Planejamento, s/d, p.47-54), no artigo intitulado “A Rodovia Marechal Rondon”.

⁹²Extraído da *Revista Planejamento e Desenvolvimento* (editada pelo Ministério do Planejamento, s/d, p.51-59), no artigo intitulado “A expansão da soja”.

⁹³CUNHA, Aécio S. (coord.). **Uma avaliação da sustentabilidade da agricultura nos cerrados**. Estudos de Política Agrícola, n.2, dezembro 1993, p.35-52.

PARTE III

REDE, COMPETITIVIDADE E O IMPERATIVO DA FLUIDEZ: A INSERÇÃO GALOPANTE NA DINÂMICA DA GLOBALIZAÇÃO NOS ANOS 90

A prática do neoliberalismo acarreta mudanças importantes na utilização do território, tornando esse uso mais seletivo do que antes e punindo, assim, as populações mais pobres, mais isoladas, mais dispersas e mais distantes dos grandes centros e dos centros produtivos. (...) A tendência à concentração econômica agrava essa tendência. (Santos e Silveira, 2001:302)

O conteúdo em ciência e informação faz dos sistemas técnicos atuais os elementos privilegiados para compreender os mecanismos de funcionamento do território, neste período da história no qual a circulação (fluxos materiais) e a comunicação (fluxos imateriais) assumem um papel ainda mais importante do que em períodos anteriores, no âmbito das relações econômicas, políticas e sociais. (Castillo e Trevisan, 2005:197)

Com a promulgação da Constituição de 1988, verifica-se no Brasil uma alteração no padrão de planejamento estatal, alicerçado pela construção de um novo federalismo, substituindo a centralização característica do regime militar por uma divisão de competências e responsabilidades entre os três níveis de governo. Uma das principais alterações no que diz respeito ao planejamento governamental foi a implementação do Plano Plurianual (PPA), instituído pelo Artigo 165 da Constituição de 1988, cuja coordenação do Projeto de Lei cabe ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e envolve a ativa participação de todos os órgãos da administração direta e indireta da União.

Por meio do PPA, foi possível ao governo federal reconstituir sua base planificadora, superando a estrutura programática e operacional dos orçamentos. Dessa forma, a reabilitação do planejamento vem caracterizada pelo discurso técnico e político do ordenamento do território como a “base física capaz de assegurar as condições fundamentais para o desenvolvimento regional” (Neli Mello, 2006).

Com a derrocada do “socialismo real” em 1989, representado simbolicamente pela queda do Muro de Berlim e pelo dismantelamento da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), o sistema capitalista encontrou condições práticas para impor globalmente os princípios do fundamentalismo econômico de mercado. Uma nova onda liberal – batizada de neoliberal – iria soprar pelo mundo, sobretudo em direção às classes dirigentes dos países do Terceiro Mundo. Para a América Latina, foi elaborado um receituário de reformas neoliberais apresentadas como “propostas modernizadoras”, a fim de se reverter o anacronismo de suas estruturas político-econômicas (Batista, 1999).

A opção pela liberalização e maior grau de abertura da economia brasileira – processo iniciado em 1990 no Governo Collor e marcado por privatizações, concessões de serviços públicos e desmonte de estatais foram responsáveis pela modificação do papel do Estado. No que diz respeito ao objeto de estudo desta Dissertação, nos interessam mais de perto o caráter regulatório e normativo que o poder público assume no setor de transportes e a reforma do sistema portuário nacional pela Lei nº 8.630/93, até então controlado pela autarquia federal Empresa de Portos do Brasil (Portobrás).

De modo geral, o Anteprojeto da Lei Básica dos Transportes (Ministério da Infra-Estrutura, 1991), previu o ajustamento às alterações do perfil da demanda; o aumento da eficiência do setor de transportes, buscando-se a descentralização institucional e organizacional e o aumento contínuo de produtividade nos serviços de transporte; e o estímulo ao aumento da participação da iniciativa privada, mediante regime de concessão no que diz respeito à expansão, manutenção e operação de componentes do Sistema Nacional de Viação.

Dentre as diretrizes do plano, no mesmo documento figura o acréscimo de medidas de desregulamentação, levadas a cabo pelo governo federal, “objetivando facilitar a vida produtiva nacional e as expectativas de implemento da participação da iniciativa privada na exploração de funções ou segmentos de transporte” (1991:15). E acrescenta: “Muda-se, assim, todo o cenário institucional do País.”

Estava sendo desenhado, assim, o arcabouço jurídico-institucional vigente que rege as concessões públicas de serviços do setor de transportes, que ficariam sob a normatização das agências reguladoras criadas pelo governo federal com a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 – agências nacionais de Transportes Terrestres (ANTT) e de Transportes Aquaviários (Antaq) –, responsável pela reestruturação do setor.

A “marcha neoliberal” adotada pelas classes dirigentes da política nacional atingiu proporções maiores com o conteúdo liberalizante enraizado nos PPAs elaborados durante a dupla gestão do Governo FHC (1995-98/1999-2002), bem diferente das premissas sociais previstas na Carta Magna de 1988. A primeira versão do PPA, intitulada “Brasil em Ação”, foi instituída para o período 1996-99, durante o primeiro mandato. Sua intenção foi a de selecionar projetos e programas estruturantes com o maior efeito multiplicador possível, capazes de aumentar a competitividade da economia brasileira, reduzir os custos de produção e comercialização, eliminar gargalos e melhorar a oferta de mão-de-obra qualificada.

A transformação de recortes territoriais da Amazônia Legal em escoadouro de grãos produzidos no Centro-Oeste foi uma das molas propulsoras das ações empreendidas, cujo foco principal reside no escoamento da safra de soja. O objetivo em melhorar as condições de tráfego das BRs 163 e 364 é “*dinamizar o escoamento das safras de grãos do sul de Goiás e da Região Oeste do Brasil, em particular da soja, exportadas principalmente para a Europa*”. O sistema hidroviário Araguaia-Tocantins visa “*criar um corredor multimodal para reduzir o custo do transporte de soja e de outros produtos do Brasil Central aos portos do Maranhão e do Pará*”, enquanto o Rio Madeira foi visto como uma “*nova rota de integração entre o oeste e o norte do País*” (Brasil, 2000).

A expansão da fronteira agrícola volta a ser utilizada como um grande elemento produtor de psicofera, já que oferece, segundo o mesmo documento, “*nova oportunidade de investimento ao longo de sua área de influência*”. A produção e exportação de *commodities* agrícolas em larga escala maximiza o discurso, centrado no superávit da balança comercial brasileira e alavancado pelo aumento substancial do volume das exportações brasileiras, que se torna um imperativo da esfera econômica do País.

A Lei nº 9.989, de 21 de julho de 2000, institui o “Avança Brasil” (2000-03), praticamente a continuação do PPA anterior. Dentre os seus 28 macroobjetivos, constam o

aumento da competitividade do agronegócio, a promoção da modernização da infraestrutura e a melhoria dos serviços de telecomunicação, energia e transporte. A grande novidade foi a inserção dos chamados Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID) no bojo do PPA, funcionando como uma espécie de “diretriz territorial” para as ações programadas. Elaborada pelo Consórcio Brasileira, a proposta dos eixos é fundamentada na visão infra-estrutural, na logística como base para o escoamento da produção, privilegiando-se os indicadores socioeconômicos sobre os ambientais.

Para Neli Mello, essa nova estratégia concentra investimentos e atividades em grandes corredores, cujas estratégias visam transformar regiões e algumas parcelas locais mais dinâmicas em espaços competitivos, integrando-os ao mercado nacional e internacional pelo direcionamento das ações em redes escolhidas:

(...) o território passa a ser visto como rede, equipado em função dos fluxos de bens e serviços (...). Essas novas formas de apropriação e de organização da fronteira econômica constitui-se numa nova regionalização nacional. E, depende para sua concentração, do poder de indução dos investimentos nacionais sobre as dinâmicas regionais. (2006:275)

Esse tipo de dinâmica excessivamente voltada para o mercado externo também é criticada por Santos e Silveira: “Uma lógica menos dependente do ‘mundo’ poderia atribuir às empresas um conjunto diferente de opções, levando a outros comportamentos territoriais. Todavia, a doutrina atual da economia internacional, no que se refere aos países subdesenvolvidos, considera o mercado interno praticamente ‘residual’, de modo que a lógica do mercado global acaba interferindo fortemente sobre o mercado interno (...)” (2001:293, grifo nosso).

A logística de transportes torna-se informacional e impacta a divisão territorial do trabalho

O mundo globalizado, sequioso pela busca da mais-valia global, necessita de sistemas técnicos cada vez mais exigentes de um controle coordenado. O tempo, agora programado pelo computador, ganha um novo uso, e a logística moderna insere a lógica do relógio em um *software*. Mas se as operações dos processos produtivos tornaram-se “colaborativas” (Bertaglia, 2003), é porque a informação transformou-se em peça vital de toda a engrenagem, inserida em *softwares* altamente pragmáticos e precisos. Fruto da Terceira Revolução Industrial, a logística informacional torna-se onipresente nos sistemas produtivos hegemônicos, submetendo a divisão territorial do trabalho a novos arranjos.

Termo em voga na mídia e mais recentemente no planejamento público e em alguns segmentos da Academia, concordamos plenamente com o geógrafo Silva Júnior (2004), que considera a área que engloba a logística “um tanto obscura aos geógrafos”. Sem gastar

muito fôlego, rascunharemos um breve histórico do termo, de natureza etnológica militar. Em 1801, o termo *logistic*, descrito no século XVII como adjetivo relativo ao raciocínio lógico e como substantivo de calculador, foi catalogado como *logistics*. Na década de 1880, foi introduzido nos Estados Unidos pelo almirante Alfred T. Mahan, designando o seu cunho militar. Acepções substantivas do termo haviam sido encontradas em francês (*logistique*), espanhol (*logística*), italiano (*logistica*), alemão (*logistik*) e inglês (*logistics*).

No século XX, a *Harvard Business School* adapta o termo para as empresas, mais precisamente na década de 60, no auge da Guerra Fria. “A já encarniçada competitividade atinente ao capitalismo acabava de se tornar ‘sinônimo de guerra’, com estratégias específicas para a movimentação de mercadorias com uma gestão ‘em separado’ da gestão da indústria” (Silva Júnior, 2004:112).

Para o *Council of Logistics Management*, logística é o “processo de planejar, implementar e controlar eficientemente, ao custo correto, o fluxo e armazenagem de matérias-primas e estoque durante a produção e produtos acabados, e as informações relativas a estas atividades, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, visando atender aos requisitos do cliente” (Aslog, 2004).

O que mais nos interessa neste momento é a compreensão de como a logística foi apropriada e desenvolvida pelos agentes hegemônicos, sobretudo no meio empresarial, para reduzir custos de produção e distribuição, em um cenário globalizado no qual a velocidade de rotação do capital e das mercadorias é um de seus imperativos.

Pelos efeitos multiplicadores que proporciona a todo o processo produtivo (produção propriamente dita + distribuição + comercialização + consumo), tornou-se vital para o planejamento estratégico das empresas – e, porque não, para o sistema capitalista como um todo –, pois alavanca o processo de redução de custos com aumento da fluidez. Exatamente por esse motivo que as ações que têm como base as estratégias estabelecidas a partir dos pressupostos logísticos são empreendidas pelas grandes corporações (Mezgravis, 2006).

Para Castillo e Trevisan (2005:207), a logística objetiva um máximo de racionalidade dos fluxos no território para atingir elevados níveis de competitividade, evidenciando o papel das redes de comunicação e da precedência da informação na organização dos fluxos materiais. “A logística empresarial veio fornecer insumos de inteligência para racionalizar os circuitos espaciais produtivos e os círculos de cooperação no espaço, garantindo maior eficácia, fluidez e competitividade às ações corporativas.”

Outra visão geográfica do termo é oferecida por Eliseu Savério Sposito (1999), para quem a logística é a associação entre infra-estrutura, tecnologia, políticas nacionais e

internacionais e diminuição dos custos de produção. Para a geógrafa Mónica Arroyo (2001:141), a logística desponta como um novo ramo do setor de serviços, cujo fundamento reside na precisão e eficiência de ações coordenadas. “As empresas de transporte e de distribuição de mercadorias devem adaptar-se a esse novo imperativo, modernizando suas atividades ou concorrendo com novos agentes especializados. Aprofunda-se, desse modo, a divisão técnica do trabalho. Criam-se condições para uma circulação mais densa, mais numerosa, mais extensa.”

Também não podemos perder de vista a noção descrita por Silva Júnior (2004:132) de que a logística “carrega consigo uma manifestação territorial que se dá pelo controle e uso do território”, cuja leitura geográfica deve mirar com afincos o vocábulo movimentação. Sob o nosso ponto de vista, eis aí o olhar que o geógrafo deve ter em relação ao termo, sempre atento ao novo papel que a circulação adquire no mundo globalizado:

Como se produzem, cada vez mais, valores de troca, a especialização não tarda a ser seguida pela necessidade de mais circulação. O papel desta, na transformação da produção e do espaço, torna-se fundamental. Uma de suas conseqüências é, exatamente, o aprofundamento das especializações produtivas, tendentes a convocar, outra vez, mais circulação. Esse círculo vicioso – ou virtuoso? – depende da fluidez das redes e da flexibilidade dos regulamentos. (Santos [1996]:241)

Esse novo status representado pela circulação é capaz de romper equilíbrios preexistentes e de alterar a configuração territorial local e regional, pois o aumento da necessidade de movimento, característico do período técnico-científico-informacional, só é possível com o respectivo incremento dos capitais fixos e constantes (Santos [1996]). Fixos e fluxos, na logística moderna, passam por um rigoroso processo de seleção, cuja maximização de suas densidades e articulação obrigatória de sua operacionalidade (precisão imaterial sobreposta à material e vice-versa) são elementos reveladores do uso do território. Mais do que nunca, a logística pode ser considerada um poderoso instrumento articulador do território.

A logística no meio técnico-científico-informacional

Se a informação transformou-se em um elemento vital no mundo globalizado, o seu uso pressupõe, segundo Cataia (2001), além de todo um aparato técnico sofisticado apto a codificar, armazenar, receber e transmitir as mensagens, a comunicação entre os agentes que compõem a rede informacional. O autor ainda salienta que o uso das informações é “territorial”, isto é, “serve ou pode servir as ações que se dão no território”.

Para Milton Santos (2001:39), as técnicas da informação, nas condições atuais, apresentam-se de forma tirânica, pois são “principalmente utilizadas por um punhado de

atores em função de seus objetivos particulares”, sendo apropriadas por alguns Estados e por algumas empresas, aprofundando a geração de desigualdades.

Segundo Anchieta (1993:566), a informação é o recurso estratégico na busca de competitividade pela sinergia global da atividade produtiva, “visto que viabiliza o conhecimento dos fatos e a tomada de decisões ao longo de toda a cadeia logística”. Para a autora, a imagem de “modernidade” refletida pelas tecnologias da informação decorre da “perspectiva de aumento da capacidade gerencial”, cujo resultado é a sincronização perfeita entre os fluxos de informação e de produção, com possibilidades de maior controle e menos desperdício.

Esse sistema de ações e de objetos criados para servir basicamente ao capital, no atual período, foi sistematizado no que se convencionou chamar de cadeia de abastecimento integrada (*supply chain management*), técnica moderna que se difundiu universalmente pelo meio empresarial. “À medida que o capitalismo se desenvolve, diminui o número de modelos técnicos, a escolha se torna mais estreita “ (Santos, [1996]:191).

A logística é apenas parte integrante do *supply chain*, como apóia Bertaglia (2003), ou ambos acabam por se confundir? Não é o nosso objetivo se aprofundar nesse tema, mas cabe ressaltar que a logística, no período atual, é muito mais do que uma simples estratégia de alocação de recursos materiais. “O perfeito entendimento da cadeia de abastecimento integrada tem sido reconhecidamente um fator de vantagem competitiva para as organizações que efetivamente entendem o seu papel estratégico” (Bertaglia, 2003:3).

A gestão da cadeia de abastecimento deve considerar o serviço ao cliente, a integração financeira e os processos internos da empresa, agregando valor ao produto e reduzindo tempo e custos nos processos gerenciais e operacionais. Em função de sua atuação direta e indireta sobre o preço e a qualidade dos produtos, tornou-se um dos instrumentos mais eficazes para resolver os problemas da ampla concorrência disseminada pela globalização. O planejamento passa a ser integrado, cuja visão extrapola os limites da empresa, afetando fornecedores de materiais e/ou compradores de bens ou serviços.

Tal mecanismo proporciona ganhos evidentes ao tempo de circulação do capital. Marx já havia observado que a redução do tempo de rotação, provida pelo desenvolvimento dos meios de comunicação, proporcionaria uma economia na despesa de capital constante. Essa equação foi assim descrita pelo autor:

Podemos resumi-lo assim: o tempo exigido pela rotação não permite o emprego de todo o capital na produção ao mesmo tempo; uma parte do capital permanece constantemente improdutivo, seja sob a forma de capital monetário, de estoques de matérias-primas, de mercadorias fabricadas mas ainda não vendidas, seja sob a forma de créditos que ainda não venceram; o capital em funcionamento na produção ativa, que se utiliza para a produção e a apropriação de mais-valia, é sem cessar amputado dessa parte, e a mais-valia produzida, de que o capitalista se apropria, é sem cessar reduzida nesta mesma proporção. Quanto mais o tempo de rotação é curto, mais esta fração improdutivo do capital é reduzida, comparada ao conjunto deste capital; e é também maior, portanto, desde que inalteradas as demais condições, a mais-valia obtida. (*apud* Chesnais, 2003:32)

Ora, entendemos que a função atual da logística, para o capital, é exatamente a de reduzir essa fração improdutiva do capital, utilizando-se, para isso, de diversos meios. Marx entende que a produção (*strictu sensu*) e a circulação são os dois segmentos do tempo de rotação do capital, que é inversamente proporcional à massa de mais-valia produzida. Ou seja, a redução da primeira implica no aumento da segunda. “Mas como a taxa de lucro exprime a relação entre a massa de mais-valia produzida e o capital total utilizado para a sua produção, é evidente que qualquer redução deste gênero aumentará a taxa de lucro” (*apud* Chesnais, 2003:32).

Ao geógrafo cabe perceber e captar essa manifestação no espaço, evidenciando o uso do território.

O setor de transportes adequa-se à eficiência da relação tempo-distância

Os novos paradigmas produtivos adotados a partir da Terceira Revolução Industrial impactaram substancialmente o setor de transportes, agora inserido diretamente na cadeia logística. Nesse contexto, a administração eficiente dos transportes torna-se essencial, uma vez que os dois parâmetros fundamentais inerentes à atividade (distância e tempo) devem ser cuidadosamente equacionados. Formação de estoques, nível do serviço, custos derivados, traçado das rotas e maior velocidade de todos os elos do processo produtivo são elementos determinados pela relação tempo-distância.

As empresas transportadoras de carga são obrigadas a alterar a sua visão do setor, pois agora não basta apenas movimentar mercadorias, mas armazenar, consolidar e distribuir no momento em que se exige. O mercado espera que as transportadoras sejam vistas como uma extensão de si próprias, convertendo-se em operadores logísticos de seus clientes, e a relação entre contratante e contratado adquire um vínculo mais sólido. “Contratar transporte já não é mais um processo de efetuar cotações de fretes, mas uma aliança na qual as partes estabelecem as suas responsabilidades para alcançar um relacionamento duradouro de prestação de serviços” (Bertaglia, 2003:280).

Com a infiltração das tecnologias de informação, o setor de transportes explicita, nas palavras de Anchieta (1993), todo o seu “apetite informacional”, já que constitui uma atividade intensiva em informação. Segundo a autora, antes, durante e depois de sua realização é gerada grande quantidade de dados de natureza e finalidade diferentes (conhecidos como documentos), que registram as várias fases da execução da atividade de transporte e permitem o acompanhamento e o controle das operações.

Mezgravis (2006:20) explica que os sistemas de transportes são cada vez mais integrados aos sistemas de comunicação e informação, “objetivando uma crescente eficiência e segurança conforme as distâncias, os diferentes modos de se transportar e os sistemas de engenharia implementados em cada ponto específico dos diferentes territórios”. “Deste modo, é possível observar que os territórios são os fatores de limitação ou de maior eficiência para os sistemas de transportes de pessoas e mercadorias.”

O intercâmbio eletrônico de dados exige uma ação prévia de informatização das empresas do setor de transporte de carga, possível apenas para aquelas com faturamento condizente aos altos custos inerentes à instalação de tais ferramentas (o TMS, ou *Transportation Management System*, é um exemplo) por provedores de serviços logísticos, conhecidos no mercado por PSL.

“Como ficam as pequenas e médias empresas que não possuem recursos para tal finalidade?”, pergunta Anchieta (1993:572), demonstrando claramente que as defasagens tecnológicas são responsáveis pela criação de um verdadeiro “gueto informacional”. “A tendência é, portanto, que o intercâmbio eletrônico de dados reforce a posição de domínio das empresas com capacidade de investimento, associando-se o poder econômico ao poder informacional, podendo mesmo chegar, em casos extremos de integração informacional, à ‘cartelização’ dos transportes (...).”

Para autora, só restarão duas saídas para as pequenas e médias empresas: engajar-se no fluxo informacional das grandes empresas e adotar seus hábitos informacionais como vantagem competitiva ou procurar diminuir a distância tecnológica buscando novas empresas de informática e de telecomunicações, responsáveis pelo transporte da informação. De acordo com Castillo e Trevisan (2005:208), trata-se de um “projeto aderente aos interesses daqueles que têm acesso à informação estratégica e nela baseiam suas ações, ficando os demais agentes à deriva do atual movimento de modernização”.

Nos espaços do território brasileiro mais porosos aos vetores hegemônicos, tais determinações são deliberadas com maior intensidade, contribuindo decisivamente para a fluidez dos espaços corporativos e para a seletividade espacial socioeconômica. “Pode-se, de um modo geral, dizer que as porções do território assim instrumentalizadas oferecem possibilidades mais amplas de êxito que outras zonas igualmente dotadas de um ponto de vista natural, mas que não dispõem desses recursos de conhecimento” (Santos [1996]:242).

Nos subterfúgios da expansão da fronteira agrícola

À medida que a fronteira agrícola avança em direção às regiões Norte e Centro-Oeste, avança também a racionalidade do capital, regida por uma técnica informacional que impõe uma dupla ordem sobre a matéria e sobre o seu arranjo (Santos, [1996]) e subordinada aos imperativos do “tufão neoliberal”.

As forças produtoras da globalização vêem o espaço numa perspectiva geométrica, expressa nas redes, na extensão e nas verticalidades, cujo processo gerador envolve uma série de eventos e de fluxos; acontecimentos hierárquicos que conduzem a interdependências longínquas e a solidariedades organizacionais. O tempo do mundo instala-se sobre o lugar, tornando-o subalterno. Configuram-se, assim, regiões do fazer e do mandar, espaços da fluidez e espaços viscosos, espaços da rapidez e espaços da lentidão (Santos e Silveira, 2001).

Os tempos do agronegócio incrustam-se na fronteira com o uso intensivo de capital, encerrado em uma cadeia complexa e entrelaçada por variáveis relacionadas ao sistema financeiro internacional (cotação de *commodities* e linhas de crédito) e pela marcante intermediação de empresas transnacionais. Faminto por fluidez, o trinômio madeira – boi – soja caminha para se consolidar enquanto dinâmica de deslocamento da fronteira, alavancando a estruturação de novas frentes pioneiras.

Na Bacia Amazônica, os efeitos do mundo também podem ser notados no aumento do volume de tráfego pelos rios Madeira e Amazonas, onde os regatões, verdadeiros regentes do tecido social amazônida, agora disputam espaço com barcaças carregadas de soja e de carretas apinhadas com produtos oriundos do centro mais dinâmico do País. Navios transatlânticos completam a paisagem, levando contêineres e grãos para portos do Hemisfério Norte.

O “embate” entre o que é chamado de moderno e o que é tido como subdesenvolvido, cujo curso acaba por valorizar alguns lugares em detrimento de outros, anuncia iminentes desarranjos territoriais e prováveis conflitos. A fronteira ganha nova força e mexe com o imaginário de alguns setores da sociedade brasileira, induzindo novos fluxos de capitais, bens e pessoas para áreas pouco povoadas e de difícil acesso, que tempos atrás eram ditadas por ciclos econômicos isolados, com maior poder de gestão local.

O avanço da fronteira agrícola a partir dos anos 50 induz um processo de desenvolvimento de uma rede estruturadora de fluxos composta pelo “quadrilátero” Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho, cuja consolidação, entre as décadas de 70 e 90, é capaz de atrair novos conteúdos à circulação e de revelar o uso do território. Esse subsistema de linhas, pontos e nós conecta os fluxos do Centro-Oeste e da Amazônia entre

si, ao Nordeste e à Região Concentrada e também ao exterior, expressando a densidade de eventos e a atuação dos atores.

Os vetores hegemônicos chegam e se instalam sobre essa imensidão de terras, dando-lhes uma condição de espaço derivado (Santos, 1978), cuja (re)organização é ditada por interesses distantes e necessidades exógenas. O que é típico e genuíno do lugar, classificado como “lento” pelas forças da modernidade, gradativamente é forçado e/ou induzido a se submeter a um visível processo de substituição de valores.

É a invasão da civilização técnica (Santos, [1996]), trazendo consigo os ventos da modernidade, além dos conflitos decorrentes das alterações substanciais dos mecanismos sociais locais. Não podemos relegar a força de uma psicosfera que vem a reboque da modernização, cujo intuito reside na tentativa de adequar os corações e mentes à nova racionalidade. O discurso elaborado para justificá-la é feroz e esconde os reais interesses dos atores hegemônicos e da expansão da fronteira agrícola. Nos subterfúgios desse processo, esconde-se a noção de maturação do mercado interno e de projeto nacional.

* * * * *

CAPÍTULO 5 – A CONFIGURAÇÃO DE UMA REDE ESTRUTURADORA DE FLUXOS

Quanto mais avança a civilização material, mais se impõe o caráter deliberado na constituição de redes. Com os recentes progressos da ciência e da tecnologia e com as novas possibilidades abertas à informação, a montagem das redes supõe uma antevisão das funções que poderão exercer e isso tanto inclui a sua forma material, como as suas regras de gestão. (Santos, [1996]:265)

5.1 o uso do território e a configuração de uma rede

Em sua teoria, Milton Santos dedica ampla discussão à participação de fixos e fluxos na composição do espaço geográfico, sobre o qual se manifesta uma interação mútua entre ambos. Fixos provocam fluxos em função de dados técnicos (geralmente locacionais), mas também em função de dados políticos. Tais prerrogativas, por si só, já são suficientes para elucidar a maneira pela qual o território está sendo usado na rede estruturadora de fluxos proposta neste trabalho, cuja configuração envolveu um processo histórico de ações e objetos que se sucederam de acordo com as peculiaridades de cada período.

(...) a capacidade de mobilizar uma massa no espaço é dada exatamente pelo poder econômico, político ou social, poder que por isso é maior ou menor segundo as firmas, as instituições e os homens em ação. (Santos, [1988]:78)

Com a evolução do meio geográfico, alteram-se os conteúdos que fatalmente se enraizarão no território, subordinando-se a ele, como o tempo da produção, da circulação, do consumo e da realização de mais-valia. Fluxos e fixos, assim, ganharão novos usos segundo a correlação de forças que se estabelece na dinâmica da sociedade, que nem sempre está preocupada com o bem-estar social e com o atendimento de múltiplas demandas – sobretudo em uma sociedade capitalista.

Na sua evolução, os sistemas de engenharia levam também de divisão de trabalho local simples a uma cooperação geograficamente estendida e complexa, de poucas a muitas intermediações, com o uso de técnicas cada vez mais estranhas ao grupo. (Santos, [1988]:80)

Se os lugares podem, esquematicamente, permanecer os mesmos, as situações mudam. A história atribui funções diferentes ao mesmo lugar. (Santos, [1988]:52)

Os caminhos, as pontes, os portos, a pavimentação ou não de uma via são elementos que acabam se transformando em “determinações territoriais”, cuja capacidade reside exatamente em condicionar (ou ao menos estabelecer) as variáveis intrínsecas à fluidez territorial – intensidade, qualidade e natureza dos fluxos – que expressam o poder de definir e limitar os sistemas de ações e de objetos dos agentes sociais. Sob essa ótica, pretendemos lançar uma leitura do quadrilátero Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho que seja

capaz de inseri-lo na conjuntura nacional diante de um mundo globalizado, ávido por competitividade e velocidade.

Quais são os circuitos espaciais produtivos que se movimentam pela rede? De que maneira a intermodalidade está sendo operacionalizada? Como são estabelecidas as ações do Estado? Qual o papel da navegação fluvial no universo amazônico? Como as dinâmicas econômicas do Centro-Sul são sobrepostas e estabelecidas, “empurrando” a fronteira para o âmago da hiléia? Enfim, o que o quadrilátero representa, de fato, para a coesão territorial da formação socioespacial brasileira?

Nessa perspectiva, é de suma importância estabelecermos um curto, mas fértil diálogo sobre a visão geográfica a respeito de um termo difundido por vários campos disciplinares. Entretanto, como elemento que possui uma expressão territorial inerente, entendemos que a Geografia pode contribuir da melhor maneira possível acerca de seu entendimento – sobretudo no atual período, caracterizado por uma miríade extensa e variada de fluxos internacionais, de ordens diversas, sobrepondo-se aos limites dos territórios nacionais como nunca houve na História.

A geógrafa Leila Christina Dias (2005:12), que vem estudando o termo sistematicamente, afirma que a rede, por causa da multiplicação de técnicas reticulares, tornou-se uma “forma privilegiada de representar a realidade contemporânea”. “Fluxos de toda ordem tornaram-se mais espessos, ampliando as necessidades de circulação e exigindo técnicas cada vez mais eficazes. Isso explica em parte o fato de a representação do mundo social integrar crescentemente a noção de rede, numa perspectiva que procura chamar a atenção sobre as relações e a complexidade das interações entre os nós.”

Em trabalho recente sobre o assunto, Castells (1999:497) defende a idéia de que as redes constituem uma nova morfologia social nas sociedades contemporâneas. “Embora a forma de organização social em redes tenha existido em outros tempos e espaços, o novo paradigma da tecnologia da informação fornece a base material para sua expansão penetrante em toda a estrutura social.”

Milton Santos ([1996]:263) chama a atenção para o que considera o estudo atual das redes, que deve considerar não apenas a sua constituição técnica qualitativa e quantitativa, mas também a “avaliação das relações que os elementos da rede mantêm com a presente vida social, em todos os seus aspectos”. Além da quantidade e da distribuição dos objetos, o uso que lhes é dado deve ser parte integrante e relevante da análise das redes.

Ao contextualizar as relações entre o imperativo da fluidez e a constituição das redes – cuja noção de rede global “se impõe nesta fase da história” –, Santos anuncia que o fenômeno da rede se assenta sobre os pilares resultantes da fluidez atual, caracterizados por formas perfeitas universais, normas universais e por uma informação universal.

Uma das características do mundo atual é a existência de fluidez para a circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. (Santos, [1996]:274)

Outro aspecto intrínseco ao conceito, a sua relação inseparável com a questão do poder, foi exaustivamente pensado por Raffestin [1980], que definiu rede como um sistema de linhas que desenham tramas. Para ele, a delimitação de um território, o controle dos pontos e o traçado das vias traduzem as relações de poder, criando relações simétricas e dissimétricas entre os atores envolvidos na constituição das redes.

Esses sistemas de tessituras, de nós e de redes organizadas hierarquicamente permitem assegurar o controle sobre aquilo que pode ser distribuído, alocado e/ou possuído. Permitem ainda impor e manter uma ou várias ordens. Enfim, permitem realizar a integração e a coesão dos territórios. Esses sistemas constituem o invólucro no qual se originam as relações de poder. (Raffestin, [1980]:151)

Essa relação com o poder também foi analisada por Santos, para quem as redes são, simultaneamente, concentradoras e dispersoras, condutoras de forças centrífugas e centrípetas, germinando uma criação paralela e eficaz de ordem desordem no território, “já que as redes integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e criam outros”.

Aí está a expressão do poder na configuração das redes, capazes de imprimir uma relação territorial contraditória e dialética de acordo com a correlação de forças dos atores em jogo. Em termos de circulação, o que pode servir para uns não necessariamente serve para outros – e vice-versa. Esperamos corroborar essa idéia com elementos que serão analisados neste trabalho, todos de extrema relevância na constituição da rede estruturadora de fluxos que está sendo proposta e na conseqüente revelação de pistas que possam ajudar a decifrar o seu uso.

5.2 O papel essencial da intermodalidade para a circulação na Amazônia

De todas as transformações impostas pelo meio técnico-científico-informacional à logística de transportes, interessa-nos mais de perto a intermodalidade. E por uma razão muito simples: o potencial que tal “ferramenta logística” ostenta para que haja, de fato, um sistema de transportes condizente com a escala geográfica do Brasil, possibilitando a maturação e a consolidação de seu mercado nacional. A lente analítica de nosso trabalho está direcionada, nesse aspecto, para as possibilidades intermodais (sobretudo as rodofluviais) presentes na Bacia Amazônica, conectando-a ao restante do território nacional.

Segundo Thiriet-Longs, que em 1982 elaborou um estudo para a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) sobre o potencial intermodal no Brasil, dois imperativos devem ser obedecidos para que a intermodalidade se concretize: (a) um

jurídico, com um contrato único para o encaminhamento da carga de sua origem até o seu destino; e (b) um operacional, com a utilização sucessiva de duas ou mais modalidades diferentes no percurso origem/destino [O/D]. “As diretrizes fundamentais do sistema baseiam-se na integração das modalidades de transporte, utilizando *Técnicas de Unitização de Carga em Unidades* movimentadas mecanicamente e com capacidade hábil para atender a uma total adequação operacional (...)” (1982:13).

O mesmo autor ainda explica que as operações intermodais estão submetidas à busca sistemática de otimização funcional, cuja concretização está apoiada na redução da armazenagem e da prática da estiva; no planejamento e otimização das linhas; no encaminhamento porta-a-porta da unidade de carga e na produtividade máxima em todas as operações sucessivas e repetidas durante o percurso O/D.

No atual período, foram desenvolvidos *softwares* específicos que permitem o dimensionamento criterioso e progressivo dos componentes do sistema, proporcionando uma cuidadosa racionalização operacional. “Eis as condições organizacionais que conduzem a uma eficiente e verdadeira *Integração Modal*, em clima seguro de *alta produtividade, regularidade e confiabilidade*” (Thiriet-Longs, 1982:19). Esse imbricamento entre técnica, ciência e informação faz com que a relação entre fluxos e fixos, em um sistema intermodal, seja a mais íntima e precisa possível, não obedecendo mais apenas aos ponteiros de um relógio, mas aos comandos de um programa de computador.

No caso da Amazônia, as potencialidades intermodais arquitetadas concentram-se nas conexões rodofluviais (1) Porto Velho – BR 364, (2) Santarém – BR 163 e (3) Belém – BR 316. Todos esses sistemas de movimento objetivam ligar os dois principais centros urbanos regionais (Manaus e Belém) à Região Concentrada, cuja passagem pelo Centro-Oeste (Goiás e Mato Grosso) se torna obrigatória.

Além disso, cada tramo possui características próprias em relação à fluidez (situação dos fixos e tempo de deslocamento) e atende mercados diferenciados ao longo de seu trajeto (DIAGRAMA 4). Indiretamente, por meio de ramais adjacentes, praticamente toda a Região Norte possui condições de interligação aos entroncamentos supracitados, chamados de nodais centrais.

DIAGRAMA 4 – ESQUEMA BÁSICO DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTES DA AMAZÔNIA

5.3 A configuração territorial do ‘quadrilátero’ Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho

As políticas territoriais implantadas pelo regime militar foram capazes de consolidar o processo de articulação e inserção da Amazônia e do Planalto Central à vida econômica nacional. Assim, entre os anos 70 e 90 a configuração da rede proposta por este trabalho ultrapassa o estágio embrionário de arranjos territoriais regionais com o aporte de novos conteúdos e usos, muitos dos quais relacionados aos pressupostos do meio técnico-científico-informacional. Verifica-se, portanto, outra sucessão de sistemas técnicos, anunciando o novo período que se instala – regido, sobretudo, por mecanismos hegemônicos (ações e objetos) mais ferozes de reprodução e acumulação do capital.

A configuração territorial da rede é composta por 4 troncos e por 4 nodais centrais (Manaus, Belém, Porto Velho e o anel nodal DF/Goiânia) que se entrelaçam com outras linhas de circulação (ramais adjacentes, internos e extravertidos) e com nodais secundários e terciários. É o que propomos chamar de “eixo central” da rede (MAPA 4), um quadrilátero

representado pelas linhas de maior densidade de circulação e pelos elos mais dinâmicos em relação à fluidez territorial.

Estabelecemos um esquema de classificação hierárquica e funcional de nós, pontos e linhas para facilitar a compreensão da proposta central desta dissertação (MAPA 5 e QUADRO 8) e três elementos, descritos abaixo, fundamentam a base de sua tipologia:

(1) Infra-estrutura logística: composta pelos pontos funcionais (porto organizado, terminal fluvial de uso privado, terminal ferroviário, terminal aeroviário de cargas, centro de distribuição de cargas e terminal fluvial misto) que expressam a hierarquia, a matriz origem/destino e a densidade dos fluxos. De modo geral, situam-se em pontos estratégicos de cidades, pois demandam uma série de serviços (banco, despachante, oficina mecânica, posto de combustível, revenda de autopeças, operador logístico, empresa de táxi aéreo, empresa aérea comercial regular, etc) inerentes ao meio urbano;

(2) Pólos geradores de tráfego: referentes aos principais pontos emissores e receptores de fluxos, cujo movimento pode ser qualificado e quantificado pela composição do mercado consumidor e das forças produtivas;

(3) Direcionamento dos fluxos: são as linhas que expressam a capacidade de atração da demanda e/ou da oferta, baseadas na localização dos pontos de origem e destino dos excedentes exportáveis e importáveis, seja para o mercado externo ou doméstico (intra-regional ou extra-regional). As possibilidades de utilização da intermodalidade são fundamentais para determinar essa capacidade.

MAPA 4 – EIXO CENTRAL DA REDE NO TERRITÓRIO NACIONAL

**MAPA 5 — NÓS, PONTOS
E LINHAS DA REDE**

QUADRO 8 – ESQUEMA DE TIPOLOGIA DA REDE

VETORES VIÁRIOS (LINHAS)	Troncos: Rodoviários e hidroviários		Ramais: Internos, adjacentes e extravertidos	
	Pontos funcionais			
PONTOS				
Pivôs ESTRUTURANTES (NÓS)	Nodais centrais	Nodais secundários	Nodais terciários	

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

A seguir, uma breve explicação e descrição dos termos propostos na tipologia da rede:

I) TRONCOS: são as linhas que interligam os nodais centrais e expressam a maior densidade de circulação da rede, nas quais o direcionamento dos fluxos é articulado sob a perspectiva de três possíveis variáveis: para os ramais (internos e adjacentes), para as demais regiões do País e para o mercado externo. Compõem a zona de tráfego da rede, ou seja, a área de influência direta do “eixo central”, abrangendo os municípios por eles cortados e aqueles que deles dependem para o seu acesso. Também determinam a distribuição modal, pois expressam a capacidade de escoamento dos sistemas modais de acordo com as respectivas interferências no sistema viário como um todo.

- ✓ Hidroviário diagonal (sentido SO/NE) [T1]: composto pela Hidrovia do Madeira, tem sido utilizado como a principal rota logística de escoamento de grãos pela Bacia Amazônica desde que o Grupo Amaggi implantou, em 1997, terminais hidroviários em Porto Velho e Itacoatiara. Também serve de rota entre o Centro-Sul e Manaus e como único acesso terrestre a Manicoré/AM, Novo Aripuanã/AM, Borba/AM e Nova Olinda do Norte/AM;
- ✓ Rodoviário diagonal (sentido NO/SE) [T2]: a expansão do agronegócio para o sudoeste de Goiás e para o Mato Grosso a partir dos anos 90, a crescente produção do PIM e o incremento de fluxos para os Estados de Rondônia e Acre têm tornado o trecho Brasília – Porto Velho (BRs 060, 364, 163, 070 e 174) um dos mais movimentados do País. Eixo de intensa circulação de carga geral;
- ✓ Hidroviário latitudinal (sentido L/O) [T3]: pelo volume dos fluxos e pela densidade demográfica, a navegação franca na calha do Amazonas (sem qualquer tipo de obstáculos naturais e com calado mínimo de 14 m durante todo o ano) representa o principal eixo de circulação em toda a Bacia Amazônica. Única via de acesso terrestre a Parintins/AM, Juruti/PA, Óbidos/PA, Alenquer/PA, Monte Alegre/PA e Prainha/PA;

- ✓ Rodoviário longitudinal (sentido N/S) [T4]: a Belém-Brasília (BRs 153, 226, 010 e 316) representa a segunda rota entre o Centro-Sul e Manaus e o acesso rodoviário direto à Amazônia Oriental. Eixo de intenso movimento de carga geral.

II) NODAIS: simbolizam a posição dos atores e expressam as noções de repartição e sobretudo de hierarquização do território. São lugares de poder e de referência, de junções e disjunções. Agregam os principais pontos funcionais, que compõem os maiores pontos de emissão e/ou recepção de fluxos. Por causa da circulação que empreendem, também podem ser considerados verdadeiros pivôs estruturantes de movimento e acabam se confundindo com os pólos geradores de tráfego.

a) Nodais centrais: são os principais entroncamentos do sistema, pois constituem pontos de convergência das vias de interpenetração entre a circulação local, regional, nacional e internacional. Agregam e concentram boa parte dos pontos funcionais, emitindo e recebendo fluxos constantes e variados, de grandezas quantitativas e qualitativas diversas (DIAGRAMA 6).

- ✓ Manaus (NC¹): a maior cidade da Bacia Amazônica (1.644.690 habitantes, segundo estimativa do IBGE de 2005), conhecida como a “Metrópole da Floresta”, ostenta um dos sistemas fluviais mais dinâmicos do País, integrando todo o Estado (o maior em extensão, com 1.570.745 km²) à capital e proporcionando ligações com Peru e Colômbia, via Tabatinga, e com os vizinhos Acre, Pará e Rondônia. Além do porto organizado (FOTO 4), na orla de Manaus espalham-se vários terminais menores de passageiros e/ou carga e uma série de empresas de navegação fluvial de médio e grande porte. A cidade de Itacoatiara, situada na foz do Rio Madeira e também acessível pela AM 010, também integra este anel nodal. Pela BR 174, Manaus tornou-se a ponta inicial do corredor rodoviário rumo ao Caribe, via Roraima, Guiana e Venezuela.

A crescente produção do Pólo Industrial (PIM), administrado pela Suframa, tem exigido um sistema logístico intermodal de grandes proporções, confirmado pela volumosa movimentação de cargas no Aeroporto Internacional Severo Gomes e pela grande concentração de empresas de navegação fluvial. Sedia a única refinaria de petróleo da Amazônia (Reman ou Isaac Sabbá) e foi apontada pelo IBGE, em 2006, como o 4º maior PIB municipal do País (1,68% do total nacional). Ao seu redor, está sendo constituído um arco rodoviário de ligação com os municípios vizinhos.

FOTO 4 – TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO DE MANAUS

AUTOR: Daniel M. Huertas (05/08/05).

- ✓ Belém (NC²): a histórica porta de entrada da Bacia Amazônica, com população de 1.405.871 habitantes (estimativa do IBGE de 2005), tem perdido terreno econômico para Manaus, mas mantém forte dinamismo na navegação fluvial, na relação rodoviária com o restante do País e na diversificação produtiva de seu pólo industrial regional (FOTO 5). É o centro urbano mais dinâmico da rede, cuja área de influência atinge os Estados do Pará e Amapá, a porção oeste do Maranhão e o norte do Tocantins. Este nodal de caráter rodofluvial também integra o complexo industrial e portuário de Vila do Conde, em Barcarena, responsável pelo processamento e escoamento da bauxita extraída no norte do Estado, e o complexo portuário administrado pela CDP na Baía do Guajará: porto organizado, Terminal Portuário do Outeiro e Terminal Petroquímico de Miramar.

A recém-construída alça viária de 74 km, ligando as PAs 150/151 a Belém pela BR 316 (com pontes sobre os rios Guamá, Acará e Moju), melhorou a fluidez em torno deste complexo e formatou o Sistema de Integração do Pará (SIP), interligando a Região Metropolitana de Belém e o Nordeste Paraense às demais regiões do Estado.

FOTO 5 – PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

AUTOR: Daniel M. Huertas (14/09/05).

- ✓ DF/Goiânia (NC³): anel nodal rodoviário que integra o eixo de 211 km entre o Distrito Federal e Goiânia (FOTO 6). Entroncamento rodoferroviário estratégico, eqüidistante em relação aos pontos cardeais do território nacional, está se preparando para receber a primeira plataforma multimodal logística do País, em Anápolis. O Aeroporto Internacional de Brasília tornou-se o segundo maior *hub* aéreo do Brasil, sobretudo nas ligações do Norte-Nordeste com o Sul-Sudeste⁹⁴.

O crescimento do mercado consumidor regional, a concentração de empresas de transporte de carga e o “amadurecimento” das cidades-satélites de Taguatinga e Ceilândia (cada vez mais autônomas do Plano Piloto) indicam transformações relevantes na fluidez territorial deste anel, de grande polarização econômica e populacional. Os movimentos pendulares entre Brasília e as cidades-satélites e o entorno do Distrito Federal (Águas Lindas de Goiás, Valparaíso de Goiás, Luziânia/GO, Formosa/GO, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto/GO e Unai/MG), estão entre os mais densos do País.

FOTO 6 – BR 060, ENTRE BRASÍLIA E ANÁPOLIS (GO)

AUTOR: Daniel M. Huertas (31/08/06).

- ✓ Porto Velho (NC⁴): incrementou a sua relevância intermodal com o crescimento do PIM e com o seu estabelecimento como ponto inicial da “perna fluvial” da rota logística de escoamento de grãos do Grupo Amaggi e da Cargill. Também desempenha papel de importante entreposto comercial dos Estados do Acre, Amazonas e Roraima.

A localização estratégica e o grau de urbanização dos nodais centrais revelam nítidas vantagens competitivas de fluidez. Em outras palavras, são potenciais pólos geradores de tráfego, com uma dotação básica de infra-estrutura logística, cujos fluxos dispõem de múltiplas possibilidades de direcionamento. “O conhecimento dos sistemas de engenharia presentes em cada área é, pois, um dado analítico fundamental, instruindo-nos sobre as possibilidades e os limites à ação dos sistemas sociais” (Santos, [1993]:137-38).

Pelos nodais centrais podemos entender a capacidade de ação dos atores, sobretudo o poder das empresas de pôr as massas em circulação e as possibilidades de encontro entre os circuitos espaciais e os círculos de cooperação, gerando influências sobre a hierarquia urbana. Para ilustrar com mais clareza a “relevância logística” dos nodais centrais em relação à rede estruturadora de fluxos proposta neste trabalho, resolvemos confeccionar uma série de ilustrações (DIAGRAMA 5 e QUADROS 9, 10, 11, 12, 13 e 14), disposta a seguir, que demonstra quantitativa e qualitativamente a densidade dos fluxos e a escala dos fixos por modais.

DIAGRAMA 5 – NODAIS CENTRAIS: DIRECIONAMENTO DOS FLUXOS RODOVIÁRIOS E FLUVIAIS

(NC4) PORTO VELHO

- (1) BR 319: Humaitá [AM];
 (2) Rio Madeira: São Carlos do Jamari [RO]; Humaitá, Manicoré, Novo Aripuanã, Borba, Nova Olinda do Norte e Manaus [AM];
 (3) BR 364: Ariquemes, Ji-Paraná, Cacoal e Vilhena [RO]; Cáceres, Cuiabá e Rondonópolis [MT]; Rio Verde, Goiânia e Brasília [GO/DF]; Sudeste [via Triângulo Mineiro e SP] e Sul [via MS];
 (4) BR 364: Guajará-Mirim [RO]; Rio Branco e Cruzeiro do Sul [AC].

(NC1) MANAUS

- (1) BR 174: Presidente Figueiredo e Itacoatiara [AM]; Boa Vista e Pacaraima [RR];
 (2) Rio Amazonas: Parintins [AM]; Óbidos, Santarém, Monte Alegre, Prainha, Almeirim e Belém [PA]; Macapá [AP]; UE e EUA [Canal do Norte];
 (3) Rio Madeira: Nova Olinda do Norte, Borba, Novo Aripuanã, Manicoré e Humaitá [AM]; Porto Velho [RO], Centro-Oeste [via MT]; Sudeste [via GO] e Sul [via MS];
 (4) Rios Solimões [Tefé, Coari e Tabatinga], Juruá [Eirunepé e Cruzeiro do Sul] e Purus [Lábrea e Boca do Acre];
 (5) Rio Negro: Barcelos, Santa Isabel do Rio Negro e São Gabriel da Cachoeira [AM].

(NC2) BELÉM

- (1) Oceano Atlântico (via Baía do Guajará): EU, EUA e América do Sul;
 (2) BR 316: Barcarena e PA 150 [via alça viária]; Castanhal [PA]; Nordeste [via MA]; Araguaína e Palmas [TO]; Centro-Oeste [via GO]; Sudeste/Sul [via Triângulo Mineiro e SP];
 (3) PA 150: Tucuruí, Marabá, BR 230 e Redenção [PA]; Mato Grosso [via BR 158];
 (4) Rio Amazonas (via Estreito de Breves): Macapá [AP], Almeirim, Monte Alegre, Santarém e Óbidos [PA]; Parintins e Manaus [AM].

(NC4) DF/GOIÂNIA

- (1) BR 153: Palmas e Araguaína [TO]; Imperatriz [MA]; Redenção, Marabá e Belém [PA];
 (2) BR 020: Nordeste [via BA];
 (3) BRs 040/050: Uberlândia e Belo Horizonte [MG]; Vitória [ES]; Rio de Janeiro [RJ]; São Paulo e Santos [SP];
 (4) BR 153: Sul [via Triângulo Mineiro e SP];
 (5) BR 060: Rio Verde e Jataí [GO]; Rondonópolis, Cuiabá e Cáceres [MT] e Norte [via RO/AC].

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

SEM ESCALA

QUADRO 9 – NODAIS CENTRAIS: MODAL RODOVIÁRIO (CARGA)

		TIPO DE OPERADOR			
		ETC ¹		TAC ²	
NC1	Manaus	434		1.512	
	Itacoatiara	7	441 (93,4%)	6	1.518 (96%) ³
	AM	472		1.580	
NC2	Belém	520		1.360	
	Ananindeua	291		729	
	Barcarena	42	853 (37%)	63	2.152 (29,5%)
	PA	2.305		7.273	
NC3	Goiânia	933		6.252	
	Aparecida de Goiânia	210		1.049	
	Anápolis	178	1.321 (43,4%)	2.985	10.286 (38,3%)
	GO	3.040		26.873	
	DF	911		6.489	
	Porto Velho	275		748	
NC4	RO	1.217	22,6%	5.215	14,3%

FONTE: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Dados de 2006.

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.: 1 Empresa de Transporte Rodoviário de Carga;

2 Transportador Rodoviário Autônomo;

3 Percentuais em relação ao total do Estado.

QUADRO 10 – MOVIMENTO PENDULAR DE PASSAGEIROS NO ANEL DF/GOIÂNIA (2005)

	LINHAS INTERESTADUAIS	LINHAS SEMI-URBANAS ¹
LOCALIDADES	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Das 500 localidades com maior movimento de passageiros do País, Brasília é a quarta (total de 3.167.407 passageiros), atrás de São Paulo (10.961.967), Rio de Janeiro (6.071.331) e Curitiba (3.646.349); ✓ Logo após a quinta colocação de Belo Horizonte (2.471.096) aparece Goiânia (2.035.643); ✓ Anápolis é a 55ª colocada, com 386.092 passageiros. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Das 69 localidades com linhas semi-urbanas registradas, 29 fazem a ligação entre Goiás e o Distrito Federal; ✓ No ranking do total de passageiros transportados estão Brasília (36.477.990), Águas Lindas de Goiás (13.921.143), Taguatinga (12.090.630), Gama (8.036.065) e Planaltina (6.601.035).
LINHAS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ A linha Brasília/Formosa (GO), com 332.267 passageiros transportados; e Goiânia/Brasília, com 331.362, são, respectivamente, a oitava e a nona mais densas do País. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ A linha Brasília/Águas Lindas de Goiás, operada por duas empresas, é a mais densa do país, com 13.807.058 de passageiros transportados.
EMPRESAS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Das 209 empresas registradas, as cinco com maior movimento de passageiros registrado operam as rotas entre Goiás e o Distrito Federal (Viação Anapolina, Taguatut, Empresa Santo Antônio, Rápido Planaltina e Viação Luziânia). 	

FONTE: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.: 1 Linhas com extensão de até 75 km.

QUADRO 11 – NODAIS CENTRAIS: MODAL RODOVIÁRIO (PASSAGEIROS)

	EMPRESAS REGULARES	LINHAS INTERESTADUAIS REGULAMENTADAS ¹
NC (Mauaus)	(2) União Cascavel e Transacreana.	(2) [RR] Boa Vista e Caracarái.
NC (Belém)	(6) Transbrasiliana, Boa Esperança, Rápido Marajó, Exp. Guanabara, Itapemirim e Exp. Continental.	(22) [TO] Araguaína e Palmas; [MA] São Luís, Imperatriz e Santa Inês; [PI] Parnaíba, Teresina e Picos; [CE] Fortaleza; [RN] Natal e Mossoró; [PB] João Pessoa; [PE] Recife; [AL] Maceió; [SE] Aracaju; [BA] Salvador; [GO] Goiânia; [DF] Brasília; [RJ] Rio de Janeiro e [SP] São Paulo.
NC ²	(32) Transbrasiliana, Rápido Marajó, Exp. Guanabara, Itapemirim, V. Central Bahia, Gontijo, São Cristóvão, Exp. União, Novo Horizonte, Pássaro Verde, Sertaneja, Santa Izabel, Útil, Motta, Exp. São Luiz, Xavante, União Cascavel, Aragarina, Anapolina, Golanésia, Goiânia, Planalto de Campina Grande, Transpiauí, Real Exp. Santo Antônio, Rápido Federal, Estrela, Nossa Stra. da Penha, Exp. São José do Tocantins, Nacional Exp., Andorinha, V. São Luiz, Barrattur, Maia e Durão, Moreira e Taguatur.	(102) [GO] Goiânia, Anápolis, Uruaçu, Porangatu, Caldas Novas, Pires do Rio, Santa Terezinha de Goiás, Catalão, Ipameri, Campos Belos, Mato Seco, Jaraguá, Rialma, Barro Alto, Niquelândia, Divinópolis de Goiás, Golanésia, Posse, Inhumas, Campinaçu e Ceres; [MT] Cuiabá, Cáceres, Vila Rica e Aripuanã; [MS] Campo Grande e Paranaíba; [PA] Belém; [RO] Porto Velho; [TO] Araguaína, Araias e Dianópolis; [MA] São Luís e Imperatriz; [PI] Teresina, Picos, Corrente, Canto do Buriti, Floriano, Bom Jesus e São Raimundo Nonato; [CE] Fortaleza e Sobral; [RN] Natal; [PB] João Pessoa, Campina Grande e Guarabira; [PE] Recife e Caruaru; [AL] Maceió, [BA] Salvador, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Cocos, Barreiras, Carinhanha, Bom Jesus da Lapa, Riachão das Neves, Valença, Ibotirama, Seabra, Santa Rita de Cássia, Santana, Guanambi e Campo Alegre de Lourdes; [MG] Belo Horizonte, Uberlândia, Uberaba, Araxá, Patrocínio, São Gotardo, João Pinheiro, Pirapora, Montes Claros, Januária, Ituiutaba, Brasília de Minas, São Francisco, Araguari, Passa Três, Patos de Minas, Arinos, Juiz de Fora, Riachinho, Itacarambi, São Lourenço, Ubá, São João del Rei e Bonfínópolis de Minas; [RJ] Rio de Janeiro; [ES] Vitória; [SP] São Paulo, Ribeirão Preto, Santos, Araraquara, São José do Rio Preto, Presidente Prudente e Aparecida; [PR] Curitiba, Foz do Iguaçu e Maringá e [RS] Porto Alegre.
		Anápolis (6) [DF] Brasília; [MT] Pedra Preta; [MG] Belo Horizonte e Uberaba; [SP] São Paulo e [RJ] Rio de Janeiro.
		(64) [DF] Brasília; [MT] Cuiabá, Rondonópolis, Barra do Garças, Água Boa, Cocalinho, Pedra Preta, Torixoréu e S. Félix do Araguaia; [MS] Campo Grande; [PA] Belém, Marabá, Redenção, Conceição do Araguaia, Xinguara e Stana. do Araguaia; [TO] Araguaína, Guaraí, Gurupi, Tocantinópolis, Porto Nacional, Colinas do TO, Paratso do TO, Arraias, Paranã, Palmeirópolis, Taguatinga, Araguaçu, Cristalândia, Filadélfia, Pedro Afonso, Dianópolis, Formoso do Araguaia e Miracema do Norte; [MA] São Luís e Imperatriz; [PI] Teresina e Parnaíba; [CE] Fortaleza e Sobral; [RN] Natal; [PE] Recife; [BA] Salvador, Vitória da Conquista, Barreiras, Ilhéus, Correntina, Porto Seguro e Sta. Maria da Vitória; [MG] Belo Horizonte, Uberlândia, Uberaba, Araguari, Ituiutaba e Unai; [SP] São Paulo, Ribeirão Preto, Franca, São José do Rio Preto, Santos, Taubaté e Barretos; [RJ] Rio de Janeiro e [PR] Curitiba.
		Outros (2) Taguatinga/Campo Grande e Planaltina/São Paulo.
		(16) [AM] Humaitá; [AC] Rio Branco; [MT] Colniza e Cuiabá; [MS] Campo Grande; [DF] Brasília; [GO] São Luís de Montes Belos; [CE] Fortaleza; [MG] Uberlândia e Mantena; [ES] Colatina; [SP] São Paulo; [PR] Cascavel, Maringá e Curitiba e [SC] Criciúma.
NC (Porto Velho)	(14) União Cascavel, Serra Azul, V. Rondônia, Transacreana, Gontijo, T. Kaszewiski, Rotas Viação do Triângulo, Colibri, Exp. Maia, Águia Branca, Pretti, Itapemirim, Aragarina e Andorinha.	

FONTE: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.: 1A maioria das linhas atende outras cidades durante o itinerário;

2Não estão sendo consideradas as viagens entre os municípios integrantes da Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno (Ride).

QUADRO 12 – NODAIS CENTRAIS: MODAL AÉREO

AEROPORTO	MOVIMENTO OPERACIONAL ¹		LINHAS REGULARES ⁴	
	Aviões ²	Pax	Carga (em t) ³	
Internacional Eduardo Gomes – Manaus	31.470	1.508.022	(a) <u>Total</u> : 139.958.553; (b) <u>Terminal</u> : 30.520 (I) e 10.117 (E).	(a) <u>Destinos</u> (Copa): Cidade do Panamá (7); (b) <u>Destinos</u> (Gol/TAM): Belém (1/1), Santarém (1/1), Boa Vista (1/0), Porto Velho (1/0), Brasília (2/2) e Guarulhos/SP (2/2); (c) <u>Destinos</u> (Rico/Trip/Total): [AM] Parintins (13), Tefé (12), Tabatinga, Coari, Carauari e Eirunepé (6), São Gabriel da Cachoeira (4), Manicoré, Borba e Maués (3), Santa Isabel do Rio Negro, Barcelos, Fonte Boa, Lábrea, Humaitá e São Paulo de Olivença (2); [PA] Belém e Santarém (19), Itaituba e Altamira (7), Carajás, Porto Trombetas e Tucuruí (5); [AC] Rio Branco e Cruzeiro do Sul (7); [RO] Porto Velho (9), Ji-Paraná e Vilhena (1); [TO] Araguaína (5); [MT] Cuiabá e Rondonópolis (1); [DF] Brasília (5); [PR] Curitiba e Londrina (1); [SP] Campinas (1); [MG] Belo Horizonte, Uberlândia e Uberaba (5) e [CE] Fortaleza (1); (d) <u>Táxi aéreo</u> : 9 empresas.
Internacional de Belém – Val-de-Cans	34.218	1.523.714	(a) <u>Total</u> : 19.755.648; (b) <u>Terminal</u> : 174 (I) e 1.586 (E).	(a) <u>Destinos</u> (Surinam Airways/Meta): Cayena, Martinica e Guadalupe (7) e Georgetown (3); (b) <u>Destinos</u> (Gol/TAM): Manaus (1/1), Santarém (1/1), Macapá (2/3), São Luís (1/3), Fortaleza (1/1), Brasília (2/3), Congonhas/SP (0/1) e Galeão/RJ (1/1); (c) <u>Destinos</u> (Meta/Rico/Total/Puma/Sete): [PA] Santarém (30), Altamira (24), Itaituba (18), Monte Dourado (13), Carajás (10), Conceição do Araguaia, Marabá, Ourilândia do Norte, Redenção, Santana do Araguaia, Porto Trombetas e Tucuruí (5), Monte Alegre, Breves e Porto de Moz (3), Oriximiná (2); [RR] Boa Vista (3); [AP] Macapá (2); [TO] Araguaína (8) e Palmas (3); [AM] Manaus (19) e Parintins (12); [MA] Balsas e Imperatriz (5); [MT] São Félix do Araguaia (5); [DF] Brasília (5) e [MG] Belo Horizonte, Uberlândia e Uberaba (5); (d) <u>Táxi aéreo</u> : 15 empresas.
Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek	130.885	9.426.569	(a) <u>Total</u> : 83.811.080; (b) <u>Terminal</u> : 2.950 (I) e 1.586 (E).	(a) <u>Destinos</u> (INT): Lisboa; (b) <u>Destinos</u> (Gol/TAM): Goiânia (3/7), Cuiabá (2/3), Rio Branco (2/0), Porto Velho (1/2), Manaus (2/2), Belém (2/2), Palmas (1/2), São Luís (1/2), Imperatriz (1/1), Teresina (2/2), Fortaleza (2/2), Natal (1/1), Recife (3/2), Maceió (1/1), Salvador (3/3), Vitória (0/1), Galeão/RJ (9/7), Congonhas/SP (8/13), Cumbica/SP (3/2), Belo Horizonte (4/4), Campinas (2/2), São José do Rio Preto (0/1), Curitiba (3/2), Florianópolis (0/1) e Porto Alegre (2/2); (c) <u>Destinos</u> (Ocean Air/Sete/Trip/Passaredo/Total): [GO] Goiânia (9), Gurupi e Minaçu (5); [MT] São Félix do Araguaia (5), Confresa (3); [MS] Campo Grande e Dourados (5); [PA] Belém, Altamira, Santarém, Carajás, Porto Trombetas e Tucuruí (5); [AM] Manaus e Parintins (5); [TO] Araguaína (5); [PR] Curitiba e Cascavel (10), Maringá e Londrina (5); [SC] Florianópolis (5); [RS] Porto Alegre (5), [SP] Ribeirão Preto (7), Franca (6), São Paulo e Campinas (5), Rio Preto (1); [RJ] Rio (5); [MG] Belo Horizonte, Uberlândia e Uberaba (5) e [BA] Salvador (10), Barreiras e Vitória da Conquista (5); (d) <u>Táxi aéreo</u> : 8 empresas.
Internacional de Goiânia – Santa Genoveva	37.729	1.236.466	(a) <u>Total</u> : 5.668.624; (b) <u>Terminal</u> : 313 (I) e 51 (E).	(a) <u>Destinos</u> (Gol/TAM): Brasília (3/6), Campo Grande (0/1), Congonhas/SP (4/6) e Guarulhos/SP (1/1); (b) <u>Destinos</u> (Passaredo/Sete/Trip): [GO] Gurupi e Minaçu (5); [MT] Cuiabá e São Félix do Araguaia (5), Confresa (3); [DF] Brasília (10); [MS] Campo Grande e Dourados (5); [PR] Curitiba, Londrina, Maringá e Cascavel (5); [SP] São Paulo, Ribeirão Preto, Rio Preto e Campinas (5); [MG] Uberlândia (5); [RS] Porto Alegre (5) e [BA] Salvador (5); (c) <u>Táxi aéreo</u> : 4 empresas.
Internacional de Porto Velho – Governador Jorge Teixeira	10.739	293.895	(a) <u>Total</u> : 2.717.996; (b) <u>Terminal</u> : não possui.	(a) <u>Destinos</u> (Gol/TAM): Manaus (1/0), Rio Branco (1/0) e Brasília (1/2); (b) <u>Destinos</u> (Rico/Trip): [RO] Ji-Paraná e Vilhena (1); [AM] Manaus (9), Lábrea e Humaitá (2); [AC] Rio Branco e Cruzeiro do Sul (7); [MT] Cuiabá e Rondonópolis (1); [PR] Curitiba e Londrina (1) e [SP] Campinas (1); (c) <u>Táxi aéreo</u> : 4 empresas.

FONTE: Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero) e companhias aéreas.

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

Obs.: 1Dados de 2005; 2Total de pousos e decolagens; 3Importação (I) e Exportação (E); 4O número entre parêntesis corresponde ao número de vôos semanais, levando-se em consideração que nem todos são diários. Em relação aos vôos Gol e TAM, que juntas detêm 85,6% do mercado doméstico (dados da Anac para 2006), estão computados apenas os diretos, sem escala. Os vôos da Varig, por causa de sua readequação operacional em curso, e da BRA não estão sendo considerados.

QUADRO 13 – NODAIS CENTRAIS: MODAL FLUVIAL (PORTOS ORGANIZADOS)

NODAL		AP ¹	OPERADORES PORTUÁRIOS	MOVIMENTO OPERACIONAL ²											
				Longo curso (em t)			Cabotagem (em t)			Navegação interior (em t)			Mercadorias		
				GS ³	GL ⁴	CG ⁵	GS	GL	CG	GS	GL	CG	Embarque (E)	Desembarque (D)	
NC	NC(Manaus)	SNPH	(5) Transerm, Chibatão, Transnav, Amazônia e Expresso Oliva	0	0	204.844 (E) 61.215 (D) 143.629	0	0	929.706 (E) 347.469 (D) 582.237	0	0	0	n/d	n/d	
	Belém ⁶	CDP	(15) Alunorte, Albrás, Amazon, Brisa, BF, Copral, Convicon, GRP, Majonav, Navport, Docenave, Ocrim, Paranav, Transnav e Tropical.	160.834 (D) 160.834	32.857 (D) 32.857	978.183 (E) 852.084 (D) 126.099	0	1.311.067 (D) 1.311.067	0	352.279 (E) 352.279 (D) 0	14.947 (E) 13.551 (D) 1.396	Total: 1.217.914 t (1) Madeira serrada: 44% (2) Gasolina comum: 33,9% (3) Óleo diesel: 20,3%	Total: 1.632.253 t (1) Óleo diesel: 50,9% (2) Gasolina comum: 11,6% (3) GLP: 10,6%		
			Vila do Conde	2.163.662 (E) 1.882.861 (D) 280.801	499.108 (D) 499.108	744.784 (E) 706.792 (D) 37.992	6.052.399 (E) 27.326 (D) 6.025.073	561.071 (D) 561.071	28.596 (E) 1.023 (D) 27.573	0	50.365 (E) 50.365 (D) 0	2.907 (E) 2.666 (D) 241	Total: 2.671.033 t (1) Alumina: 64,7% (2) Alumínio: 15,9% (3) Manganês: 4,8%	Total: 7.431.819 t (1) Bauxita: 81,1% (2) Óleo combustível: 7,54% (3) Soda caustica: 6,4%	
NC	NC(Porto Velho)	SOPH	(9) Socorro Carvalho, Jertec, Ronav, Hermasa, Brisan, Sarave, Frápia, Emplhar e NaveRondônia	0	0	0	0	0	1.934.582 (E) 1.772.866 (D) 161.716	0	346.596 (E) 227.507 (D) 119.089	Total: 2.000.373 t (1) Soja a granel: 79% (2) Milho a granel: 9,6% (3) Carretas: 7%	Total: 280.805 t (1) Adubo: 57,6% (2) Carretas: 35% (3) Telha Brasilit: 6,4%		
NS	NS(Santarém)	CDP	(9) Agenavi, Amazon, Brisa, BF, Convicon, Cargill, Paranav, Transnav e Tropical.	616.138 (E) 616.138 (D) 0	0	141.108 (E) 141.108 (D) 0	0	0	529.943 (D) 529.943	0	72.626 (E) 10.124 (D) 62.502	Total: 767.370 t (1) Soja a granel: 59, % (2) Milho a granel: 20,8% (3) Madeira serrada: 18,4%	Total: 650.190 t (1) Soja a granel: 68,3% (2) Milho a granel: 13,2% (3) Madeira serrada: 6,3%		

FONTE: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Companhia Docas do Pará (CDP), Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH) e Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

Obs.: 1 Autoridade portuária;

2 Dados do Anuário Portuário de 2004;

3 Granel sólido;

4 Granel líquido;

5 Carga geral;

6 Inclui os Terminais de Outeiro e Miramar.

QUADRO 14 – NODAIS CENTRAIS: MODAL FLUVIAL (TERMINAIS PORTUÁRIOS DE USO PRIVATIVO MISTO)

EMPRESA	NODAL	TERMO DE AUTORIZAÇÃO EXPEDIDO PELO ÓRGÃO REGULADOR		
		nº	Data	Modalidade
Transportes Bertolini Ltda.	Santarém Belém Macapá	232	27/09/05	Uso privativo misto
		210 209	28/06/05 28/06/05	
Hermasa Navegação da Amazônia S.A.	Itacoatiara	01 153	06/05/02 11/10/04	Uso privativo misto Ampliação das instalações de armazenagem
Companhia Refinadora da Amazônia	Belém	149	04/10/04	Construção e exploração de terminal de uso exclusivo
Ocirim S.A. Produtos Alimentícios	Manaus	146	27/09/04	Uso privativo misto
J.F. de Oliveira Navegação Ltda.	Porto Velho Belém	74 113	1º/12/03 15/06/04	Uso privativo misto
Cargill Agrícola S.A. Super Terminais Comércio e Indústria Ltda.	Porto Velho Manaus	91 90	15/03/04 17/02/04	Uso privativo misto Uso privativo misto Ampliação das instalações
Petrobrás Transporte S.A. (Transpetro)	Manaus	80	05/01/04	Uso privativo misto
Sabino de Oliveira Comércio e Navegação S.A. (Sanave)	Manaus	79	15/12/03	Uso privativo misto
Chibatão Navegação e Comércio Ltda.	Manaus	12 45	08/08/02 07/07/03	Uso privativo misto Construção e exploração de TUPM
Ibepar Participações Ltda.	Manaus	05	25/08/03	Uso privativo misto

FONTE: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

b) Nodais secundários: assemelham-se ao que Braudel (1996) chamou de “cidades-etapa”, já que rodeiam os pólos a maior ou menor distância, associadas ou cúmplices, e freqüentemente sujeitas ao seu papel secundário.

- ✓ Vilhena/RO (NS¹): chamada de “Portal da Amazônia”, representa a mais nova base do agronegócio em Rondônia, além de constituir um ponto avançado de fiscalização importante na superposição entre as BRs 174 e 364. Também serve de base de apoio para o atual processo migratório em direção ao noroeste do Mato Grosso;
- ✓ Rio Branco/AC (NS²): procura incrementar a situação de entreposto logístico do Acre com as perspectivas de saída para o Pacífico;
- ✓ Boa Vista/RR (NS³): sem conexão rodoviária direta com as outras regiões do País, depende do movimento de Manaus e procura incentivar a saída para o Caribe pela Venezuela;
- ✓ Macapá-Santana/AP (NS⁴): sem conexão rodoviária direta com as outras regiões do País, depende do movimento de Belém e busca um novo uso para o seu porto após o esgotamento das jazidas de manganês da Serra do Navio;
- ✓ Santarém/PA (NS⁵): quarta maior cidade da porção brasileira da Amazônia, tem sido alvo de investimentos vultosos em relação à logística de escoamento de grãos pela calha do Amazonas. Também é uma base de apoio para a recente expansão do agronegócio no centro-norte do Pará;
- ✓ Altamira/PA (NS⁶): entroncamento da BR 230 com o Rio Xingu, constitui importante entreposto entre Santarém e Marabá. O Porto de Vitória do Xingu fica a 45 km, pela PA 415;
- ✓ Marabá/PA (NS⁷): agrega toda a produção extrativista oriunda na faixa da Transamazônica e representa importante ponto de ligação com o Tocantins e com toda a Região Nordeste;
- ✓ Redenção/PA (NS⁸): base de apoio para as frentes pioneiras que avançam pela “Terra do Meio”, no centro-sul do Pará;
- ✓ Araguaína/TO (NS⁹): principal pólo produtor do Tocantins, também serve de base para a recente expansão do agronegócio no sul do Maranhão;
- ✓ Palmas/TO (NS¹⁰): principal centro de serviços do Estado, tem uma das mais altas taxas de crescimento populacional do País (cerca de 5% a.a.);
- ✓ Sinop/MT (NS¹¹): pólo madeireiro nos anos 70-80 e atual capital do agronegócio no Mato Grosso, agrega uma grande diversidade de serviços e serve de base de apoio na BR 163 para as frentes pioneiras que se espalham pelo centro-norte do Estado;
- ✓ Cuiabá – Várzea Grande/MT (NS¹²): maior concentração populacional do Estado e principal pólo de serviços e mercado consumidor da rota para o Acre;

- ✓ Rondonópolis/MT (NS¹³): entroncamento rodoviário estratégico em direção a São Paulo e ao Paraná, agrega as maiores plantas agroindustriais do Centro-Oeste;
- ✓ Barra do Garças/MT (NS¹⁴): base de apoio para a recente expansão do agronegócio no leste do Estado e para as frentes pioneiras que se espalham pela BR 158, além de entreposto da rota Cuiabá – Goiânia pela BR 070 e GO 060;
- ✓ Rio Verde/GO (NS¹⁵): principal pólo goiano do agronegócio;
- ✓ Anápolis/GO (NS¹⁶): integra o anel nodal DF/Goiânia.

c) Nodais terciários: constituídos pelos centros urbanos de relativa importância para a circulação local e regional e pelos terminais extravertidos (ferroviários e fluviais).

- ✓ Ji-Paraná/RO (NT¹): situado no centro do Estado, está se tornando um entreposto logístico e uma base produtiva de relevância regional;
- ✓ Cruzeiro do Sul/AC (NT²): ponta final da BR 364, também é acessível por Manaus pelos rios Solimões e Juruá;
- ✓ Humaitá/AM (NT³): base de apoio para a frente pioneira que se desloca até Apuí pela BR 230;
- ✓ Boca do Acre/AM (NT⁴): entroncamento da BR 317 com o Rio Purus, é entreposto da rota fluvial entre Manaus e Rio Branco;
- ✓ Coari/AM (NT⁵): a construção do gasoduto da Petrobrás até Manaus tem transformado a vida socioeconômica da cidade;
- ✓ Itacoatiara/AM (NT⁶): ponta final da base logística de exportação de grãos do Grupo Amaggi, integra o anel nodal de Manaus;
- ✓ Barcarena/PA (NT⁷): pólo de processamento e exportação de bauxita;
- ✓ Itaituba/PA (NT⁸): entreposto entre a BR 230 e o Rio Tapajós;
- ✓ Açailândia/MA (NT⁹): importante entroncamento ferroviário (EFC e FNS) e rodoviário (BRs 010 e 222) com destino a São Luís;
- ✓ Imperatriz/MA (NT¹⁰): segunda maior cidade do Estado e entreposto comercial estratégico entre Belém, Marabá e Araguaína;
- ✓ Alta Floresta/MT (NT¹¹): base de apoio às frentes pioneiras que se deslocam pelas adjacências da divisa MT/PA;
- ✓ Juína/MT (NT¹²): entreposto das frentes pioneiras que avançam para Aripuanã (MT) e Colniza (MT) e da rota com destino a Cuiabá, via Brasnorte (MT). Sua polaridade está sendo disputada por Rondônia e Mato Grosso;
- ✓ Tangará da Serra/MT (NT¹³): principal centro de serviços entre Cuiabá e a Chapada dos Parecis;
- ✓ Cáceres/MT (NT¹⁴): acessa a Hidrovia do Pantanal, pelo Rio Paraguai;

- ✓ Alto Araguaia/MT (NT¹⁵): ponta inicial da Ferronorte, rede ferroviária extravertida com destino ao Porto de Santos;
- ✓ Jataí/GO (NT¹⁶): grande produtora agropecuária e entreposto entre as BRs 060 e 364, com ligação ao Triângulo Mineiro, Noroeste Paulista e Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná.

III) RAMAIS: constituem os demais vetores de circulação, funcionando como elos de coleta, abastecimento e estruturação dos fluxos que se dirigem ao eixo central da rede ou que dele partem. Alguns se encontram em consolidação, ou seja, foram planejados como grandes “eixos de penetração”, mas a situação precária (geralmente ausência de pavimentação e manutenção) restringe e prejudica a fluidez.

a) Ramais internos: situam-se no interior do perímetro do eixo central, estabelecendo ligações intra-estaduais e/ou intra-regionais e dividindo-o em zonas internas de tráfego.

- ✓ BR 230/AM [em consolidação] (RI¹): o trecho Humaitá – Apuí (467 km sem pavimentação) é foco de expansão do agronegócio e de novas frentes pioneiras;
- ✓ Rio Tapajós/PA (RI²): ligação regional entre Santarém e Itaituba;
- ✓ BR 230/PA [em consolidação] (RI³): o trecho Itaituba – Altamira – Marabá (1.014 km sem pavimentação), constituído por frentes pioneiras antigas, é um eixo intermodal;
- ✓ Rio Xingu/PA (RI⁴): ligação regional de Altamira com Santarém, Belém e Macapá;
- ✓ PA 150 (RI⁵): variável da Belém-Brasília, é importante eixo de escoamento do Pará, ligando Belém à divisa com o Mato Grosso (1.298 km com pavimentação) e cortando zonas de produção siderúrgica, mineral, madeireira e agropecuária. Acesso à UHE Tucuruí;
- ✓ BR 163/MT-PA (RI⁶): eixo tido como a melhor opção logística de escoamento da produção de grãos do Mato Grosso e de eletroeletrônicos do PIM. O trecho Cuiabá – Guarantã do Norte/MT (726 km com pavimentação) apresenta fluxo regular e crescente. O anunciado asfaltamento do trecho restante, até Santarém (1.053 km), corta áreas de floresta bem preservada e repleta de terras indígenas, provocando conflitos entre atores de interesses divergentes;
- ✓ BR 158/MT [em consolidação] (RI⁷): corta o Vale do Araguaia, tradicional área de produção pecuária, e acessa Canarana e Querência, novas zonas de expansão do agronegócio no leste do Estado. Após a divisa com o Pará, transforma-se na PA 150;
- ✓ BR 070 + GO 060/GO-MT (RI⁸): variável da ligação Cuiabá – Goiânia pelas BRs 163, 364 e 060, proporciona acesso a BR 158;
- ✓ BR 364 + MTs 235, 246, 343 e 358/MT (RI⁹): rota de escoamento da produção de grãos da Chapada dos Parecis e de biodiesel, estende-se do entroncamento com a BR 163 (Posto Gil

e Jangada) ao entroncamento com a BR 174 (Comodoro) por duas variáveis: via Tangará da Serra, Barra do Bugres e Nova Olímpia (MTs 246, 343 e 358) e via Diamantino;

- ✓ BR 174/RO-MT [em consolidação] (RI¹⁰): rota das frentes pioneiras que se dirigem ao Noroeste Mato-Grossense, via Juína (MT).

b) Ramais adjacentes: situam-se fora do perímetro do eixo central, mas estão ligados a ele por nodais centrais ou secundários. Geram as principais zonas externas de tráfego, que podem ser amazônicas (em direção ao Acre, Amapá, Roraima e vale dos rios Negro, Solimões, Juruá, Purus e Trombetas) ou de ligação nacional (com as demais regiões do País).

- ✓ BR 364/RO-AC [amazônico] (RA¹): única via de acesso rodoviário ao Acre. Ligação com o Pacífico pelo Peru, via Assis Brasil/AC; e com a Bolívia, via Brasiléia/AC e Guajará-Mirim/RO;
- ✓ Rios Solimões, Purus e Juruá/AM-AC [amazônico] (RA²): única via de acesso terrestre ao centro-oeste do Amazonas (Coari, Tefé, Fonte Boa, Santo Antônio do Içá, São Paulo de Olivença, Tabatinga, Japurá, Eirunepé e Canutama). Acesso ao Acre por Cruzeiro do Sul (Juruá) e Boca do Acre/AM (Purus);
- ✓ Rio Negro/AM [amazônico] (RA³): única via de acesso terrestre a São Gabriel da Cachoeira, Santa Isabel do Rio Negro, Barcelos e Moura;
- ✓ BR 174/AM-RR [amazônico] (RA⁴): única via de acesso rodoviário a Roraima. Ligação com o Caribe pela Venezuela, via Pacaraima/RR; e pela Guiana, via Bonfim/RR;
- ✓ Rio Trombetas/PA [amazônico] (RA⁵): rota de escoamento do alumínio extraído pela Mineração Rio do Norte S/A (MRN) e acesso fluvial a Oriximiná/PA;
- ✓ PA 254, 419, 423 e 429 [amazônico] (RA⁶): esse conjunto de rodovias (sem pavimentação) entre Oriximiná e Prainha, passando por Óbidos, Cuminá, Alenquer e Monte Alegre, constitui a mais nova expansão do agronegócio no norte do Pará. Liga-se a Santarém pela balsa regular de Porto Santana do Tapará;
- ✓ Estreito de Breves/PA-AP [amazônico] (RA⁷): rota fluvial de ligação entre Belém e Macapá, via Breves/PA e Santana/AP;
- ✓ BRs 316/PA + 222/MA [ligação nacional] (RA⁸): principais elos da Amazônia Oriental com os Estados nordestinos, via Santa Inês/MA, Teresina e Picos/PI. Acesso ao Porto de Itaqui;
- ✓ TO 222 [ligação nacional] (RA⁹): com a expansão do agronegócio no sul do Maranhão, tornou-se importante elo entre a Belém-Brasília e Balsas/MA, via Araguaína/TO e Carolina/MA;
- ✓ TOs 010/280 + BR 020/DF [ligação nacional] (RA¹⁰): principal conexão entre o Centro-Oeste e o Nordeste, via Barreiras/BA e Corrente/PI;

- ✓ BR 040/DF [ligação nacional] (RA¹¹): rodovia radial que interliga Brasília a Belo Horizonte e Rio de Janeiro, via Paracatu/MG. Acesso aos portos de Vitória, Rio de Janeiro e Sepetiba/RJ;
- ✓ BR 050/DF [ligação nacional] (RA¹²): rodovia radial que interliga Brasília a São Paulo, via Uberlândia/MG. Registra alto volume de tráfego e corta as zonas mais produtivas do interior paulista (Ribeirão Preto e Campinas). Acesso ao Porto de Santos e ao Vale do Paraíba;
- ✓ BRs 452-153/GO [ligação nacional] (RA¹³): conexão do Centro-Oeste com as regiões Sul e Sudeste, via Itumbiara/GO, Frutal/MG, São José do Rio Preto/SP, Ourinhos/SP e Londrina/PR. Acesso aos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul/SC;
- ✓ BR 364/GO [ligação nacional] (RA¹⁴): conexão do Centro-Oeste com as regiões Sul e Sudeste, via Jataí/GO, São Simão/GO (acesso à Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná), Ituiutaba/MG e BR 153;
- ✓ BR 163/MT [ligação nacional] (RA¹⁵): principal elo entre o Mato Grosso e a Amazônia Ocidental com São Paulo e o Sul do País, via Rondonópolis/MT e Campo Grande/MS, com as variáveis (a) Dourados/MS – Guaíra/PR ou (2) Presidente Prudente/SP – Londrina/PR. Acesso aos portos de Santos, Paranaguá e São Francisco do Sul.

c) Ramais extravertidos: praticamente toda a circulação (geralmente de *commodities* agrícolas, florestais e minerais) é dirigida para o mercado externo.

- ✓ Estrada de Ferro Carajás/EFC (RE¹): administrada pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), liga a província mineralógica de Carajás (PA) ao Porto de Itaqui. Minério de ferro, níquel, cobre e zinco são as principais *commodities* transportadas;
- ✓ Estrada de Ferro Trombetas/EFT (RE²): administrada pela MRN, transporta o alumínio da província mineralógica de Oriximiná (PA) ao Porto Trombetas, nas margens do rio homônimo;
- ✓ Estrada de Ferro Jari/EFJ (RE³): administrada pelo Grupo Orsa, proprietária do Projeto Jari desde 2000, atende o escoamento de celulose e madeira certificada das áreas produtoras até o porto e distrito industrial de Munguba, em Monte Dourado (PA), às margens do Rio Jari (divisa PA/AP);
- ✓ Ferrovia Norte do Brasil/Ferronorte (RE⁴): conecta o terminal de Alto Araguaia (MT) à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e desta ao Porto de Santos. Até maio de 2006, pertenceu à Brasil Ferrovias, quando foi vendida para a América Latina Logística (ALL) por R\$ 1,405 bilhão – que se comprometeu a saldar a dívida de R\$ 1,6 bilhão da antiga controladora com o BNDES;

- ✓ Ferrovia Norte-Sul/FNS (RE⁵): controlada pela empresa estatal Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, está em operação (sob a concessão da CVRD) de Estreito (MA) a Açailândia (MA), onde se conecta a EFC rumo ao Porto de Itaqui. Na ponta sul, já está construído o trecho Anápolis – Petrolina de Goiás.

A licitação de concessão por 30 anos do trecho Açailândia – Palmas já foi adiada por duas vezes pelo Tribunal de Contas da União (TCU) por causa de irregularidades no valor a ser pago pela concessionária – essa quantia será utilizada pela Valec para levar os trilhos de Araguaína (TO) à capital do Tocantins (359 km). O Departamento Nacional de Infra-Estrutura Terrestre (DNIT) está efetuando as devidas readequações no edital de licitação, já analisado e aprovado pelo TCU.

5.4 Relações entre o ‘quadrilátero’ e a rede urbana

A configuração em quadrilátero da rede estruturadora de fluxos de certa forma se sobrepõe à tipologia da rede urbana brasileira proposta pela *Série Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*, editada em 2001 em conjunto pelo Ipea, IBGE e Núcleo de Economia Social Urbana e Regional da Universidade Estadual de Campinas (Nesur/Unicamp).

Acreditamos que tal evidência, sobretudo a sobreposição entre o “eixo central” da rede (rios Amazonas e Madeira, Belém-Brasília e Brasília-Acre) e as linhas de influência dos centros urbanos (QUADRO 15), constitua um elemento a mais no conjunto de argumentos que estamos tentando lançar para corroborar a nossa idéia central, sem entrar em questão sobre a metodologia adotada e desconsiderando qualquer tipo de comparação entre a tipologia da rede estruturadora de fluxos evocada por esta Dissertação e a observada na série supracitada (de base estritamente urbana)⁹⁵.

O referido estudo conclui que a rede urbana brasileira é caracterizada por seis categorias espaciais – metrópoles globais (MG), nacionais (MN) e regionais (MR); centros regionais (CR) e centros sub-regionais 1 (CSR1) e 2 (CSR2) – e pela presença de três estruturas urbanas – Centro-Sul, Centro-Norte e Nordeste –, que se diferenciam pelo ritmo da urbanização, nível de adensamento da rede de cidades e grau de complementaridade entre os centros urbanos que as compõem¹⁹⁶.

Cada estrutura urbana é subdividida em sistemas urbano-regionais, vistos como circuitos da rede que possuem características estruturais e dinâmicas próprias e diferenciadas entre si (Ipea *et al*, 2001a). A estrutura denominada Centro-Norte, composta pelos sistemas urbano-regionais (a) Norte; (b) Cuiabá e (c) Brasília-Goiânia, é a que nos interessa neste momento (MAPA 6).

MAPA 6 – ESTRUTURA URBANA DO ‘CENTRO-NORTE’

FONTE: Ipea *et al* (2001a:105).

QUADRO 15 – CORRESPONDÊNCIA ENTRE A REDE URBANA E O ‘QUADRILÁTERO’

REDE URBANA*			‘EIXO CENTRAL’			
Estrutura urbana	Sistemas Urbano-regionais	Categorias espaciais	Troncos	Nodais centrais	Nodais secundários	Nodais terciários
Centro-Norte	(1) Norte	MR (Manaus e Belém) CR (Porto Velho e Rio Branco) CSR1 (Macapá e Boa Vista) CSR2 (Santarém, Marabá, Ji-Paraná e Castanhal)	Rios Madeira e Amazonas e BRs 316/010	Manaus, Belém e Porto Velho	Santarém e Vilhena	Ji-Paraná, Humaitá, Barcarena e Açailândia
	(2) Cuiabá	CR (Cuiabá) CRSR1 (Rondonópolis)	BRs 364/163/174	*****	Cuiabá/Várzea Grande e Rondonópolis	Cáceres e Alto Araguaia
	(3) Brasília/Goiânia	MN (Brasília) MR (Goiânia) CSR1 (Anápolis, Rio Verde, Palmas e Imperatriz) CSR2 (Araguaína)	BRs060/153/226/ 010	DF/Goiânia	Anápolis, Rio Verde, Palmas e Araguaína	I Imperatriz e Jataí

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.:*Segundo Ipea *et al* (2001a).

O primeiro sistema, ainda no estágio de bacia urbana, compreende as regiões de influência de Belém e Manaus, que polarizam as grandes extensões territoriais da Região

Norte, projetando sua área de influência através dos centros regionais de Porto Velho e Rio Branco. “É ainda um sistema em consolidação e expansão, com elevados indicadores de crescimento urbano, podendo ter sua área redefinida pela expansão da área de influência de Cuiabá e, principalmente, de Brasília/Goiânia, cuja projeção sobre a Amazônia meridional e oriental tende a acentuar-se no futuro” (Ipea *et al*, 2001a:114, grifo nosso).

O segundo sistema compreende a área de influência de Cuiabá, cuja projeção rumo ao noroeste da Região Centro-Oeste avança em direção a Rondônia, disputando com a área de influência de Manaus. “Devido às características do povoamento e do desenvolvimento recente da fronteira de recursos, (...) polariza uma área cuja organização espacial já se formou em bases urbanas, isto é, na forma de uma fronteira urbanizada” (Ipea *et al*, 2001a:114).

O terceiro sistema compreende as regiões de influência de Brasília e Goiânia, tido como um complexo territorial que projeta sua área de influência em direção ao norte, avançando sobre o território que anteriormente era polarizado por Belém. “É inegável que sua projeção no cenário nacional já extrapola os limites regionais” (Ipea *et al*, 2001a:114, grifo nosso).

Concordamos plenamente com a idéia exposta em relação ao futuro do arranjo territorial do Centro-Oeste, que “depende da capacidade de ‘soldar’ uma rede urbana nas dimensões da economia regional, o que, em poucas palavras, significa solidificar os laços que unem os quatro grandes centros urbanos que comandam a região” (Ipea *et al*, 2001a:114). O papel estratégico de Rondonópolis (acrescentaremos Rio Verde e Jataí), na interface entre Brasília/Goiânia e Cuiabá, “será fundamental para consolidar o tecido urbano regional”.

Acreditamos que esse processo já se encontra em estágio inicial com a expansão das plantas agroindustriais e da lavoura de cana-de-açúcar no Sudoeste Goiano, induzindo a transferência da atividade pecuária para o Mato Grosso e um fluxo intra-regional de soja pela BR 364, a fim de abastecer o consumo animal dos produtores associados às fábricas da Perdígão em Rio Verde e Mineiros.

Ao discorrer sobre os termos de referência regionais, o estudo conclui que os pólos de Manaus e Belém operam como verdadeiros “espaços concorrenciais”, cuja lógica acentua a fragmentação regional na medida em que formam áreas de interesses restritos. E acrescenta: “Além desses pólos, podem ser identificadas cidades espalhadas pelo espaço regional, cujas ligações e encadeamento parecem não consubstanciar elos de redes. Mesmo quando enfocados da perspectiva da noção de mercado, esses espaços de assentamento parecem não possuir característica ou peso econômico que justifique tal classificação” (Ipea *et al*, 2001b:76).

Ora, a idéia acima parece conspirar contra a hipótese central deste trabalho, mas o contexto temporal do documento consultado (1980-1996) não leva em consideração eventos

de extrema relevância econômica que ocorreram a partir da segunda metade dos anos 90. O crescimento da inserção internacional do PIM tem contribuído para transformar o eixo Manaus – Belém em complementar, e não mais concorrencial, além da destacada emergência da Hidrovia do Madeira, que incrementa os fluxos entre o Centro-Oeste e o Norte.

Se outras redes urbanas regionais são encaradas pela série como “segmentos de redes ligando mais de um espaço regional”, acreditamos que o “eixo central” da rede proposta neste trabalho já desempenha esse papel no âmbito nacional. O próprio estudo ainda sinaliza que tais segmentos – relações do Centro-Oeste e suas interligações com o Triângulo Mineiro e sul da Região Norte – começam a evidenciar o sentido econômico da ligação pela formação de áreas de produção (pecuária, grãos, etc) e intensificação do fluxo de mercadorias.

Nesse aspecto reside o papel das frentes pioneiras e do trinômio madeira – boi – soja como dinâmicas de deslocamento da fronteira e a fluidez proporcionada pelas duas “pinças rodoviárias que contornam a hinterlândia”, já tidas por nós como verdadeiras “linhas de soldagem” da Amazônia Legal com os demais “pedaços” do País.

As cidades da Amazônia desempenham um papel fundamental na articulação produtiva regional, pois um amplo leque de estratégias territoriais – composto por áreas protegidas em macro escala – não permite o seu povoamento pleno. Conseqüentemente, verifica-se uma indução à concentração espacial do tecido socioeconômico que põe frente a frente estratégias logísticas díspares e não-complementares, muitas vezes incapazes de expressar a complexidade do uso do território na Amazônia.

A distribuição seletiva dos nodais pela hiléia parece corroborar a idéia apresentada por Saint-Clair Trindade Jr. (1998) de que a urbanização na Amazônia teria como tendência a ascensão das cidades médias e a ocorrência de um reforço a concentração espacial metropolitano. Nesta última perspectiva, nos perguntamos se o entorno de Manaus já não pode ser considerado uma região metropolitana.

A implantação de *company towns*, de aeroportos e o crescimento populacional de cidades próximas a estes reafirmam fatores de externalidades (...) positivas oferecidas pela aglomeração metropolitana. Fora isso, a reafirmação de centros regionais em espaços influenciados pela dinâmica dos novos empreendimentos ou pelas novas atividades surgidas foi responsável por reforçar essa relativa independência aos centros maiores, ao mesmo tempo em que se encarregam de reestruturar a rede urbana, que ganhou uma certa complexidade, reflexo e condição da organização do espaço a essas novas condições econômicas. (1998:61)

Aos principais centros urbanos de Mato Grosso e Goiás, parece que coube perfeitamente o papel de “plataforma de ocupação” da hiléia, uma espécie de “plano intermediário logístico” entre a Região Concentrada e a Região Norte – condição que contribuiu decisivamente para a ruptura do padrão flúvio-linear da organização espacial da Amazônia e do modelo dendrítico de sua rede urbana, embora na Amazônia Oriental este ainda se encontre muito presente.

Notas

⁹⁴Cerca de 20% dos 5.200 vôos diários (nacionais e internacionais) contabilizados nos 67 aeroportos administrados pela Infraero passam por Brasília (escala ou origem/destino).

⁹⁵O estudo leva em consideração os novos padrões de articulação das economias regionais em função do grau de abertura comercial; os novos recortes territoriais (eixos de desenvolvimento); o surgimento de novas espacialidades na economia brasileira e os novos padrões de mobilidade espacial da população.

⁹⁶Os critérios para a classificação da rede urbana do Brasil levam em consideração a centralidade (intensidade e dimensão da estrutura do centro urbano); os centros decisórios do processo de acumulação de capital e a intensidade do intercâmbio de informações; a escala da urbanização (tamanho populacional), a complexidade e diversificação da economia urbana e o grau de diversificação das atividades de serviços.

CAPÍTULO 6 – O PAPEL DA CIRCULAÇÃO NO DESLOCAMENTO DA FRONTEIRA

É evidente (...) que, apesar de sua fachada e de sua posição oceânica, o Brasil é antes de tudo um continente. (Monbeig, [1954]:85)

O espaço geográfico é muito mais do que simples oferta de caminhos, ainda que também seja isso. (Santos, [1996]:92)

Partimos do pressuposto de que o termo fronteira agrícola consolidou-se durante o regime militar, indicando implicitamente uma visão capitalista de apropriação, ocupação e uso do espaço. Dessa forma, cabe-nos tentar avaliar o atual estágio do processo de expansão da fronteira, sobretudo no que diz respeito à importância da fluidez territorial nesse contexto – e quais as relações que são estabelecidas com a rede estruturadora de fluxos proposta neste trabalho.

Dessa forma, estamos considerando quatro elementos que, sob o nosso ponto de vista, tornam-se, a partir do último quarto do século XX, verdadeiras dinâmicas territoriais de deslocamento da fronteira: (1) a trama espacial exercida por novas e antigas frentes pioneiras; (2) o trinômio madeira – boi – soja; (3) a possível pavimentação da BR 163 (Cuiabá – Santarém) e (4) a atuação da empresa Expresso Araçatuba.

São dinâmicas que alavancam e estruturam “espasmos econômicos” que cada vez mais aproximam o Centro-Sul da Amazônia, em movimentos contínuos de apropriação e ocupação da fronteira agrícola. Dessa forma, asseguram a integração entre fixos e fluxos, auxiliando no processo de consolidação da rede urbana; garantem a expansão dos meios de circulação e as condições da produção e induzem a conexão de subespaços locais e regionais ao mercado nacional, mesmo que esse processo necessariamente não seja extensivo a todos os agentes sociais dos lugares.

6.1 Dos fundos territoriais à expansão da fronteira agrícola, novas e antigas frentes pioneiras estruturam-se a partir de eixos rodoviários

Se nos países de origem colonial a apropriação de novas terras estruturou a sua razão de ser em épocas de completa subordinação político-econômica, os Estados nacionais que surgiram após os processos de independência terão na manutenção dos fundos territoriais – que na ótica colonizadora são os estoques de espaço de apropriação futura (Robert de Moraes, 2002) – e na continuidade da expansão espacial fortes elementos de legitimação e construção do imaginário coletivo. Dessa forma, muitas das determinações

coloniais permanecem vigentes no Brasil contemporâneo – como a imposição de novas estruturas econômicas e o choque de interesses, entre outros –, em um país cujas economias regionais, muitas vezes atreladas a desígnios exógenos, vislumbram perspectivas de crescimento na disponibilidade de tais fundos.

Dessa forma, para a compreensão da formação socioespacial brasileira é importante salientar a manutenção ativa dos condicionantes da conquista espacial e os interesses regionais em torno dos fundos territoriais, que vivenciam processos ou perspectivas de expansão sobre eles (Robert de Moraes, 2002). O país é visto como um espaço, sobretudo como um espaço a ser conquistado e ocupado. Como constituem importantes estoques de fontes minerais, vegetais e animais, os fundos territoriais adquiriram um papel fundamental desde o contexto do regime colonial, estimulando os países centrais a exercer continuamente o controle político da periferia – na qual o Brasil está inserido.

Assim, segundo o autor (2002:108), o centro do sistema sempre procura meios de garantir o acesso a tais fundos (controle estratégico), “adaptando o território nacional aos requerimentos postos pelos padrões internacionais de acumulação”. À medida que a racionalidade regida por uma técnica informacional exógena avança em direção às regiões Norte e Centro-Oeste, avança também a chamada fronteira agrícola, que acaba se superpondo à lógica do fundo territorial. O “embate” entre o que é chamado de moderno e o que é tido como subdesenvolvido, cujo curso acaba por valorizar alguns lugares em detrimento de outros, anuncia iminentes desarranjos territoriais e prováveis conflitos.

A fronteira agrícola ganha força e mexe com o imaginário de alguns setores da sociedade brasileira, induzindo fluxos de capitais, bens e pessoas para áreas pouco povoadas e de difícil acesso, que tempos atrás experimentavam uma dinâmica local relativamente autônoma em relação aos principais centros do País. Esse termo forja uma visão estritamente capitalista de apropriação e ocupação do espaço, cujas progressões de frentes pioneiras é apenas o quadro inicial desse processo.

A configuração de uma ‘mancha pioneira’

Em primeiro lugar, cabe uma pergunta: o conceito de frente pioneira ainda é válido? Acreditamos que sim, pois a progressão dessas marchas é um dado extremamente relevante na dinâmica territorial contemporânea de grandes porções da Amazônia (sobretudo no Pará e Mato Grosso), na qual aquela visão de conquista e apropriação do espaço, que tipicamente incide sobre os fundos territoriais, é expressa de forma nítida pelos atores que procuram se beneficiar, lícita ou ilicitamente, desse processo.

Como colocou o próprio Monbeig, nas frentes pioneiras o povoamento ainda está em curso, com o cultivo de terras há pouco recobertas, submetidas a avanços constantes de pioneiros, a abertura de novas fazendas e ao contínuo deslocamento migratório, além da posse incompleta da terra em pontos localizados. “O conceito geográfico de frente pioneira foi (...) amplamente revisto para aplicar-se à Amazônia no momento de sua integração à nação (...). Mesmo que se trate, pela forma, de uma repetição histórica do processo de apropriação territorial, ela vem acompanhada de novas ideologias de conquista, mais voltadas para o crescimento econômico do que para o desenvolvimento. Além disso, a Amazônia propiciaria uma aceleração do fenômeno” (Droulers, 2006:180).

Essas frentes pioneiras, que hoje configuram uma verdadeira mancha quase que contígua, movimentam-se por zonas do País em que ainda não é possível dizer que as condições urbanas e econômicas estejam consolidadas. A presença do Estado é, de certo modo, distante e há um caráter extensivo intrínseco no processo de apropriação das terras, levando a inúmeros conflitos – a situação fundiária⁹⁷ dessas áreas é um verdadeiro caos, da qual se origina a expressão “terra de ninguém”. Em toda a Amazônia, existem 111 milhões de hectares não titulados.

Além disso, lançamos a idéia de que, atualmente, novas frentes são comandadas por frentes antigas, núcleos urbanos que se tornaram centros regionais relevantes ao longo das últimas quatro décadas. Preferimos chamá-los de centros difusores, dada a capacidade de fornecimento de ordens e serviços para os pequenos municípios que gravitam ao seu redor. Assim, estamos diante daquela situação, descrita por Lobato Corrêa (1997), de valorização do território pelas frentes pioneiras, que, a partir de regiões antigas, criaram novas regiões.

Humaitá (AM), Santarém (PA), Itaituba (PA), Altamira (PA), Marabá (PA), Vilhena (RO) e Barra do Garças (MT) são núcleos antigos que passaram por um processo de revigoramento oriundo da valorização econômica de algum produto local ou da abertura de rodovias de penetração. Sinop (MT), Alta Floresta (MT) e Redenção (PA) são núcleos novos, criados a partir das políticas de colonização implantadas pelo regime militar (QUADRO 16).

QUADRO 16 – CENTROS DIFUSORES DA ‘MANCHA PIONEIRA’

MUNICÍPIOS ¹	POPULAÇÃO ²		PIB ³ (EM MIL R\$)				ESTRUTURA FINANCEIRA ⁴
	Total	Outros	VAA	VAI	VAS	NOM	
Santarém (PA) 1775	262.538	70,96% 11,47	294.246	196.001	534.807	1.048.294	BB (3), Basa, CEF, HSBC, Banpara, Bradesco e Itaú 73.266
Itaituba (PA) 1935	94.750	68,06% 1,52	75.052	66.900	175.361	319.569	BB, CEF, Basa, Banpara e Bradesco 27.187
Altamira (PA) 1911	77.439	80,43% 0,48	148.994	60.017	162.313	377.952	BB, Basa, Banpara, CEF, HSBC e Bradesco 60.182
Marabá (PA) 1913	168.020	79,98% 11,13	148.498	748.515	542.104	1.470.758	BB (3), CEF, Bradesco, Basa, HSBC, Itaú e Banpara 130.899
Humaitá (AM) 1890	32.796	73,15% 0,99	14.509	25.522	59.341	99.839	BB, Basa e Bradesco 5.494
Vilhena (RO) 1977	53.598	94,41% 4,65	47.588	173.307	249.106	508.257	BB, CEF, Basa, Bradesco, Itaú e HSBC 57.620
Sinop (MT) 1979	74.831	90,48% 23,42	130.182	184.475	417.891	810.137	BB (2), CEF, Basa, Bradesco, Real, Itaú, HSBC e Unibanco 380.902
Alta Floresta (MT) 1979	46.982	79,36% 5,25	104.417	76.983	140.914	334.428	BB, CEF, Bradesco, Itaú e HSBC 83.534
Barra do Garças (MT) 1914	52.092	91,12% 5,70	72.829	102.826	185.792	378.810	BB, CEF, Bradesco, Basa, Itaú e HSBC 264.286
Redenção (PA) 1982	63.251	94,25% 16,54%	108.694	126.031	144.175	383.638	BB, CEF, Basa, Banpara, HSBC e Bradesco 47.624

FONTE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.: 1Abaixo do nome do município está o ano de sua criação; 2Dados do Censo 2000. Outros: percentual de população urbana e densidade demográfica (habitantes/km²); 3Valor adicionado na agropecuária (VAA), indústria (VAI), serviços (VAS) e valor nominal (NOM). Dados de 2003; 4Número de agências bancárias e total anual das operações de crédito (em mil R\$). Dados de 2004.

Na maioria dos casos, entretanto, o raio de polarização desses centros difusores ainda está indefinido por uma série de circunstâncias. Como essas transformações são de certo modo imprevisíveis, até mesmo municípios que por ora estão submetidos a influência de um determinado centro difusor podem redirecionar a matriz origem/destino de suas relações. Boa parte dessas relações estão inseridas em um contexto urbano regional que Lobato Côrrea (2006) chamou de “segmentos novos”, ou seja, comandadas por cidades ou embriões urbanos que surgiram recentemente ao longo dos grandes eixos rodoviários.

É preciso levar em consideração que as modificações territoriais em áreas de fronteira agregam um conjunto de eventos que geralmente denota temporalidades assimétricas. O avanço da estrutura econômica articulada pelo trinômio madeira – boi – soja; as políticas públicas de incentivos fiscais e de abertura e/ou pavimentação de vias rodoviárias, os fluxos migratórios e o (des)ordenamento fundiário são alguns deles.

Exatamente pelo último elemento exposto acima não estamos considerando o eixo da BR 364, em Rondônia, como um vetor de frente pioneira. “Noventa por cento da área do Estado está regularizada e não há mais espaço para assentamentos”, explicou Ivonelson Sá

Sobreira, responsável pelo grupamento técnico da unidade do Incra de Ji-Paraná. “O esquema de colonização e regularização fundiária estabelecido pelos militares funcionou e apenas a faixa de Buritis a Costa Marques apresenta algum tipo de conflito.”

Como a situação fundiária daquele Estado está praticamente consolidada, entendemos que o poder de gestão territorial exercido pelo poder público estadual é muito maior e mais bem definido, traçando ele próprio as estratégias que serão adotadas para a sua ocupação produtiva e, indiretamente, demográfica. Dessa forma, a exposição da terra à ação espontânea e/ou especulativa de pioneiros, aventureiros e excluídos é inibida. Em última instância, a ação do Estado tende a prevalecer no planejamento e direcionamento dos arranjos territoriais.

Sob o nosso ponto de vista, as direções e as tendências do entrelaçamento entre antigas e novas frentes pioneiras atualmente constituem uma mancha (MAPA 7, QUADRO 17 e TABELA 9) com a seguinte composição:

QUADRO 17 – MUNICÍPIOS COMPONENTES DA ‘MANCHA PIONEIRA’¹

	VETORES ESTRUTURANTES	MUNICÍPIOS	ÁREA (EM KM ²)	POPULAÇÃO ²
[1]	♦ Vilhena (RO) ♦ BR 174 e MT 170	(8) Aripuanã, Brasnorte, Castanheira, Colniza, Cotriguaçu, Juína, Juruena e Rondolândia	124.124	113.751 0,91
[2]	♦ Alta Floresta (MT) ♦ MT 208	(5) Apiacás, Carlinda, Nova Bandeirantes, Nova Monte Verde e Paranaíta	43.642	42.993 0,98
[3]	♦ Alta Floresta (MT) e/ou Sinop (MT) ♦ BR 163 e MT 320	(8) Colíder, Guarantã do Norte, Matupá, Nova Canaã do Norte, Nova Guarita, Novo Mundo, Peixoto de Azevedo e Terra Nova do Norte	42.462	129.554 3,05
[4]	♦ Alta Floresta (MT) e/ou Sinop (MT) ♦ MT 220	(6) Juara, Nova Maringá, Novo Horizonte do Norte, Porto dos Gaúchos, São José do Rio Claro e Tabaporã	54.132	67.456 1,25
[5]	♦ Sinop (MT) ♦ BR 163	(8) Cláudia, Feliz Natal, Itaúba, Marcelândia, Nova Santa Helena, Santa Carmem, União do Sul e Vera	46.181	60.484 1,31
[6]	♦ Barra do Garças (MT) ♦ BR 070	(4) Gaúcha do Norte, Nova Brasilândia, Paranatinga e Planalto da Serra	46.797	28.614 0,61
[7]	♦ Barra do Garças (MT) ♦ BR 158	(24) Alto Boa Vista, Água Boa, Araguaiana, Bom Jesus do Araguaia, Campinópolis, Canabrava do Norte, Canarana, Cocalinho, Confresa, Luciara, Nova Nazaré, Nova Xavantina, Novo Santo Antônio, Novo São Joaquim, Querência, Porto Alegre do Norte, Ribeirãoascalheira, Santa Cruz do Xingu, Santa Terezinha, Santo Antônio do Leste, São Félix do Araguaia, São José do Xingu, Serra Nova Dourada e Vila Rica	168.191	189.404 1,12
[8]	♦ (PA) Santarém, Altamira, Itaituba e Marabá ♦ BRs 163 e 230	(13) Anapu, Aveiro, Belterra, Brasil Novo, Medicilândia, Novo Progresso, Novo Repartimento, Pacajá, Placas, Rurópolis, Trairão, Uruará e Vitória do Xingu	153.343	282.183 1,84
[9]	♦ Santarém (PA) ♦ PAs 168 e 254	(5) Alenquer, Curuá, Monte Alegre, Óbidos e Prainha	86.036	186.133 2,16
[10]	♦ Redenção (PA) ♦ PA 150	(13) Água Azul do Norte, Bannach, Conceição do Araguaia, Cumaru do Norte, Floresta do Araguaia, Ourilândia do Norte, Pau d'Arco, Rio Maria, Santa Maria das Barreiras, Santana do Araguaia, São Félix do Xingu, Tucumã e Xinguara	168.929	270.568 1,60
[11]	♦ Humaitá (AM) ♦ BR 230	(3) Apuí, Manicoré e Novo Aripuanã	143.713	69.021 0,48

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.: 1Na composição total da área e da população, não estão sendo considerados os dados dos centros difusores.

2População absoluta e densidade demográfica. Dados do Censo 2000. Para os municípios criados a partir de 2001, a população está estimada (1º/07/05).

MAPA 7 – DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA "MANCHA PIONEIRA"

LEGENDA

CENTROS DIFUSORES

MT - Sinop, Alta Floresta e Barra do Garças
PA - Redenção, Marabá, Altamira, Santarém e Itaituba
AM - Humaitá RO - Vilhena

SEDE DOS MUNICÍPIOS COMPONENTES
DA "MANCHA PIONEIRA"

ESCALA

0 600 km

BASE CARTOGRAFICA: Mapa Político do IBGE (2005)

ELABORAÇÃO: Giuliano Novais

IDEALIZAÇÃO: Daniel M. Huertas

EIXO CENTRAL DA REDE EXTRUTURADORA DE FLUXOS

EIXOS RODOVIÁRIOS ESTRUTURANTES

1 - BR 174 (Vilhena-Juína), 2 - BR 163 (Sinop-Santarém), 3 - BR 060 (Barra do Garças-BR 364/174),
4 - BR 158 (Barra do Garças-divisa MT/PA), 5 - BR 230 (Itaituba-Marabá), 6 - BR 230 (Humaitá-Apuí),
7 - MT 170 (Juína-Cotriguaçu), 8 - MT 208 (Cotriguaçu-Alta Floresta), 9 - MT 320 (Alta Floresta-BR 163),
10 - MT 220 (BR 163-Porto dos Gaúchos), 11 - PA 150 (divisa MT/PA-Marabá) e 12 - PA 254 (Prainha-Óbidos)

VIAS DE CIRCULAÇÃO SECUNDÁRIAS

TABELA 9 – BASE ECONÔMICA DA ‘MANCHA PIONEIRA’*

	Estrutura empresarial ¹ (unidades e pessoal ocupado)		PIB ² (em mil R\$)				Estrutura financeira ³ (agências e crédito)	Pecuária ⁴	Lavoura temporária ⁵ (área plantada e produção)			Pólos madeireiros ⁶				
	Indústria de transformação	Comércio	VAA	VAI	VAS	NOM			PIB/Km ²	Arroz	Milho	Soja	A	B	C	D
[1]	646 4.823	1.577 3.401	376.957	88.945	276.952	866.511	6,981	BB (3), Bradesco (2) e HSBC 87.968	1.852.607 (a) 16,2 (b) 14,9	31.282 59.239	21.518 66.560	118.146 340.262	FI FN	162	940 559,1	134,2
[2]	164 692	585 1.013	177.270	15.546	97.821	302.833	6,939	BB e Bradesco 17.995	1.032.173 (a) 24,0 (b) 23,6	6.700 19.636	6.450 19.577	1.310 3.987	FI FN	75	660 283,6	49,4
[3]	545 3.371	2.316 4.901	356.662	126.752	315.968	818.162	19,268	BB (4), Bradesco (3) e HSBC (2) 210.468	1.990.600 (a) 15,3 (b) 46,8	23.000 61.350	21.431 60.772	12.903 38.709	FI	67	400 191,8	33,5
[4]	333 2.707	1.020 2.138	467.939	64.777	209.766	777.008	14,353	BB (4) e Bradesco (3) 77.482	1.414.720 (a) 20,9 (b) 26,1	47.280 159.367	17.850 48.140	122.433 359.703	FI	62	650 289,9	52,4
[5]	710 5.717	844 1.802	355.004	98.445	175.913	684.781	14,828	Bradesco (4) e BB 16.960	583.448 (a) 9,6 (b) 12,6	56.487 202.435	17.314 45.592	76.223 236.176	FA FI	246	2.540 1.106,9	205,6
[6]	94 982	571 933	242.857	9.972	87.372	348.771	7,452	BB e Bradesco 35.120	920.207 (a) 32,1 (b) 19,6	59.849 159.329	2.320 7.916	89.470 216.246	FA	*	*	*
[7]	439 2.601	3.147 6.150	1.279.107	131.182	601.127	2.061.034	12,254	BB (8) e Bradesco (9) 353.078	4.678.111 (a) 24,6 (b) 27,8	103.697 241.004	46.683 126.809	383.730 992.455	FA	*	*	*
[8]	660 3.493	1.296 2.562	1.123.545	97.350	457.589	1.698.009	11,073	BB (5) e Basa (4) 32.544	2.040.090 (a) 7,2 (b) 13,3	51.082 97.699	29.717 42.164	1.510 4.076	FI FN	232	1.860 778,9	211,2
[9]	75 281	718 1.092	291.958	31.386	245.976	568.504	6,846	BB (3)/Basa (3)/Banpara (2) 29.750	493.242 (a) 2,6 (b) 5,7	12.984 34.507	43.550 94.240	400 768	*	*	*	*
[10]	294 2.788	2.394 4.431	1.475.869	220.350	533.802	2.253.993	13,342	BB (6), Bradesco (7), Basa (2) e Banpara (2) 115.625	4.742.409 (a) 17,5 (b) 28,0	52.006 80.948	64.046 107.385	1.970 4.605	FA FI	55	320 127,8	24,2
[11]	29 171	402 359	60.770	21.678	107.875	190.898	1,328	Bradesco (3) e BB 77.127	114.949 (a) 1,6 (b) 0,79	4.918 8.027	3.810 7.988	0	FN	*	*	*

FONTE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon) e Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).

ORGANIZAÇÃO E ELABORAÇÃO: Daniel M. Huertas.

OBS.: *Não estão sendo considerados os dados dos centros difusores;

1Dados de 2003; 2Valor adicionado na agropecuária (VAA), indústria (VAI), serviços (VAS). O valor nominal (NOM) corresponde à soma dos três valores anteriores com os impostos recebidos; com os valores da produção das atividades da administração pública (APU) e com o diferencial entre juros recebidos e pagos (*dummy* financeiro). Dados de 2003;

3Número de agências bancárias e valor total anual das operações de crédito (em mil R\$). Dados de 2004;

4Efetivo total do rebanho bovino (2003) seguido da relação boi per capita (a) e boi por km² (b);

5Referente à área plantada (em hectares) e à produção (em toneladas). Dados de 2003;

6Referências: (A) tipologia das áreas de exploração fronteira antiga (>30 anos), intermediária (10 a 30 anos) e nova (<10 anos) ou novo pólo madeireiro]; (B) nº de empresas (micro serrarias, serrarias, laminadoras e fábricas de compensados); (C) consumo de toras e produção processada (em mil m³) e (D) renda bruta (em US\$ milhões). Dados de 2004. O asterisco (*) indica que atualmente não constitui um pólo madeireiro.

A “mancha pioneira”, portanto, é estruturada a partir de eixos rodoviários e centros difusores que funcionam como verdadeiros vetores de seu dinamismo territorial. Suas características gerais são as seguintes:

- ✓ Baixa densidade demográfica (menos de 3 habitantes/km²) e crescimento populacional acima da média nacional (superior a 3% a.a.);
- ✓ Necessidade de fluidez e organização em torno de vias rodoviárias de penetração (em situação precária) que se articulam com a malha rodoviária nacional;
- ✓ A maioria dos municípios foi criada a partir da década de 70;
- ✓ Estruturação a partir de centros difusores, ou seja, núcleos urbanos mais consolidados e irradiadores de dinamismo econômico, com funções terciárias ampliadas (abastecimento regular de combustível, comércio de insumos e máquinas agrícolas, empresas de geoprocessamento e licenciamento ambiental, linhas aéreas regionais, agências bancárias, recrutamento de mão-de-obra qualificada e representações de órgãos públicos relevantes);
- ✓ Relativo equilíbrio dos setores primário e terciário na composição do PIB municipal e menor valor nominal do setor secundário;
- ✓ Disponibilidade de diversas linhas rodoviárias interestaduais de passageiros regulamentadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e de linhas aéreas regionais;
- ✓ Base econômica ancorada na pecuária bovina e na exploração madeireira, na qual coexiste uma combinação desses elementos que praticamente desarticulou a estrutura pretérita dos lugares, condicionando-os a fatores exógenos;
- ✓ Introdução do cultivo da soja, ainda em fase inicial ou de experimentação, geralmente associado às lavouras de milho e arroz para preparar a terra;
- ✓ Aumento exponencial das taxas anuais de desmatamento, cujos vetores se entrelaçam com os três setores supracitados;
- ✓ Atuação cada vez mais racional de grandes empresas (Grupo Amaggi, ADM, Bunge e Cargill) na logística do transporte da soja para o mercado externo, cuja diretriz se baseia na intermodalidade e no escoamento pela bacia amazônica;
- ✓ Processo de ocupação ancorado em estratégias especulativas, acarretando conflitos fundiários e posse ilícita e/ou incompleta da terra.

É uma tarefa complicada e arriscada encontrar um critério que possa definir uma frente pioneira no atual período, principalmente onde ela começa e onde ela termina, mas acreditamos que os municípios que apresentam as características supracitadas podem ser

enquadrados nesse modelo de estruturação territorial. “Uma das originalidades do Brasil é a presença de uma frente pioneira de grande amplitude, uma das mais potentes do mundo, que continua a progredir para o noroeste do País. É um sistema complexo, com aspectos positivos e outros nem tanto, que pode ser analisado em termos econômicos, demográficos, sociais e ambientais. Analisá-los simultaneamente mostra que, de fato, produz-se uma sucessão de fenômenos cuja superposição é apenas parcial, de modo que a sua localização precisa é uma das chaves de análise da evolução em curso” (Théry e Mello, 2005:287).

No caso mato-grossense, por conveniência resolvemos incluir todos os municípios componentes das mesorregiões Norte e Nordeste, exceto aqueles contidos nas microrregiões dos Parecis (Campo Novo dos Parecis, Campos de Júlio, Comodoro, Diamantino e Sapezal) e do Alto Teles Pires (Boa Esperança do Norte, Ipiranga do Norte, Itanhangá, Lucas do Rio Verde, Nobres, Nova Mutum, Nova Ubiratã, Santa Rita do Trivelato, Sorriso e Tapurah). Entendemos que tais municípios já estão completamente integrados ao agronegócio, com uma base econômica bem estruturada e definida⁹⁸.

No restante do Estado, as mesorregiões geográficas Sudoeste, Centro-Sul e Sudeste também não são consideradas zonas de frentes pioneiras por se tratar de municípios de colonização antiga e cultura tradicional (casos das cidades pantaneiras e das antigas cidades da mineração) ou de colonização recente e base agropecuária consolidada (casos de Rondonópolis e Primavera do Leste).

Em relação ao Pará, foram incluídos os municípios adjacentes às principais vias que se dirigem ao Mato Grosso (BR 163 e PA 150, de Xinguara a Santana do Araguaia) e ao trecho da Transamazônica entre Itaituba e Marabá. As cidades envolvidas pelo Projeto Grande Carajás não foram consideradas frentes pioneiras, pois a dinâmica territorial vigente ao longo da PA 275 (Parauapebas, Curionópolis e Eldorado dos Carajás) mantém fortes laços com as atividades desenvolvidas pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

Na margem esquerda do Amazonas, as cidades cortadas pelas PAs 254, 419, 423 e 429, onde despontam novos focos de cultivo de soja, também foram consideradas. Alvos recentes do agronegócio, estão sendo submetidas a novos arranjos territoriais e a todo aquele processo especulativo típico de uma frente pioneira. Segundo o prefeito de Óbidos (PA), Jaime Silva (PTB), o desmatamento registrado recentemente no município é “pressão da nova fronteira agrícola”. *“Um dia os grandes produtores vão chegar. Já estão chegando.”*⁹⁹ O paranaense Caetano Vendruscolo trocou Sorriso por Alenquer (PA), onde arrendou 250 hectares para plantar soja. *“Vejo Santarém como Cuiabá nos anos 70. Mas acho que o ciclo vai acontecer ainda mais rápido aqui.”*¹⁰⁰

O caso da iminente pavimentação da BR 163, entre Guarantã do Norte (MT) e Santarém, será analisado separadamente por causa do jogo de forças e da magnitude de escala dessa obra tão polêmica. No sul do Amazonas, o trecho da Transamazônica entre Humaitá e Apuí, também submetido aos caprichos do agronegócio, está se tornando o primeiro foco de uma frente pioneira naquele Estado, que historicamente tem apresentado os mais baixos índices de desmatamento da Amazônia. Também proliferam as denúncias de grilagem entre Manicoré e Apuí. “*Os grileiros aterrorizam as comunidades ribeirinhas, que lá não têm água, luz, posto de saúde e nem sequer um posto telefônico*”¹⁰¹, desabafa Márcia Valéria Cunha, coordenadora da Comissão Pastoral da Terra (CPT) no Amazonas.

As condições de fluidez na ‘mancha pioneira’

De modo geral, as condições de fluidez na “mancha pioneira” são extremamente precárias. Levam-se dias, e às vezes semanas, no ir-e-vir de pessoas e mercadorias. Os principais obstáculos são as demoradas travessias de balsas, a ausência de pavimentação em quase todas as rodovias e a generalizada falta de segurança e manutenção das vias. Os motoristas que se aventuram por essas plagas são verdadeiros “guerreiros do volante”, sofrendo com a poeira na seca e com os extensos lamaçais no período chuvoso. É um Brasil que se movimenta pela força de vontade de quem se aventurou – ou foi induzido a se aventurar – e pela necessidade da sobrevivência.

No centro-norte do Mato Grosso, o traçado das vias implantadas nos anos 70 obedeceu aos desígnios das colonizadoras particulares, sem qualquer tipo de ordenamento racional. A maioria das estradas foi aberta pelas próprias companhias, cujo intuito era o de maximizar a especulação latifundiária. As ligações são confusas, muitas vezes não se conectam ou seguem um caminho mais longo. Tidas como “estradas de penetração”, não compõem, portanto, uma malha viária. Essa lógica demonstra a ausência de planejamento, apesar de toda a propaganda oficial da época ter enfatizado os planos de governo para a expansão da fronteira agrícola.

Mas se engana quem pensa que nas cidades que compõem a “mancha pioneira” não se encontra nada: pelo menos em relação aos bens de consumo, duráveis e não-duráveis, a oferta é bastante significativa. Mercarias, empórios e também pequenos supermercados emolduram constantemente a paisagem, apesar dos sobrepreços praticados por causa dos elevados custos de frete.

Como toda a circulação depende basicamente do tráfego de caminhões, o custo de combustível é um elemento fundamental na formulação das contas locais e regionais. Em São

Félix do Araguaia (MT), o preço do litro da gasolina, em agosto de 2006, era de R\$ 3,45, contra cerca de R\$ 2,50 em São Paulo. Por lá, dizem que é a gasolina mais cara do Brasil...

Se as principais empresas transportadoras de carga não atendem algumas regiões, sempre há um representante comercial disposto a oferecer o serviço de venda e distribuição de produtos. Marcello Rodrigues mora em Rondonópolis e duas vezes por mês percorre todo o eixo da BR 158, de Barra do Garças a Vila Rica, para atender os 200 clientes de óleos lubrificantes dos municípios do Nordeste Mato-Grossense. Orgulha-se de seu Fiat Uno Mille rodando nas péssimas estradas da região e do uniforme da MaxLub, empresa que representa.

A maioria das empresas de ônibus também desempenha o papel de transportadora de encomendas para os confins do Brasil, principalmente no caso de mudanças de domicílio e mercadorias acondicionadas em pequenos lotes. Nas rodoviárias, é comum presenciar esse tipo de embarque e desembarque, como em Xinguara (PA), onde um passageiro vindo de Marabá efetuava um transbordo para o ônibus que seguiria até São Félix do Xingu. Eram 40 caixas repletas de acessórios de bicicleta. *“De São Félix, ainda preciso arranjar um frete para Taboca, mais 100 quilômetros adiante”*, comentou ele, citando um lugarejo que nem consta nos mapas.

Algumas empresas já possuem frota e rota específicas para o transporte de carga. Sob o lema “Não importa a distância, a Eucatur leva a sua encomenda”, a União Cascavel, por exemplo, inaugurou em 2006 a rota Alta Floresta – Rio Branco, via Cuiabá e Porto Velho, operando nos dias úteis.

Se no Centro-Sul do País o asfalto é um elemento banal da paisagem, na “mancha pioneira” é tido como artigo de luxo. Muitas dessas pequenas cidades do Mato Grosso e do Pará simplesmente não possuem sequer uma rua pavimentada. Algumas ostentam apenas a rua principal asfaltada, mas a poeira (ou a lama!!) fazem parte do cotidiano.

Diante dessa situação, é preciso entender o significado do asfaltamento naquelas paragens – e a psicossfera gerada por esse serviço público. “A BR 158 é a redenção da economia de Mato Grosso e a realização do sonho do Araguaia”, estampa o boletim do deputado estadual Humberto Bosaipo (PFL)¹⁰², louvando a parceria entre os governos estadual e federal para pavimentar um trecho de 200 quilômetros daquela rodovia.

Nas zonas de frentes pioneiras, a simples pavimentação de uma via exerce a capacidade de determinar novas condições de fluidez, redirecionando, na medida do possível, boa parte do tráfego. Sem dúvida, há uma primazia exercida pela circulação na estruturação atual das frentes pioneiras.

A pavimentação de uma via nessas zonas inóspitas pode ser comparada a ganchos que tentam capturar áreas de influência. Certamente, aonde chegar o asfalto, novos

arranjos tenderão a se estabelecer. É o caso, por exemplo, do vetor Vilhena – Juína (MT), que muito provavelmente sofrerá alterações substanciais com a conclusão do asfaltamento da MT 170 até a cidade mato-grossense. O principal acesso a Juína é pela BR 174, por Vilhena, com a qual mantém fortes vínculos, mas o arranjo territorial da porção noroeste do Mato Grosso deve sofrer alterações a médio prazo por causa da nova opção de acesso, via Brasnorte (MT) e Tangará da Serra (MT).

Olhando de um ponto de vista macro, evidencia-se uma tendência, mesmo que a passos lentos, de ligação entre os vetores rodoviários estruturantes da “mancha pioneira”. No imperceptível contato entre o cerrado e a floresta amazônica, no centro-norte do Mato Grosso, a visibilidade dessa dinâmica é bastante nítida, principalmente por causa do Programa Estradeiro, que será analisado mais adiante. O mesmo ocorre entre o sul do Pará e o extremo norte do Mato Grosso e entre o eixo da BR 364, em Rondônia, e o Noroeste Mato-Grossense, em direção a Juína, Colniza, Aripuanã e Rondolândia.

Se nos últimos 30 anos as frentes pioneiras na Amazônia ainda eram dispostas como corpos separados e aparentemente desvinculados de qualquer tipo de ordenamento regional, atualmente há uma pressão de diversos agentes para que haja uma verdadeira “costura” dessas regiões, integrando-as ao tecido socioeconômico estadual. Estamos observando, portanto, uma nova dinâmica no avanço do povoamento em direção ao âmago da Amazônia, agora estruturado pelas iminentes ligações de vias secundárias à malha rodoviária nacional, situação necessária para que haja um fortalecimento regional.

Há de se lamentar, entretanto, que tal alinhamento – e por esse motivo falamos em “mancha pioneira”, pois a medida em que esse processo é alavancado se intensifica a contigüidade entre novas e antigas frentes pioneiras – esteja privilegiando uma logística que favoreça os grandes empreendimentos produtores de *commodities* e o escoamento para o mercado externo, debilitando ainda mais os frágeis laços regionais.

Apesar do precário contexto de sua fluidez territorial, pretendemos mostrar que a “mancha pioneira” não se encontra completamente desconectada do território nacional, situação que lhe confere uma gradativa quebra de seu isolamento geográfico. As frentes pioneiras parecem superar uma etapa caracterizada pelo isolamento total, inserindo-se em dinâmicas espaciais que procuram se ajustar ao tecido socioeconômico intra-regional e nacional. Assim, expressam duas peculiaridades ainda bem visíveis no território nacional: a força das dinâmicas territoriais e a sua constituição inacabada (Théry e Mello, 2005).

A densidade desse processo intensifica a contigüidade entre novas e antigas frentes pioneiras e nos autoriza a falar, portanto, em uma mancha. Postada no interior do quadrilátero

Porto Velho – Manaus – Belém – DF/Goiânia, esse conjunto de frentes pioneiras¹⁰³ mais cedo ou mais tarde estará consolidado do ponto de vista urbano e econômico.

Nesse processo, acreditamos que os ramais internos da rede proposta neste trabalho exercerão o papel de captação e direcionamento dos fluxos dessas áreas para os troncos e, conseqüentemente, para o restante do território nacional. Além disso, os arranjos territoriais no interior do quadrilátero, em consolidação ou ainda embrionários, dependerão, a médio prazo, da combinação entre a estratégia que será adotada pelos diversos agentes envolvidos nesse processo – inclusive do Estado, que a partir dos anos 90 tem se comportado de modo bastante discreto em relação ao controle e uso do território nessas áreas.

Cenas da ‘mancha pioneira’ (FOTOS 7, 8 e 9)

Entrada de Juruena pela MT 170...

AUTOR: Daniel M. Huertas (30/07/06).

...BR 174/MT...

AUTOR: Daniel M. Huertas (27/07/06).

... e BR 158/MT

AUTOR: Daniel M. Huertas (21/08/06).

Na busca do ‘Eldorado’, de ônibus ou de avião

Um dado interessante na fluidez territorial da “mancha pioneira” é a atual disponibilidade de transporte de passageiros a áreas inóspitas e de difícil acesso terrestre. Aos que ainda “tentam a sorte” na Amazônia ou aos que visitam parentes e/ou a terra natal, sobretudo sulistas e nordestinos, existem diversas linhas rodoviárias interestaduais regulamentadas pela ANTT, muitas das quais com quilometragem acima dos três dígitos,

que servem vários municípios da “mancha pioneira”. Abaixo, a relação das linhas de ônibus com as respectivas distâncias (em km):

Região Sul (RS/PR) ↔ MT

- Porto Alegre – Aripuanã: 3.448;
- Foz do Iguaçu – Sinop: 2.008;
- Cascavel – Sinop: via Presidente Prudente (2.121), Ponta Porã (2.037) e Primavera do Leste (1.991);
- Maringá – Sinop: 1.863;
- Porto Alegre – Alta Floresta: via Passo Fundo/RS (3.084) e Capanema/PR (3.002);
- Cascavel – Alta Floresta: 2.166;
- Maringá – Paranaíba: 2.209;
- Santa Rosa/RS – Guarantã do Norte: 2.777;
- Santa Rosa/RS – Canarana: via Presidente Prudente (2.515), Campo Grande (2.980) e Goiânia (2.788);
- Ijuí/RS – Guarantã do Norte: 2.982;
- Ijuí/RS – Canarana: 2.762;
- Carazinho/RS – Aripuanã: 2.880;
- Santo Ângelo/RS – Vila Rica: 3.350;
- Cruz Alta/RS – Apicás: 3.241;
- Cruz Alta/RS – São Félix do Araguaia: 3.359;
- Marau/RS – Juína: 2.682;
- Panambi/RS – Querência: direto (2.978) e via Irai/RS (3.062).

RS ↔ PA

- Porto Alegre – Santarém: 3.940;
- Carazinho – Tucumã: 3.609;
- Carazinho – São Félix do Xingu: 3.465.

SP ↔ MT

- São Paulo – Aripuanã: 2.925;
- São Paulo – Alta Floresta: 2.432;
- São Paulo – Barra do Garças: 1.359.

Região Norte (PA/RO/TO) ↔ Região Centro-Oeste (GO/MT)

- Xinguara/PA – Goiânia: 1.300;
- Marabá – Goiânia: direto (1.544) e via Palmas (1.617);
- Redenção/PA – Goiânia: 1.190;
- Redenção/PA – Porangatu/GO: 781;
- Santana do Araguaia/PA – Goiânia: 1.383;
- Santarém – Cuiabá: 1.756;
- Palmas – Porto Alegre do Norte/MT: 639;
- Paraíso do Tocantins – Vila Rica/MT: 444;
- Porto Velho – Colniza/MT: 1.255;
- Vilhena/RO – Aripuanã/MT: 453.

PA/MT ↔ Região Nordeste (MA/PI)

- Marabá – São Luís: 1.188;
- Marabá – Imperatriz: via BR 010 (387) e Araguaia/TO (237);
- Marabá – Teresina: 1.003;
- Redenção – Imperatriz: 584;
- Peixoto de Azevedo/MT – Teresina: 3.901;
- Peixoto de Azevedo/MT – Imperatriz: 3.052.

Ligações intra-regionais:

- Sinop – Campo Grande: 1.216;
- Vila Rica/MT – Brasília: 1.401;
- São Félix do Araguaia/MT – Goiânia: 1.083;
- Humaitá/AM – Porto Velho: 206;
- Xinguara/PA – Araguaia/TO: 440;
- Marabá – Palmas: 808.

Empresas (23) – União Cascavel; Nova Integração; Nossa Senhora da Medianeira; Transbrasiliana; Ouro e Prata; Helios; São Geraldo; Serra Azul; Satélite Norte; Araguaia/MT; Carvalho; Xavante; Marly; Barrattur; Nacional Expresso; Real Norte; Transacreana; TUT; Real; Transportes Satélite; Constantina; Lopestur e Lopes Sul.

FONTE: ANTT (2007). **ELABORAÇÃO:** Daniel M. Huertas.

De modo geral, as empresas adotam uma estratégia comum: os ônibus que rodam nas estradas de terra não são os mesmos que trafegam no asfalto. Assim, sempre há um transbordo no meio da viagem. Para as condições precárias das vias sem pavimentação, as empresas disponibilizam os carros mais velhos (alguns em condições duvidosas), com os eixos levantados para minimizar o risco de acidentes e avarias durante a viagem. *“Aqui é preciso flexibilizar as normas. Caso contrário, nada funciona”*, confessou o fiscal da ANTT em Itaituba ao inspecionar o ônibus da Satélite Norte, com destino a São Paulo.

Já para os empresários do agronegócio e dos setores madeireiro, mineral e energético, empresas aéreas regionais atuam como verdadeiros elos com Manaus, Belém, Cuiabá, Goiânia e Brasília, principais centros urbanos das regiões Norte e Centro-Oeste. Mas, segundo o atendente da loja da Sete Linhas Aéreas de Redenção (PA), clérigos e funcionários públicos (Funasa, Incra, Agência de Defesa Agropecuária do Pará/Adepara, etc) também estão entre os principais clientes dessas empresas menores, cuja frota é basicamente composta por bimotores e pequenos jatos. Abaixo, as empresas com as respectivas cidades atendidas:

- ✓ Sete Linhas Aéreas: ligação de São Félix do Araguaia (MT), Confresa (MT), Santana do Araguaia (PA), Conceição do Araguaia (PA), Redenção (PA), Ourilândia do Norte (PA), São Félix do Xingu (PA) e Marabá (PA) com Belém, Goiânia e Brasília;
- ✓ Cruiser Linhas Aéreas: ligação de Juara (MT), Juína (MT), Aripuanã (MT), Cotriguaçu (MT), Sinop (MT), Matupá (MT), Novo Progresso (PA), Itaituba (PA) e Santarém (PA) com Cuiabá;
- ✓ Trip Linhas Aéreas: ligação de Alta Floresta (MT) e Sinop com Cuiabá e de Humaitá (AM) e Vilhena (RO) com Manaus e Porto Velho;
- ✓ Rico Linhas Aéreas: ligação de Itaituba, Altamira (PA) e Santarém com Belém e Manaus;
- ✓ Puma Air Linhas Aéreas: ligação de Altamira, Itaituba e Santarém com Belém;
- ✓ Total Linhas Aéreas: ligação de Altamira, Itaituba e Santarém com Belém e Manaus.

A existência expressiva de linhas aéreas e rodoviárias que servem à “mancha pioneira” demonstra o caráter relativo de seu isolamento, além de evidenciar alguns elementos intrínsecos ao papel que a expansão recente da fronteira agrícola tem adquirido na formação socioespacial brasileira. As linhas de Imperatriz e Teresina para Peixoto de Azevedo (MT), por exemplo, carregam, segundo relatos coletados nos trabalhos de campo, nordestinos para trabalhar como peões (mão-de-obra barata) nas fazendas de gado do Mato Grosso. As linhas com destino ao Sul do Brasil são reflexos das políticas de colonização particular propagadas pelos militares nos anos 70. Em outras palavras, conduzem a nova classe de proprietários que se formou nos rincões do País.

As rotas das empresas aéreas regionais no Pará e no Mato Grosso estão relacionadas com os circuitos espaciais produtivos locais e regionais e com a ligação de importantes centros urbanos regionais às capitais Belém e Cuiabá. Também é importante observar, no modal aéreo, que quase todos os centros difusores de frentes pioneiras são servidos por linhas regulares. A seletividade espacial dos sistemas de movimento aéreo é uma manifestação intrínseca ao processo de expansão da fronteira agrícola, denotando uma espessura geográfica das verticalidades.

Rodando pela Transamazônica

O trecho paraense da principal rodovia latitudinal da Amazônia é o mais movimentado, com fluxos constantes de carga geral, passageiros, hortifrutigranjeiros, madeira, cacau, pimenta do reino, café e gado em pé. Entre Itaituba e Altamira, o tráfego pára durante a época das chuvas por causa dos atoleiros, mas de Altamira a Marabá, onde se registra a maior densidade de circulação em toda a via, os ônibus viajam em comboio, com tratores estrategicamente situados nos piores pontos – uma espécie de “convênio” entre as empresas e os proprietários, que recebem uma diária média de R\$ 40 pelo “serviço de desatolagem”.

Como as viagens são longas – 17 horas de Itaituba a Altamira (556 km) (FOTO 10) e 16 horas desta a Marabá (458 km) –, os ônibus sempre trafegam com dois motoristas. Recentemente, instalou-se uma intensa concorrência com três cooperativas de transporte alternativo, cujas vans, kombis e microônibus perfazem os trajetos em menor tempo.

Rumando em direção ao Amazonas, não há linhas regulares de transporte. De Itaituba a Jacareacanga (381 km) e desta a Apuí (192 km), já no Estado vizinho, a circulação depende da disponibilidade irregular de caminhonetes que fazem o percurso. De Apuí a Humaitá (467 km), há uma linha regular de ônibus diária.

No km 145 deste trecho, índios da etnia Tenharim têm mantido um bloqueio e cobrado pedágio como forma de pressionar a Funai a obter crédito para alimentação e medicamentos. Valdir Parintintin, um dos responsáveis pela ação, disse que a idéia é institucionalizar o pedágio. “*Em breve acreditamos que será nosso meio de sobrevivência*”.¹⁰⁴ De Humaitá a Lábrea (220 km), nas margens do Purus, onde finda a estrada, também não há transporte regular.

FOTO 10 – TRECHO DA TRANSAMAZÔNICA APÓS A TRAVESSIA DO RIO TAPAJÓS (PA)

AUTOR: Daniel M. Huertas (18/08/05).

Os lotes rurais e fazendas adjacentes à rodovia são acessíveis por vicinais perpendiculares chamadas de “travessão”, que para Reinaldo Costa (2004) são as “únicas vias de circulação camponesa” ao longo da Transamazônica. Dispostas no intervalo médio de 5 quilômetros, a sua ampliação e conservação fica a cargo dos moradores.

Por causa da grande concentração de pequenos proprietários na zona paraense da rodovia, o mesmo autor considera Altamira como um ponto regional de referência para o campesinato, que encontra naquela cidade “subsídios sociais, culturais, políticos e econômicos para sua (re)produção e representatividade” (sindicatos, bancos, associações, equipamentos urbanos e escritórios de órgãos públicos de interesse).

Sintomas do espaço derivado

Boa parte dos municípios que compõe a “mancha pioneira” apresenta as maiores taxas de desmatamento do bioma amazônico nos últimos anos – reflexo do desmate desordenado e irracional de áreas para a indústria madeireira e para a prática agropecuária – e um expressivo e perverso processo de especulação fundiária, no qual a grilagem e a venda ilegal de terras (inclusive pela *internet*)¹⁰⁵ é o seu principal artífice. Conseqüentemente, os

povos da floresta ficam à mercê da ação de grileiros, jagunços, pecuaristas e latifundiários inescrupulosos, que enxergam apenas a perspectiva da expropriação e a avidez do lucro, impondo verticalidades agressivas e alheias aos interesses locais.

Encontramo-nos novamente diante daquela situação de espaço derivado, com suas respectivas variáveis, na qual Milton Santos (1978b) classifica como específica dos países subdesenvolvidos. A Amazônia, dotada de recursos naturais abundantes, continua sendo tratada por certos agentes econômicos como um espaço periférico, aberto, seletivo, descontínuo e incompletamente organizado.

As frentes pioneiras recentes são espaços abertos, pois estão sendo configurados territorialmente para atender às demandas do mercado externo por *commodities*. Além da soja, Rondônia e Mato Grosso obtiveram, em 2001, autorização internacional para exportar carne bovina *in natura*. São espaços seletivos, já que as diversas manifestações de modernidade se instalam de maneira pontual, privilegiando as zonas onde a renda da terra possa ser maximizada. São incompletamente organizados, com situação fundiária indefinida e vias de comunicação precárias.

A rarefeita presença humana e os meios rudimentares de sobrevivência de boa parte da população local, desprovida de capital e de qualificação, levam à configuração de um espaço descontínuo. São igualmente fracionados, já que obedientes e polarizados por agentes exógenos, que induzem especializações, ordens e fluxos para onde mais lhes convêm. A débil integração da “mancha pioneira” ao tecido nacional faz com que ela se torne foco constante de movimentos migratórios, tanto de especuladores quanto de camponeses expulsos das zonas rurais mais atrasadas ou até mesmo pela concentração do agronegócio em áreas mais prósperas.

Trata-se dos espaços anunciados como “reservas de valor”, justificando a propaganda da Amazônia como o futuro “celeiro do mundo”. “(...) os possíveis lugares de realização de uma acumulação primitiva futura devem estar acessíveis ao movimento do capital” (Robert de Moraes, 2002:107). Como já dizia Monbeig, cabe analisar até onde essa etapa contemporânea da “mancha pioneira” – cuja mobilidade pode, a qualquer tempo, avançar sobre outras áreas da Amazônia, criando novos arranjos territoriais – pode ser explicável pela influência de elementos naturais ou até que ponto corresponde aos mecanismos puramente político-econômicos.

A perenidade do conceito de frente pioneira demonstra a vitalidade dos movimentos ainda em curso no interior do território nacional, embora a sua extensão não tenha contribuído para o equacionamento das mazelas sociais locais, regionais e nacionais. É um espetáculo deprimente ver a floresta e sua imensa riqueza genética serem corroídas

gradativamente, levando consigo a ruína daqueles que mais lhes atribuem valor: indígenas, posseiros, caboclos, seringueiros e ribeirinhos, que há séculos mantêm uma relação no mínimo harmoniosa com a hiléia.

6.2 Os caminhos do trinômio madeira – boi – soja, circuitos espaciais produtivos de relevante densidade econômica regional

Por motivos naturais, a madeira é um produto abundante e espacialmente bem distribuído pelo bioma amazônico. Mas, e o boi? Vejamos o que dizia Josué de Castro, em sua obra clássica, sobre as condições exíguas da pecuária bovina na Amazônia, fator contribuinte para um déficit protéico da população local por causa do regime alimentar de baixíssimo consumo de fontes de proteínas animais:

A floresta é um obstáculo à criação de gado. As árvores frondosas, com as copas cerradas impedindo completamente a penetração da luz, não permitem o crescimento da vegetação rasteira que forma as pastagens. Por outro lado, o clima local, com seu excesso de umidade, predispõe o gado à ação maléfica dos insetos transmissores de doenças que o afetam duramente. [1946:47]

Limitada a pequenas áreas de campos abertos na Ilha de Marajó e na região do Rio Branco (RR), a pecuária espalhou-se para a Região Norte a partir de Goiás e Mato Grosso, que detinham elevados rebanhos desde os primórdios do século XX. A inserção intensiva da pecuária bovina na Amazônia foi um fenômeno incentivado pelo regime militar a partir dos anos 70, alavancado pelos atraentes incentivos fiscais oferecidos pela Sudam e pelas facilidades de acesso e conversão da mata em pastagens. Obviamente, as fazendas foram dispostas em grandes áreas desmatadas, sobretudo a uma distância de 100 quilômetros das margens das rodovias federais implantadas na região.

Até aquele período, as áreas desmatadas na Amazônia não chegavam a 3% de sua área total. “A principal mudança no uso do solo é, indubitavelmente, a enorme expansão da área ocupada pelas pastagens (plantadas), ocupando cerca de 70% das áreas desmatadas em 1995. (...) Em relação a 1970, 91% do incremento da área desmatada estava convertida em pecuária” (Margulis, 2003:28).

Em pouco mais de três décadas, Araguaína (TO), Redenção (PA), São Félix do Xingu (PA), Ji-Paraná (RO), Barra do Garças (MT), Juína (MT), Juara (MT), Alta Floresta (MT) e Vila Rica (MT) tornaram-se grandes produtores de gado bovino. Na década de 90, houve uma crescente variação percentual do rebanho efetivo total da Amazônia, com destaque para Rondônia (229,57%), Acre (158,27%), Mato Grosso (109,31%), Roraima (70,33%), Pará (66,15%) e Tocantins (42,54%).

*“Não é o soldado, nem qualquer outro homem. É o boi que vai conquistar a Amazônia”*¹⁰⁶, bradou o então presidente do Sindicato Rural de Campo Grande, Dolor de Andrade, ao final da década de 60. *“Creio que a Amazônia, em geral, será o grande centro produtor de carnes do mundo. Nos trópicos úmidos, é a região que dispõe de melhores condições para a implantação de uma pecuária de corte de largas dimensões”*¹⁰⁷, anunciou o então secretário de Agricultura do Pará, Walmir Hugo dos Santos, na mesma época.

Em uma típica imagem produtora de psicofera, o então deputado federal Garcia Neto (MT) comparou a abertura de fazendas e o desejo do lucro ao avanço do bandeirante Fernão Dias Paes em busca do ouro em Goiás, no século XVIII. Para ele, a ocupação da periferia ao centro da Amazônia se daria pela “pata do boi”¹⁰⁸.

As fazendas que iam sendo abertas, avalizadas ou não pela Sudam, tornariam-se verdadeiros núcleos pioneiros na floresta, como se esta estivesse sendo vencida pela formação de invernadas. *“A terra é barata e boa, o regime de chuvas ajuda. O difícil é entrar e começar. Depois o gado se cria”*¹⁰⁹, explicou o proprietário de uma fazenda aberta no Vale do Araguaia, um dos primeiros projetos aprovados pela Sudam.

Até aqui, tínhamos um binômio retroalimentado pela conjunção da sanha madeireira e pecuarista. À medida em que a floresta era destocada, multiplicavam-se as fazendas e as cabeças de gado. Fazendeiros de Goiás, São Paulo e Minas Gerais alinhavam-se às madeiras, geralmente de capital regional ou sulista, cuja reciprocidade reforça o argumento de que a pecuária é percebida como um investimento lucrativo, ou pelo menos, de baixo risco (Margulis, 2003).

Por causa da perspectiva de bom retorno financeiro da pecuária, proprietários rurais e ocupantes de terras públicas vendem madeira e investem tanto na formação quanto na reforma de pastagens. (...) o dinheiro obtido com a venda do direito de exploração de cerca de três hectares de floresta era usado para reformar, em média, um hectare de pastagem no leste do Pará na década de 1980. (...) Além disso, a exploração de madeira instala uma infra-estrutura de transporte (pontes e estradas) que é usada para ocupar terras públicas e para o desenvolvimento da pecuária. (Arima *et al*, 2005:30)

Até no longínquo Acre o boi aportou, aproveitando-se das estradas abertas durante o regime militar. “Tanto antes quanto depois de Bujari, a constatação de inúmeras fazendas de gado bovino, às margens da rodovia, é flagrante. O pasto verde se estende por campos quase a perder de vista. Os bois e vacas, a maioria da raça nelore – se a distância não engana o olho –, indiferentes à nossa passagem, continuavam seu quase interminável processo de comer e ruminar, até que a faca, o porrete ou o choque fizessem deles carne para o nosso consumo diário” (Göettert, 2005:28).

Essa dinâmica parece comprovar a hipótese geoestratégica traçada pelo general Golbery do Couto e Silva para os movimentos expansionistas em direção ao oeste, cuja proposta enxergava a colonização do Centro-Oeste como um “trampolim” para o domínio da Amazônia

(Diniz, 2006). Coube à pecuária papel decisivo nesse processo de integração e valorização espaciais, embora às custas de desarticulações locais e de altas taxas de desmatamento.

A soja surge nesse cenário a partir da década de 80, quando o primeiro *boom* é registrado no Mato Grosso¹¹⁰, que assim é inserido nessa nova rota produtiva da oleaginosa, consequência de sua retração na Região Sul, das vantagens comparativas dos cerrados e da inserção da “nova fronteira” à ordem econômica internacional.

O mundo encontra-se organizado em subespaços articulados dentro de uma lógica global. Não podemos mais falar de circuitos regionais de produção. Com a crescente especialização regional, com os inúmeros fluxos de todos os tipos, intensidades e direções, temos que falar de circuitos espaciais de produção. Estes seriam as diversas etapas pelas quais passaria um produto, desde o começo do processo de produção até chegar ao consumo final. (Santos, [1988]:49)

Para Neli Mello (2006), a dinâmica da soja segue um ciclo que caracteriza a frente pioneira brasileira: a pequena produção descapitalizada é substituída pela pecuária, em um primeiro momento, para ser posteriormente substituída por uma produção de grãos para exportação, alterando-se, evidentemente, os atores envolvidos.

O trinômio começa a ser desenhado, já que o avanço da área plantada com soja depende do desmate de novas áreas (principalmente no contato entre o cerrado e a Amazônia) ou da incorporação de pastagens degradadas. Com a iminente consolidação do agronegócio nos cerrados, é interessante notar como há uma sensível expansão dessa racionalidade para o âmago da hileia, como constata Messias da Costa:

(...) há fortes evidências de que estão sendo implantadas as condições para uma expansão para as terras do norte, não apenas dos criatórios estruturados, dos cultivos de grãos e da logística, mas também da agroindústria de fato, isto é, dos complexos capazes de concentrar as etapas mais avançadas do processo produtivo (...). (2004:4)

Ao analisar o avanço recente da soja no Cone-Sul de Rondônia, Ricardo Silva (2005) vê a oleaginosa como uma “incongruência socioeconômica”, cuja exigência de gestão empresarial e necessidade de agregado tecnológico no processo produtivo conduzem a uma diferenciação à tradicional economia amazônica, baseada no extrativismo vegetal e mineral, na agricultura tipicamente de subsistência e, mais recentemente, na pecuária extensiva. Os reflexos regionais imediatos da introdução dessa nova dinâmica, segundo o autor, residem na alteração do quadro fundiário, com uma concentração e/ou formação de estabelecimentos maiores do que 1 mil hectares; e a substituição gradual de pastagens, com retração considerável do rebanho bovino entre 1999 e 2003.

A dinâmica econômica dos três vetores de frentes pioneiras do Mato Grosso (Alta Floresta, Barra do Garças e Sinop) – situados no que Becker (2004a) classifica como “sub-região de povoamento consolidado” (já integrada ao tecido produtivo nacional)¹¹¹ – também apresenta altos índices relacionados ao trinômio madeira – boi – soja, além de registrar o

maior valor de operações de crédito (ver TABELA 9). Algumas reportagens produzidas em Sinop e veiculadas pela coluna Agro, da *Agência Estado*, comprovam essa dinâmica¹¹²:

“Agricultura só deslança após a madeira diminuir”

“Soja ocupa lugar da madeira no norte do MT”

“Madeireiro planta soja depois de produzir boi e arroz”

Ora, o capital migra para onde é possível se reproduzir de maneira mais conveniente e rentável. São frentes que, durante o período militar, receberam os maiores projetos de colonização privada, atraindo milhares de migrantes sulistas, além de terem sido alvo de polpudos investimentos das antigas superintendências de desenvolvimento regional. E mais: são adjacentes às zonas mais prósperas do agronegócio nacional e possuem condições viárias, pelas BRs 364, 163 e 158 e MT 206, de se conectar fisicamente ao sul do Pará e de Rondônia, onde os novos custos de oportunidade serão buscados.

Em Querência (MT), município adjacente ao Parque Nacional do Xingu, o Grupo Amaggi comprou, em 2003, três fazendas contíguas, totalizando 83 mil hectares. Estima-se que essa zona possua um estoque de 20 milhões de hectares para o cultivo da soja. *“Estamos assistindo ao início do avanço da soja na floresta amazônica. Até aqui, a soja se restringia ao cerrado. Em 20 anos, ela acabou com ele”*¹¹³, denuncia Frederico Müller, secretário estadual do Meio Ambiente na gestão do ex-governador Dante de Oliveira (*in memoriam*), que precedeu o atual governo, do mega produtor Blairo Maggi (PR). Sinop, antigo reduto madeireiro (chegou a possuir cerca de 2 mil indústrias do setor), transformou-se no principal pólo do agronegócio no Centro-Norte Mato-grossense.

Redenção, município do sul do Pará alavancado pela pecuária e extração de madeira, também está alterando o seu perfil econômico. A disponibilidade de 3 milhões de hectares de pastagens degradadas atraem agricultores sulistas, que em 2003 compraram 23 mil hectares no entorno de Redenção. *“Mesmo com todos os gargalos, a agricultura vai acontecer por aqui, mais cedo ou mais tarde”*¹¹⁴, disse o produtor Leonir Rossetto. Estudo recente da Conab também identificou essa tendência no eixo da PA 150:

Atualmente, a região (...) que na década de 80 foi uma das precursoras da expansão agrícola no Estado, tem a pecuária como sua principal atividade. Ocorre que as pastagens implantadas à época encontram-se na sua grande maioria degradadas, e já comprometem a atividade econômica preponderante, razão da intensa movimentação observada de reconversão para os grãos. (Conab, 2005:28)

Ao analisar o futuro da pecuária na Amazônia, Arima *et al* (2005:40) advogam que a substituição de pastos por culturas agrícolas intensivas será um dos fatores atuantes sobre a oferta. “A substituição de pastos por plantio de grãos ocorre porque a rentabilidade da

agricultura intensiva tende a ser maior que a rentabilidade das pastagens. Por isso, vem ocorrendo um aumento expressivo dos preços de pastagens com potencial para uso agrícola. Ou seja, o fenômeno observado no Sul e Sudeste décadas atrás está ocorrendo novamente no Centro-Oeste e na Amazônia.”

Os autores acreditam que essa tendência será mantida. Ou seja, os pecuaristas continuarão vendendo ou convertendo pastos em lavouras e, conseqüentemente, “migrariam para partes da Amazônia e outras regiões do Brasil propícias à expansão da pecuária e impróprias para a agricultura intensiva”. Adiante da marcha do boi, sempre há uma área florestal a ser destocada...

Os médios produtores (...) seguem um padrão de propriedades entre 200 e 500 hectares. Com a expansão da soja essas áreas estão sendo vendidas e/ou arrendadas. Quando da abertura dessas áreas, a maioria na transição dos cerrados para a floresta amazônica, predominou um padrão de retirada da madeira destinada às madeireiras. Posteriormente fez-se o chamado ‘corte raso’, para retirar o restante da vegetação, normalmente queimada, para implantação de pastagens. A soja está ocupando prioritariamente essas áreas, as antigas pastagens. Porém, o processo segue adiante, ou seja: madeireiras, pastagens, soja. (Peixinho, 2005:174)

Embora um estudo recente do Ipea (Brandão *et al*, 2005), intitulado *Crescimento agrícola no período 1999-2004, explosão da área plantada com soja e meio ambiente no Brasil*, tenha lançado a hipótese de que o atual crescimento da área plantada com grãos se consubstancia com base em conversão de pastagens degradadas (e não sobre “áreas virgens”), acreditamos haver uma linha tênue na qual a lógica dos setores pecuário, madeireiro e agrícola se cruza – ou se retroalimenta. Tal proposição merece ser melhor analisada por estudos posteriores, mas os índices e os locais de desmatamento são elementos fundamentais na elucidação dessa dinâmica.

Segundo Messias da Costa (2004:28), o debate atual envolvendo a natureza e a intensidade da participação de cada atividade econômica na Amazônia no processo de desmatamento aponta para um cenário composto pelos seguintes vetores principais: a indiscutível participação da indústria madeireira, a acelerada expansão da pecuária, o incipiente e acelerado avanço do cultivo da soja e a expansão da pequena propriedade familiar. “Tudo indica, entretanto, que a dinâmica do desmatamento nos últimos anos deveria ser examinada, antes de tudo, enquanto o resultado das múltiplas alianças e articulações que têm sido estabelecidas entre os atores envolvidos nesses diversos sistemas e sub-sistemas produtivos da economia rural da Região.”

Adiante dessa perversa “engrenagem territorial”, existem pessoas já estabelecidas, apesar do relativo grau de isolamento e da situação de carestia em serviços sociais básicos. À medida que o trinômio penetra pela Amazônia, se observa uma tendência de privação do direito humano ao meio ambiente pelas populações locais, que acabam sendo impedidas de acessar recursos naturais fundamentais à sua sobrevivência. Segundo artigo da *Revista*

Democracia Viva, do Instituto Ibase (n.31, abr-jun/2006, p.17), “esses recursos não podem ser apenas dimensionados por seu valor econômico”, pois o acesso a eles “também inclui o conhecimento tradicional, inovações e práticas de populações tradicionais”.

Mato Grosso, *front* estratégico no ‘tabuleiro logístico da soja’

De 1985 a 2002, a produção de soja no Mato Grosso cresceu a espantosa taxa de 1.200% – ou cerca de 66% a.a.¹¹⁵ – número esclarecedor do contexto deste Estado no avanço da fronteira agrícola. Terceiro maior ente federativo da União em área (903.386,1 km²), tornou-se rota obrigatória da moderna agricultura capitalista de grãos, abrigando fixos e fluxos das principais *tradings* alimentícias do mundo (Cargill, Bunge e ADM), de uma grande empresa nacional (Amaggi) e de outras menores.

Ao analisar a espacialização da soja no Estado, Peixinho (2005:173) esquadrinhou o “tabuleiro”, dividindo-o em três zonas produtoras principais (que juntas formam o “arco da soja”), por onde circulam os maiores fluxos: eixos das BRs 163, 364 e 158, com o município de Rondonópolis sendo considerado o centro difusor da sojicultura mato-grossense. “Uma característica comum entre os eixos é que todos compõem uma tendência de expansão para o norte do país. Outra característica comum é que todos abrem perspectivas para grandes ampliações de novas áreas em outros estados.”

Como boa parte da produção é enviada para o exterior – segundo o Anuário Estatístico de Mato Grosso 2004, grãos de soja, bagaços e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja e óleo de soja em bruto correspondem aos maiores itens da pauta estadual de exportações por valor FOB (US\$ 1,703 bilhão) –, surge no horizonte do circuito espacial produtivo da soja um obstáculo logístico tido como um dos principais gargalos do “custo Brasil” para o setor: o alto preço dos fretes até os portos do Centro-Sul.

Além das grandes distâncias, que ultrapassam os três dígitos, há o problema com as péssimas condições das estradas, as condições insuficientes de armazenagem nas áreas produtoras e a baixa capacidade operacional dos portos, elementos que drenam uma parte da renda do produtor.

Filho e Quintella (1989:111), preocupados com o lado do produtor, enxergaram como entrave tendencial ao sucesso da implantação da soja em áreas de fronteira a indisponibilidade de oferta de transportes compatíveis com a composição dos custos totais. “A problemática de se colocar o produto à disposição do mercado consumidor externo a custo compatível se agrava na medida em que a produção aumenta e se afasta dos portos e centros consumidores.”

No caso específico da fronteira agrícola brasileira, porém, Castro (2002) insiste na consideração da circularidade da relação entre o crescimento das atividades econômicas e a justificativa de novos investimentos em infra-estrutura de transportes, que por sua vez possibilitam novos investimentos à expansão produtiva.

No circuito espacial produtivo da soja, a circulação entre a área de produção e a armazenagem representa os custos mais elevados, pois os deslocamentos são mais lentos em função da precariedade das vicinais, dos altos custos de manutenção dos caminhões e da interrupção do tráfego durante o período chuvoso (Caixeta *et al*, 2001).

Logística, para o produtor, é custo variável, pois a composição final do frete depende das condições operacionais dos fixos e das distâncias a serem percorridas. Para o agronegócio, portanto, logística pode ser considerada um componente da renda diferencial, já que quanto menor o seu custo maior será a margem de lucro do produtor – que poderá negociar em condições mais vantajosas a renda da terra.

É interessante notar como uma produção considerável de estudos que analisam essas questões logísticas aponta para uma saída inevitável em relação à diminuição dos custos de transporte da fronteira agrícola como um todo, em especial o Mato Grosso: o escoamento da produção pela Região Norte.¹¹⁶ As vantagens são evidentes:

- 1) Possibilidade de maior utilização do modal hidroviário (Madeira – Amazonas e/ou Araguaia – Tocantins), reconhecidamente mais barato do que o ferroviário e rodoviário;
- 2) Considerável redução da “perna marítima”, já que a saída pelo estuário do Amazonas se encontra mais perto do Hemisfério Norte;
- 3) Possibilidade de maior utilização dos portos de Santarém (PA) e Itaquí (MA); das ferrovias Norte-Sul (FNS) e de Carajás (EFC) e da BR 163 (Cuiabá – Santarém), fixos considerados prioritários por causa das amplas perspectivas logísticas que oferecem.

Conseqüentemente, novos corredores de exportação e de escoamento da produção agrícola são arquitetados tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada. Além disso, são inevitáveis as comparações com os baixos custos de transporte praticados nos EUA, cujos efeitos reduzem a competitividade do produtor brasileiro no mercado internacional.

Outro elemento que deve ser melhor compreendido é o impacto colateral da dinâmica da circulação da soja no Mato Grosso, que por si só é capaz de causar grandes desequilíbrios no mercado de transportes (Vencovsky, 2004), como estampam as manchetes abaixo:

“Faltam caminhões para grãos”

No Centro-Oeste, problema para transportar a safra é mais grave

O Estado de S. Paulo (Suplemento Agrícola/G4) – 02/08/06

“Demanda agrícola cresce 40% em 15 dias”

O acúmulo de mercadorias e a saída de transportadoras do mercado, devido à baixa remuneração do frete, sobrecarregam setor em MT

Diário de Cuiabá (Economia/C3) – 03/08/06

Primeiramente, existe uma grande diferenciação entre o transporte da oleaginosa em grão e de seu farelo. Este não registra picos de atividade e os agricultores não estão envolvidos com os custos de transporte, bancados pelas agroindústrias. Conseqüentemente, a participação relativa do valor do frete no preço final do farelo é bastante inferior e há uma tendência em concentrar a procura por transportes ofertados na própria região de origem, já que as distâncias envolvidas são bem menores (Caixeta *et al*, 2001).

Segundo os mesmos autores, a soja em grão exige um atendimento adequado para o seu escoamento, que acaba se traduzindo em fluxos de carretas que servem preferencialmente às áreas produtoras. Como a oferta de veículos não é suficiente para cobrir a demanda, há um aumento significativo dos fretes. Os trechos que têm como origem as unidades agrícolas geram um pico no mercado entre a segunda quinzena de março e de abril e os ofertantes do transporte são os formadores do preço do frete.

Dentre as principais rotas da soja em grão no Mato Grosso, destaca-se a densidade rodoviária do trecho Sinop – Cuiabá – Rondonópolis, composto pelas BRs 070/364 e 163, respectivamente tronco e ramal interno da rede estruturadora de fluxos proposta neste trabalho. Tudo indica que em um futuro próximo, o trecho citado pode vir a ser um único tronco, com Cuiabá, Várzea Grande e Rondonópolis alcançando a posição de nodais centrais.

O valor estratégico do transporte de grãos no sul do Estado pode ser medido pela densidade rodoviária e pela organização do setor. Apenas a Bunge e a ADM descarregam diariamente de 50 a 70 carretas de soja nas suas plantas agroindustriais de Rondonópolis, enquanto que o terminal da Ferronorte de Alto Araguaia recebe cerca de 4,5 milhões de toneladas anuais de soja (a granel e farelo). Rondonópolis também é sede da Associação dos Transportadores de Carga do Mato Grosso (ATC), entidade criada em 2002 que congrega 102 empresas filiadas (80 da cidade e o restante de outros municípios do sul do Estado) que totalizam 4 mil caminhões e um consumo médio mensal de 30 milhões de litros de óleo diesel.

A ATC defende a redução de impostos (ICMS e IPVA) e a duplicação das BRs 163 e 364 (Rondonópolis – Nova Mutum), além de gerenciar a Câmara Técnica do Transporte do

Agronegócio (CTA Agro). *“É um espaço onde conseguimos discutir, planejar e tomar decisões importantes para o setor de transportes e para a atividade agropecuária”*¹¹⁷, disse Dirceu Capeleto, presidente do órgão. Entidades de classe como a ATC mostram o poder de organização do capital em criar os seus espaços corporativos, cuja capacidade reside em pensar e estruturar artifícios de intervenção no território.

Ao que parece, o agronegócio da soja é o principal motor da dinâmica do trinômio, “arrastando” a fronteira cada vez mais em direção ao Pará, Rondônia e Tocantins. Desse modo, alarga-se também o Centro-Sul, cuja zona de contato com a Amazônia se transforma a todo momento, alavancada sobretudo pelas verticalidades impostas e/ou induzidas pela moderna agricultura capitalista – que direta ou indiretamente se entrelaça com a extração madeireira à jusante.

Estratégias logísticas dos grandes atores do agronegócio

Nessa corrida pela busca das melhores estratégias logísticas do circuito espacial produtivo da soja no Mato Grosso, destacaremos o sistema de objetos e ações desenvolvido pela Cargill Agrícola S/A e pelo Grupo Amaggi. Do ponto de vista empresarial, é nítido o estabelecimento de pontos e fixos que servem como alavancas de produção e distribuição da riqueza, inserindo o Estado na ordem econômica internacional. “Se o espaço se torna uno para atender às necessidades de uma produção globalizada, as regiões aparecem como as distintas versões da mundialização. Esta não garante a homogeneidade, mas, ao contrário, instiga diferenças, reforça-as e até mesmo depende delas. Quanto mais os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, isto é, únicos” (Santos, [1988]).

São os espaços da globalização, intrinsicamente conectados aos imperativos do meio técnico-científico-informacional, verificando-se (Santos, 1994):

- ✓ A transformação de frações do território nacional em espaços nacionais da economia internacional;
- ✓ A exacerbação das especializações produtivas;
- ✓ A concentração da produção em unidades menores, com o aumento da relação entre produto e superfície (área de produção x área de produção);
- ✓ A aceleração de todas as formas de circulação e seu papel crescente na regulação das atividades localizadas.

No mundo globalizado, as grandes organizações constituem-se no nível mundial por intermédio do controle dos aspectos políticos e técnicos da produção (Santos, [1996]). E a

circulação, inserida no primeiro conjunto, também se torna um fator fundamental do imperativo atual da competitividade, pois exerce a capacidade de imprimir maior fluidez e de proporcionar às empresas as suas próprias estratégias locais, que se traduzem em verdadeiros espaços reticulares. Os sistemas de movimento são adaptados aos propósitos da grande produção, processo chamado por Milton Santos de “corporatização do território”.

Os objetos criados deliberadamente e com intenção mercantil (portos, terminais, centros de distribuição, etc) redefinem inteiramente o sistema espacial e são “movidos por uma informação concebida cientificamente, através de um sistema de ações subordinado a uma mais-valia mundial”. (Santos, [1996]:216) “Assim se estabelecem na mesma área fluxos mais numerosos e diversos, tornando o espaço mais denso e mais complexo.”

Os investimentos (realizados e projetados) para ampliar a base material são criadores de ‘territórios futuros’, na medida em que se tecem expectativas de novas oportunidades de negócios em áreas ainda não ocupadas por uma determinada atividade. A criação dessa produtividade espacial para a soja pode constituir-se em um fator desestabilizador nas áreas mais antigas, já consolidadas. Novas tensões acrescentam-se àquelas decorrentes do fato de ser territórios atrelados às oscilações do preço internacional da soja (...). O processo de alargamento do circuito de soja responde, de certo modo, a essa dinâmica. (Arroyo, 2001:207)

Becker (2004b) identifica uma “geopolítica da soja” composta pela abertura de fronteiras, logística, integração política, relações de trabalho e ciência e tecnologia, cujo peso de cada elemento não pode ser considerado de maneira unívoca, pois cada empresa demanda a compreensão de sua posição no conjunto de todo o circuito espacial produtivo. À logística cabe o papel de sustentação geopolítica das grandes empresas, permitindo reduzir os custos de exportação de uma produção crescente.

A questão central que aqui se coloca quanto à expansão da soja na Amazônia é (...) como enfrentar o processo de inserção da região no sistema logístico e nos territórios ‘corporativados’ das empresas de soja. A essa questão central vinculam-se três outras: quais os elementos estratégicos que sustentam os caminhos de ocupação do território pela soja; quais as tendências futuras de sua expansão territorial na região; e que estratégias implementar para enfrentar essa expansão. (Becker, 2004b:27)

No “tabuleiro logístico da soja”, o Grupo Amaggi dividiu o território mato-grossense em três zonas, cada qual com uma característica diferente em relação à circulação, mas todas sedentas por fluidez:

(a) Região dos Parecis: com unidades de recebimento em Campo Novo dos Parecis, Sapezal (4), Campos de Júlio, Brasnorte, Deciolândia, Fazenda Itamarati Norte, Cerejeiras/RO e Vilhena/RO, envia 1,7 milhão t/ano (90% são produzidas por terceiros e o restante, por fazendas do grupo) para o terminal de Porto Velho. Nessa zona, circulam cerca de 650 caminhões de 380 transportadores autônomos, que assinam um termo de compromisso com a empresa;

(b) Região Sul: com unidades de recebimento em Itiquira (2), Primavera do Leste, Campo Verde, Rondonópolis e Querência (2), movimenta cerca de 350 mil t/ano (50% de terceiros e 50% de produção própria), cujo escoamento se destina aos portos de Santos (90%, dos quais 60% pela Ferronorte e o restante por rodovia) e de Paranaguá (10%, via Campo Grande, Guaíra/PR, Maringá/PR e Curitiba);

(c) Região da BR 163: com unidades de recebimento em Lucas do Rio Verde, Nova Mutum (4), Diamantino, Sinop, Vera, Sorriso (3), Tapurah, Ipiranga do Norte, Novo Horizonte, Santa Rita do Trivelato e Boa Esperança, movimenta cerca de 650 mil t/ano (100% de terceiros) totalmente destinadas ao processamento (óleo e farelo) na planta agroindustrial de Cuiabá, com capacidade de esmagamento de 540 mil t/ano. Desse total, 90% têm como destino o mercado externo e o excedente é exportado a granel pela Ferronorte.

Como na Região dos Parecis (A) se verifica grande concorrência de ofertantes de transporte (a maioria é do sul de Rondônia) e demanda centralizada no Grupo Amaggi, o valor do frete praticado é inferior ao do mercado. *“É difícil eles conseguirem se reunir para fixar o preço e assim é mais fácil de administrar”*, explicou Dionísio Andreis Xavier Mendes, gerente de Transportes. *“O frete é fixo do começo ao final da safra.”* Nas regiões Sul (B) e da BR 163 (C), o frete acompanha o mercado, pois a demanda é ampla e várias empresas disputam os ofertantes de transporte, cuja mercado possui muitas empresas e autônomos dos Estados do Sul, de São Paulo e Mato Grosso do Sul. O grupo trabalha com cerca de 500 caminhões e 600 transportadores nesses dois eixos.

O principal obstáculo logístico enfrentado pela empresa, segundo Mendes, é a falta de opções de portos, proporcionada pela saturação de Santos e Paranaguá e pela grande distância de São Luís e Vitória: *“Quanto mais próximo do porto, maior a liquidez da produção. O restante [rodovias e ferrovias] é adaptável.”* Para ele, a única viabilidade atual está em Santarém, que teria potencial para *“espalhar os fluxos e criar uma opção”*.

Mas o grande diferencial da empresa é a Hidrovia do Madeira, implantada em 1997 com investimentos da União e do governo do Amazonas e de Rondônia, cujo principal efeito foi reduzir o frete da soja de US\$ 85/t para US\$ 40/t (GRÁFICOS 1 e 2). A *holding*¹¹⁸ criou a empresa Navegação da Amazônia S/A (Hermasa) e instituiu o que intitula de “rota de desenvolvimento”, corredor intermodal entre o Mato Grosso e o Amazonas que gerou vantagens competitivas bastante significativas (FOTOS 11 e 12). “Assim, a grande empresa impõe a sua lógica, influenciando o comportamento do poder público a fim de adequar uma dinâmica territorial a seu interesse de maior competitividade, trazendo uma desordem orçamentária, econômica, social, territorial e política” (Genaro, 2004:5).

GRÁFICO 1 – TRANSPORTE DE SOJA NA CHAPADA DOS PARECIS (MT)

FONTE: Ahitar.

OBS.: Modelo de custos médios simplificados. O horizonte futuro considera a implantação da Hidrovia Guaporé-Madeira, via Vila Bela (MT), com a construção de eclusas no Rio Madeira.

GRÁFICO 2 – TOTAL DE CARGA TRANSPORTADA PELA HERMASA

FONTE: Hermasa.

A psicosfera produzida e estampada em um folheto institucional diz que a Hermasa “suruiu da necessidade de incrementar o desenvolvimento socioeconômico de parte do Mato Grosso e do Estado de Rondônia”. Duvidamos dessa justificativa, pois são evidentes os ganhos logísticos proporcionados pela recente implantação dessa rota – e que necessariamente não são extensivos aos demais agentes locais e regionais, já que não têm acesso à rede – e a indução a novos investimentos, como demonstra Ricardo Silva (2005:96). “A diferença de 30 dólares a menor sobre o custo de transporte, capitaneado pelos grandes agentes econômicos e com rebatimento direto nos produtores (...), abriu toda uma perspectiva de investimento nas áreas de produção, reorganizando a fronteira agrícola em Rondônia.”

FOTOS 11 E 12 – TERMINAL DA HERMASA EM PORTO VELHO

AUTOR: Daniel M. Huertas (19/07/05).

A “perna fluvial” Porto Velho – Itacoatiara (AM) opera com duas situações de navegação. Durante o período chuvoso (novembro a junho), cada balsa carrega até 2 mil toneladas de soja; na vazante (julho-outubro), a capacidade de carga é reduzida pela metade.¹¹⁹ Os comboios podem levar 9, 12 ou 16 balsas, dependendo da capacidade do empurrador. Para a empresa, a cidade de Itacoatiara foi considerada estratégica por causa

da eficiente ligação rodoviária com Manaus (230 km pela AM 010, em ótimas condições de tráfego) e da diminuição dos custos operacionais, já que se encontra na foz do Madeira.

No terminal graneleiro de Itacoatiara (FOTO 13), 40% da soja é processada (2 mil t/dia) em farelo e óleo, com destino ao mercado de Manaus. O restante é totalmente exportado a granel, com o transbordo para navios panamax¹²⁰ – média de 5 atracações mensais, com capacidade de 55 mil/t por embarcação. No retorno para Porto Velho, as balsas transportam fertilizantes e corretores do solo (grânulos fostáticos, cloreto de potássio e monogrânulos de fósforo e nitrogênio) oriundos de Israel, com pico de demanda entre abril e outubro.

FOTO 13 – TERMINAL DA HERMASA EM ITACOATIARA

FONTE: Hermasa.

A Cargill também apostou na “perna fluvial” como a melhor estratégia logística para o escoamento dos grãos produzidos no Mato Grosso. A empresa norte-americana desembolsou US\$ 20 milhões para construir um terminal de uso privado na área do porto organizado de Santarém (FOTO 14), concluído em abril de 2003, visando a pavimentação da BR 163. Foi assinado um contrato de 25 anos com a Companhia Docas do Pará (CDP), renovável por mais cinco, e estipulado o pagamento de taxas de serviço de movimentação de carga, atracação e arrendamento.

Em 2004, 90% do total movimentado em Santarém teve como origem o terminal de Porto Velho, construído fora da área do porto organizado da capital de Rondônia; e 10% vieram por rodovias, da produção obtida em Alenquer, Mujuí, Belterra e Rurópolis. “A tendência é que esse quadro seja alterado, principalmente a partir da BR 163”, explicou Gilmar Tirapelle, técnico da área comercial, antecipando a aposta da empresa em um aumento da produção ao longo do trecho paraense da estrada, sobretudo nas imediações de Castelo dos Sonhos e Novo Progresso.

Diferentemente da Amaggi, a Cargill não estruturou uma empresa própria de navegação e, por meio de carta-convite, fechou um contrato de 5 anos com a Transportes Bertolini Ltda., de Manaus, para efetuar o transporte de balsa de Porto Velho a Santarém (FOTO 15). *“Eles apresentaram o melhor projeto, com know how no assunto, disposição para construir as barcas e melhores garantias.”*

Terminais portuários da Cargill (FOTOS 14 e 15)

Em Santarém...

AUTOR: Daniel M. Huertas (16/08/05).

... e Porto Velho

AUTOR: Daniel M. Huertas (20/07/05).

Uma média de dois navios panamax atraca mensalmente em Santarém, de onde levam a soja em grão para as plantas agroindustriais da empresa no México, Europa e Extremo Oriente. Ainda segundo Tirapelle, Santarém foi considerada estratégica por causa da junção entre o Rio Tapajós e a BR 163 e da grande produtividade alcançada no Mato Grosso, aliando a força econômica à geográfica. *“Na pior das hipóteses, se não ocorrer o asfaltamento da BR 163, há um fluxo regular de 1 milhão de toneladas por ano vindo de Porto Velho que já justifica o investimento.”*

As perspectivas da Cargill para a região de Santarém são grandes. Projeta-se, a curto prazo, a participação de 300 produtores (100 ainda em estágio de experimentação) cultivando uma média de 300 hectares cada um, dos quais 50% com soja e 50% com arroz e milho. Citando dados da Embrapa, ele explica que no eixo Monte Alegre – Prainha existem 500 mil hectares de áreas degradadas (pastagens e extração madeireira) aptas ao cultivo da soja. *“Santarém tem um real potencial agrícola sem mexer em floresta virgem”*, discursa, anunciando a tendência de processar a produção local quando esta atingir 400 mil hectares de área colhida.

Por enquanto, essa pequena produção situada na margem esquerda do Amazonas chega a Santarém de caminhão, cuja travessia fluvial é efetuada no Porto de Santana do Tapará por balsa, no encontro da PA 423 com o rio. Para reduzir os custos logísticos a médio prazo, há um projeto da empresa para implantar um porto de transbordo e armazenagem entre Alenquer e Monte Alegre, além da construção de um terminal misturador de fertilizantes, insumos que desembarcam em Santarém vindos de Barcarena transportados por empresas regionais de navegação.

A multinacional norte-americana pretende fincar a sua bandeira com mais objetividade no centro do “tabuleiro logístico da soja”, área ainda comandada pelas principais concorrentes diretas, Amaggi e Bunge. O terminal portuário de Santarém destoa da paisagem local pela sua grandiosidade e pela afronta que tem representado aos povos da floresta (FOTO 16), mas é apresentado à sociedade e ao poder público como a redenção da economia local; e aos clientes como *“um oceano de soluções para o seu produto chegar longe”*.

Em 26 de fevereiro de 2007, a empresa perdeu uma disputa judicial com o Ministério Público Federal (MPF) que se arrastava desde 2000. Acusada de construir o terminal portuário sem as devidas licenças ambientais, o MPF pediu a imediata paralisação das atividades no local. Em 26 de março, fiscais do Ibama lacraram o acesso ao terminal, cumprindo determinação expedida pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1). Apoiada pelas classes empresarias locais, a Cargill pretende recorrer da decisão.¹²¹

FOTO 16 – VISTA AÉREA DE SANTARÉM, COM O PORTO DA CARGILL EM PRIMEIRO PLANO

AUTOR: Daniel M. Huertas (25/05/07).

Essas estratégias logísticas poderosas (intermodalidade, armazenagem, redes de informação e comunicação e centros de consumo), típicas de uma corporatização do território que o retalha em espaços nacionais da economia internacional, implicam em conflitos de usos do território. O “tabuleiro logístico da soja” é apenas um dos *locus* dessas ações e, portanto, expressa a transformação substantiva do território pelos grandes atores.

Essa dimensão contrasta com os que ainda serão implementados nos ecossistemas amazônicos florestais, mas já utilizados pela economia extrativista e/ou de pequena produção agroflorestal (Becker, 2004b). Nesse iminente choque de forças, resta saber se as populações locais, historicamente expropriadas e excluídas dos processos de modernização, poderão ao menos se expressar com voz ativa, reivindicando os direitos que lhe forem cabíveis e convenientes.

O encaixe do Estado no jogo de forças da soja

Do ponto de vista logístico, a União tem participado com bastante vigor na adequação do escoamento da soja, sobretudo a partir das ações conduzidas pelo Brasil em

Ação e Avança Brasil. Um estudo do Geipot (2002) apontou saídas a médio prazo, delimitando áreas de produção potencial e corredores estratégicos de desenvolvimento mediante a formulação de cenários (QUADRO 18) e de rotas otimizadas de escoamento.

Nota-se que o Mato Grosso representa o pivô central da produção do País, com 37,74% do total. Nesse cenário, é de se esperar que haja um conjunto de estratégias capaz de superar eventuais “gargalos logísticos”, com significativa redução dos custos totais de movimentação que permitam maior competitividade do produto no mercado externo e maior economia no consumo interno de derivados de petróleo (Geipot, 2002).

QUADRO 18 – PRODUÇÃO DE SOJA EM ÁREAS DE EXPANSÃO DE FRONTEIRA AGRÍCOLA

ESTADO	REGIÃO	PÓLO	PRODUÇÃO DE SOJA (10 ³ t)	
			2000	2015
MT	Oeste	Campo Novo dos Parecis	2.947,0	7.745,1
	Norte	Sorriso	2.222,7	5.841,1
	Leste	Primavera do Leste	1.643,0	4.320,2
	Sudeste	Rondonópolis	1.336,7	2.949,6
	Centro-Leste	Nova Xavantina	242,7	538,2
GO	Centro	Goiânia	460,6	1.799,6
	Sudoeste	Rio Verde	3.463,6	12.878,5
BA	Oeste	Barreiras	1.524,5	4.808,7
MA/PI	Sul do MA e PI	Balsas	511,2	3.795,0
MS	Norte	Chapadão do Sul	564,5	1.421,5
	Centro	Campo Grande	424,3	1.068,6
	Sul	Dourados	1.248,1	3.143,2
MG	Oeste	Uberlândia	716,9	923,9
TO	Centro	Palmas	92,7	2.006,3
RO	Sul	Vilhena	33,7	4.511,8
TOTAL			17.432,2	56.682,7

FONTE: Geipot (2002:88).

No “tabuleiro logístico da soja”, o governo do Mato Grosso desenvolveu a sua própria articulação territorial, estruturando o Estado em 4 corredores de exportação (Norte, Noroeste, Sudeste e Centro-Nordeste), cujo olhar está direcionado para os pontos de conexão com o mercado internacional (portos), que se ligariam à malha viária básica de seu território por rodovias troncais (Sinfra, 2004).

O passo seguinte foi a elaboração, em 2003, de uma política territorial de grande envergadura, denominada Projeto Estradeiro, que atendesse principalmente os interesses dos produtores, como denota o seu memorando de lançamento: “O Governo do Estado de Mato Grosso entendendo, de forma clara, a vocação para o Agrobusiness e sua importância na Balança Comercial, definiu metas ousadas, mas nem por (*sic*) intangíveis para reestruturação de nossa malha viária (...).” Inicialmente, foram dispostos R\$ 564,85 milhões com as seguintes metas:

- ✓ Pavimentação (R\$ 98,85 milhões): 240 km da MT 170 (até Brasnorte), 130 km de complementação de sete rodovias estaduais e 32 km de restauração da MT 407 (anel viário Cuiabá – Várzea Grande);

- ✓ Restauração (R\$ 31,50 milhões): 900 km de rodovias estaduais;
- ✓ Revestimento primário (R\$ 30 milhões): 2 mil km de rodovias prioritárias à produção;
- ✓ Convênios (R\$ 52 milhões): com prefeituras e/ou contratação de empreiteiras para recuperação, conservação e manutenção de estradas e pontes;
- ✓ Aquisição de máquinas (R\$ 40 milhões): aquisição de 50 patrulhas mecanizadas para cessão em comodato com os municípios, visando a manutenção de malha viária;
- ✓ Consórcios de encascalhamento (R\$ 7,5 milhões): manutenção e conservação de 1 mil km de estradas com a participação de associações de produtores e madeireiros;
- ✓ Pró-rodovias (R\$ 305 mil): pavimentação de 2.440 km de rodovias em parceria com produtores e prefeituras.

Os recursos para a empreitada são oriundos do Fundo de Transporte e Habitação (Fethab), sancionado pela Lei nº 7.263, de 27 de março de 2000, durante a gestão do governador Dante de Oliveira (*in memoriam*). O fundo, vinculado à Secretaria de Estado de Infra-Estrutura (Sinfra), é destinado a financiar o planejamento, execução, acompanhamento e avaliação de obras e serviços de transportes (70%) e habitação (30%) em todo o Estado, cujo recolhimento é calculado e pago em guia separada do valor do produto transportado, diferentemente do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS).

As receitas relativas às operações internas com soja e gado em pé são originadas sobre percentuais do valor da UPFMT¹²² vigente por tonelada de soja (20,47%) e cabeça de gado (24,78%) transportados, além da retenção de R\$ 0,04 por litro de combustíveis fornecidos. É como se o governo utilizasse a renda dessa tributação como contrapartida para as diretrizes propostas à sua participação nos convênios, a saber: (1) elaboração do projeto global, com as respectivas licenças ambientais; (2) fornecimento de 50% do óleo diesel; (3) supervisão e fiscalização das obras; (4) implantação da capa asfáltica e do sistema de drenagem superficial e (5) obras complementares (sinalização e acessos).

Às associações e prefeituras conveniadas cabem: (1) terraplanagem, obras de arte, sub-base e base; (2) recuperação ambiental; (3) contratação do responsável técnico e de um contador e (4) fornecimento de 50% do óleo diesel. Dessa forma, a Sinfra vê o projeto como uma parceria com os produtores, cujos objetivos envolvem a redução de custos de produção, a multiplicação da capacidade de investimento na construção de rodovias, maior rapidez nas obras, melhoria na gestão dos recursos e eliminação de gastos com manutenções anuais paliativas.

Para Alexandre Côrrea de Mello, secretário-adjunto de Obras Públicas, os produtores do Estado estão sofrendo há décadas com as estradas de terra. “*Por causa das chuvas e do material rodante caro, essas estradas, em zonas produtoras, tornam-se um exercício de*

ficção. Os produtores perdiam parte da produção todos os anos e o comércio da soja exige fluidez.” Convicto de que o Mato Grosso está *“vivendo o ciclo da soja, e muito ainda está por desbravar”*, Mello explicou que os consórcios multiplicaram a capacidade de atração do Estado. *“Funciona porque existe uma interação e credibilidade muito grande entre o produtor e o governador e interessa às associações trabalhar em parceria com o Estado.”*

Tércio Lacerda de Almeida, coordenador de Estudos e Projetos, diz que o grande benefício para o produtor, que acaba contribuindo duplamente (ICMS e Fethab), é a garantia de recebimento dos insumos e do escoamento da produção. Ou seja, assim o setor tem a sua fluidez assegurada. *“O asfaltamento dá um ganho de 30% a 40%.”* Aos prefeitos, além do bônus político com o governador Blairo Maggi (PR), interessa a especulação imobiliária deflagrada em torno do perímetro urbano das rodovias.

Os técnicos da Sinfra também são unânimes ao afirmar que não houve conflitos na configuração dos convênios, já que o produtor desembolsa por um fixo que, a princípio, constitui um ativo do Estado. Mas se planeja a cobrança de pedágios – já se encontram em funcionamento no trecho Lucas do Rio Verde – Tapurah (MT 449) e Sorriso – Ipiranga do Norte (MT 242) –, administrados pelos próprios consórcios, inserida em um programa de concessões mais abrangente. *“Esse é o desejo do Estado, uma nova conscientização pelo uso do bem público”*, advoga Mello.

A participação do produtor é voluntária e eles compartilham as tarefas por conta própria. Além disso, a sua contribuição, de modo geral, é proporcional à distância da fazenda à rodovia. Até 2005, haviam sido institucionalizados 53 consórcios, dos quais 32 com associações de produtores e 21 com prefeituras, totalizando 1.102,8 mil km de rodovias pavimentadas – outros 532,8 km foram pavimentados somente com recursos estaduais. Conforme Mello, na equação das contas do projeto, 65% dos custos foram arcados pelo poder público e 35%, pelas associações.

De fato, o projeto privilegiou a fluidez do circuito espacial produtivo da soja, com ações concentradas ao redor dos principais municípios produtores (Cláudia, Santa Carmen, Itanhangá, Ipiranga do Norte, Vera, Nova Ubiratã, Boa Esperança do Norte, Tapurah, Santa Rita do Trivelato, São José do Rio Claro, Nova Brasilândia e Paranatinga) (MAPA 8).

Observa-se uma nítida orientação leste-oeste das rodovias envolvidas – sobretudo em direção a BR 163, artéria de ligação com as saídas do Mato Grosso rumo aos portos do Centro-Sul e de Santarém –, além da conexão com Brasnorte, rumo ao noroeste do Estado. *“(...) ao decifrar a história e a localização das redes os verdadeiros agentes do poder e suas estratégias territoriais são desvendados”* (Frederico, 2004:163).

Os caminhos do boi

Ainda há uma carência de estudos sobre o setor pecuário no Brasil, sobretudo em relação ao recente processo de expansão de frigoríficos e matadouros para a Amazônia, que aproximou a matéria-prima de seu processamento. Tal dinâmica provavelmente acarreta impactos em áreas tradicionalmente abatedoras e processadoras, como o Oeste Paulista (Araçatuba, Barretos e Andradina) e o Sudoeste Goiano, e induz ao crescimento dos rebanhos em Mato Grosso, Pará e Rondônia, principais produtores da Região Norte.

O diagnóstico de Diniz (2006) para a localização da pecuária nos cerrados a grosso modo também vale para a franja meridional da Amazônia, onde essa atividade se encontra generalizada em função da possibilidade de utilização de terras de menor aptidão agrícola, com menores exigências de infra-estrutura e conseqüentemente mais baratas. “Há indicações de que o processo da frente da pecuária continua avançando cada vez mais na floresta amazônica, após ter cruzado os limites dos cerrados” (Théry e Mello, 2005:137).

Segundo Arima *et al* (2005), o comércio de animais na Amazônia é realizado em quase todos os municípios produtores, embora alguns – como Xinguara, Redenção, Barra do Garças e Ariquemes – concentrem a comercialização por meio de escritórios de compra e venda de gado. Os mesmos autores anunciam que 69% dos animais vivos são vendidos aos mercados da região, enquanto 21% são comercializados com outras partes do País. O tráfego intra-regional é composto pelos fluxos (a) AC/RO → Rio Madeira → AM e (b) PA → rios Xingu e Amazonas → AP e (c) RR → BR 174 → AM. O gado em pé que circula por vias fluviais é acondicionado em balsas boiadeiras.

Em relação ao comércio de carne, 87% da produção são destinadas para as outras regiões do País e 13%, ao mercado regional (Arima *et al*, 2005). A produção processada no eixo das BRs 364, 163 e 158 é enviada basicamente para as regiões Sul e Sudeste. Nessas áreas há frigoríficos instalados em [AC] Rio Branco e Senador Guimard; [RO] Porto Velho, Ariquemes (2), Jarú, Ji-Paraná, Ouro Preto do Oeste, Cacoal, Rolim de Moura, Pimenta Bueno e Vilhena; e [MT] Alta Floresta, Colíder, Matupá, Sinop, Canarana, Água Boa e Barra do Garças.

No eixo da PA 150, com frigoríficos instalados em Santana do Araguaia, Redenção, Tucumã, Xinguara (3), Água Azul do Norte, Eldorado dos Carajás e Marabá (2), a produção é destinada às regiões Sudeste e Nordeste e aos mercados de Belém. No eixo da BR 230, o frigorífico de Altamira atende a capital paraense e o Amapá. “Em resumo, os dados de comercialização mostram que a Amazônia produz carne para o seu mercado interno e para abastecer parte da demanda de outros Estados. Os produtores vendem para outras regiões porque o preço é competitivo – ou seja, os custos médios de produção são baixos o

suficiente para compensar o custo de transporte de carne dos frigoríficos até outras regiões” (Arima *et al*, 2005:35).

Os efeitos de possíveis melhorias na infra-estrutura, segundo os mesmos autores, poderiam reduzir os custos de transporte e, conseqüentemente, os custos de produção (insumos, medicamentos e sais minerais que vêm de outras regiões), aumentando o preço pago ao produtor. “Dessa forma, a pecuária da região poderia se tornar ainda mais lucrativa e competitiva” (p.38).

Os caminhos da madeira

Em revelador trabalho sobre a exploração madeireira na Amazônia, Lentini *et al* (2005) desvelam com habilidade os canais de escoamento do recurso natural mais pilhado na Amazônia. Primeiramente, os autores estruturam uma classificação hierárquica das áreas de produção, divididas em 72 pólos – tidos como um município ou microrregião que consome anualmente pelo menos 100 mil m³ de madeira em tora em processos industriais – distribuídos por 8 Estados. Os pólos dos três principais Estados produtores (PA, MT e RO) são agrupados em zonas, conforme descrito abaixo:

- ✓ Pára: (1) zona central [Santarém, Uruará e Altamira]; (2) estuarina [Afuá, Breves, Porto de Moz, Portel, Oeiras e Cametá]; (3) leste [Capitão Poço, Tomé-Açu, Rondon do Pará, Dom Eliseu, Goianésia do Pará, Jacundá, Breu Branco, Novo Repartimento, Tailândia e Paragominas]; (4) oeste [Itaituba e Novo Progresso] e (5) sul [Itupiranga, Marabá e Redenção];
- ✓ Rondônia: (1) zona central [Buritis, Montenegro, Jaru, Ouro Preto d'Oeste, Ji-Paraná e São Francisco do Guaporé]; (2) norte [Nova Mamoré, Alto Paraíso, Ariquemes, Cujubim e Machadinho d'Oeste] e (3) sudeste [Rolim de Moura, Vilhena, Espigão d'Oeste, Alta Floresta d'Oeste e Pimenta Bueno];
- ✓ Mato Grosso: (1) zona central [Comodoro, São José do Rio Claro, Sorriso, Vera, Sinop, Feliz Natal, Santa Carmem e Cláudia]; (2) norte [Alta Floresta, Paranaíta, Colíder, Guarantã do Norte, Peixoto de Azevedo, Marcelândia e União do Sul] e (3) noroeste [Aripuanã, Cotriguaçu, Juruena, Juara, Tabaporã, Juína, Porto dos Gaúchos e Brasnorte];
- ✓ Outros Estados: Roraima (Boa Vista), Amazonas (Itacoatiara, Manaus e Humaitá), Acre (Rio Branco), Tocantins (Araguaína) e Amapá (Macapá).

No transporte da produção madeireira (FIGURA 8), as vias rodoviárias são as mais utilizadas e a circulação concentra-se nas BRs 364 (AC, RO e MT), 163 (MT e PA), 230 (AM

e PA), 010 (PA) e na PA 150. Em boa parte, os principais fluxos madeireiros sobrepõem-se aos mesmos eixos utilizados pelo setor pecuário, até mesmo os que circulam pelas vias fluviais. Segundo Lentini *et al* (2005), a madeira em tora na Amazônia é transportada ao longo de 119 quilômetros em média entre as florestas exploradas e as indústrias processadoras (TABELA 10).

FIGURA 8 – TRANSPORTE DA PRODUÇÃO MADEIREIRA

TABELA 10 – TRANSPORTE DE MADEIRA EM TORA NA AMAZÔNIA LEGAL (2004)

ZONAS MADEIREIRAS		DISTÂNCIA MÉDIA (EM KM)	COMPOSIÇÃO MÉDIA DO TRAJETO (em % do volume explorado)			
			Estradas Asfaltadas	Estradas piçarradas ¹	Estradas não- piçarradas	Transporte fluvial ²
PARÁ	Centro	82	0	8	86	6
	Estuário	203	0	5	3	92
	Leste	82	7	74	14	5
	Oeste	79	0	46	43	11
	Sul	85	3	37	60	0
MATO GROSSO	Centro	110	3	32	65	0
	Norte	99	1	27	72	0
	Noroeste	80	0	27	73	0
RONDÔNIA	Centro	72	1	32	67	0
	Norte	90	13	52	35	0
	Sudeste	128	13	75	12	0
ÁCRE		81	5	35	60	0
AMAPÁ		110	3	43	16	38
AMAZONAS		377	1	41	1	57
MARANHÃO		156	2	98	0	0
RORAIMA		98	5	34	61	0
AMAZÔNIA LEGAL		119	5	40	38	17

FONTE: Lentini *et al* (2005:76-77).

Obs.: 1 Geralmente possuem melhores condições de rodagem do que as estradas não-piçarradas, contando com melhor drenagem, nivelamento e condições de conservação; 2 Feito por balsas ou jangadas.

Os dez principais pólos da Amazônia (Sinop/MT, Paragominas/PA, Belém, Breves/PA, Tailândia/PA, Novo Progresso/PA, Feliz Natal/MT, Cláudia/MT, Rondon do Pará e Marcelândia/MT), segundo os autores, representam um terço do consumo total de madeira em tora, 34% da renda bruta e 31% dos empregos gerados.

Durante os trabalhos de campo, pudemos verificar o constante tráfego de toras em todo o centro-norte do Mato Grosso, com carretas levando tanto tora bruta (até dez de uma só vez) quanto pranchas e compensados já laminados. Relatos colhidos dão conta de que durante à noite o volume de tráfego é mais denso, uma das estratégias para escapar da fiscalização e do forte calor, já que os caminhões rodam a baixas velocidades em estradas em péssimas condições.

A quantidade de indústrias madeireiras também é elevada e constituem um elemento constante na paisagem, embora muitas estejam desativadas – por causa da escassez de matéria-prima ou de recentes operações de repressão à extração ilegal. No circuito espacial produtivo da madeira, a extração exige tratores potentes para a derrubada, limpeza do terreno e empilhamento das toras. Os caminhões, geralmente carretas abertas, levam as toras brutas para as indústrias. Todo esse equipamento rodante por si só alavanca a venda de autopeças e combustível. As oficinas mecânicas também são parte inerente da paisagem da “mancha pioneira”.

Outro aspecto que precisa ser levado em consideração diz respeito à multiplicação de estradas abertas ilegalmente no âmago da floresta. São vias que, obviamente, não aparecem nos mapas oficiais e, na maioria das vezes, servem de rotas de escoamento de madeira. O Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon) elaborou um estudo, em 2005, intitulado *Avanço das estradas endógenas na Amazônia*, denunciando a abertura de cerca de 95 mil quilômetros de estradas não-oficiais no Pará (65%), Mato Grosso (18%), Acre (8%), Rondônia (5%) e Amazonas (4%).

Um grande eixo latitudinal vem sendo implantado ilegal e invisivelmente no centro do Pará. Na Terra do Meio, a chamada Trans-Iriri nem consta nos mapas oficiais. Depois de percorrer cerca de 200 km a partir de São Félix do Xingu, encontra a BR 163 na altura de Moraes de Almeida, de onde parte a Transgarimpeira até Mundico Coelho. Deste ponto até Jacareacanga, já na Transamazônica, restam cerca de 100 km. Essa ligação, se concretizada, permitirá a configuração de uma via leste-oeste entre a PA 150 e a BR 230.

As estradas endógenas, segundo o relatório do Imazon, são construídas em terras públicas geralmente por agentes privados e a atividade madeireira tem um papel preponderante na abertura dessas estradas endógenas, que avançam sobre áreas florestais, terras indígenas e unidades de conservação. Essa fluidez indiscriminada e

descontrolada define uma nova dinâmica de ocupação na Amazônia, catalisando a exploração madeireira predatória e a grilagem fundiária, além de contribuir para a prática das queimadas e ao posterior desflorestamento.

A presença constante da psicosfera ao longo dos caminhos

As formas simbólicas de representação associadas ao trinômio espalham-se em mensagens de ode ao progresso e às técnicas modernas, geralmente postadas na beira das estradas, seja no acesso às cidades ou às áreas produtoras. Essa é uma das maneiras pelas quais os atores hegemônicos estruturam a imagem de seus circuitos espaciais produtivos. Durante os trabalhos de campo, coletamos diversas dessas representações, listadas a seguir:

“Bem-vindo a Aparecida do Rio Doce. Grande produtora de aves, suínos e bovinos” (BR 364/GO)

“Progredir Aviação Agrícola Ltda.”

Empresa instalada em Alto Garças/MT

“Tecnologia que produz lucro”

Fazenda São Jerônimo (BR 374, em Alto Garças/MT)

“Bem-vindo a Nova Lacerda. Progresso que avança horizontes” (BR 174/MT)

“Porque a roçada pertence ao passado”

Agropecuária Campo Verde (BR 364, em Vilhena/RO)

“BIGSAL, o peso pesado da boiada”

Propaganda de insumos em Ji-Paraná/RO

“Chupinguaia: capital do boi gordo” (BR 364/RO)

“Capital do gado e do leite” (MT 320, em Nova Canaã do Norte)

“Bem-vindos a Canarana. Capital da soja no vale do Araguaia” (BR 158/MT)

“Ritter Aero Agrícola. Qualidade gera produtividade” (BR 158/MT)

“Um guerreiro que busca o progresso e o sucesso da região, apesar de todas as adversidades”

Propaganda em Santarém/PA alusiva ao dia do produtor rural, com apoio da Cargill

6.3 A quem interessa a pavimentação da BR 163 (Cuiabá – Santarém)?

Se até o momento a configuração territorial da Amazônia apresenta duas “pinças rodoviárias que contornam a hinterlândia”, há uma enorme pressão de alguns setores da sociedade para que uma terceira pinça, a BR 163, também seja acionada (FIGURA 9). A diferença, entretanto, é que essa rodovia corta o âmago da floresta, cujos efeitos podem ser catastróficos do ponto de vista socioambiental. A estrada já está implantada, mas a sua pavimentação finda em Guarantã do Norte (MT), a 53 km da divisa com o Pará. Dali em diante, torna-se uma jornada dura na estiagem e intransponível no período chuvoso.

FIGURA 9 – ROTA DA CUIABÁ – SANTARÉM

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.

A conexão intermodal com o Rio Amazonas agrega valor à rodovia, além das vantagens oferecidas por Santarém na sua ponta norte. A histórica cidade paraense é bem estruturada, com crescente oferta de serviços e excelentes condições de navegabilidade e de atracação na foz do Rio Tapajós, onde um porto de médio porte opera desde 1975. Além disso, localiza-se entre Manaus e Belém, os dois principais centros urbanos de toda a Bacia Amazônica, e certamente tem todas as condições para projetar um raio de influência até Novo Progresso (PA), 690 km ao sul, configurando uma zona de contato com Sinop – a primeira cidade mato-grossense com suporte em direção ao Pará.

Mas os maiores defensores da pavimentação da BR 163 estão interessados nos negócios que ela proporcionaria e nas amplas possibilidades de crescimento de novos mercados na imensa região do centro-sul do Pará, entre os rios Xingu e Tapajós. Podemos definir alguns argumentos muito utilizados a favor da pavimentação da rodovia:

(1) Alternativa viária para Manaus:

- São Paulo/Porto Velho [T4] + Rio Madeira [T1] → 3.062 km + 1.211 km = 4.273 km
- São Paulo/Belém [T3] + Rio Amazonas [T2] → 2.933 km + 1.646 km = 4.579 km
- São Paulo/Santarém [RI6] + Rio Amazonas [T2] → 3.373 km + 756 km = 4.129 km

(2) Canal de exportação mais viável para a produção de soja do Mato Grosso, reduzindo consideravelmente os custos de transporte do agronegócio. O DNIT estima um volume mensal de tráfego, no período da safra, de 40 mil caminhões;

(3) Transporte de combustível no sentido Manaus – Mato Grosso e de sal no sentido Nordeste – Mato Grosso;

(4) Possibilidade de desenvolvimento de uma região ainda pouco explorada.

Os elementos supracitados enfocam apenas as vantagens logísticas e econômicas, sem qualquer tipo de preocupação em relação às particularidades do tecido social local. Obviamente, os maiores defensores da empreitada são os agentes do circuito espacial produtivo da soja e dos eletroeletrônicos (Pólo Industrial de Manaus) e as grandes empresas transportadoras de carga. “São as novas possibilidades de escoamento na direção sul-norte, o significado econômico espacial e as novas formas de inserção internacional que deverão

transformar o corredor de integração Cuiabá – Santarém num dos principais links da cadeia de trocas comerciais” (Bernardes, 2005b:18).

“A BR 163 será boa para a Amazônia, é o melhor investimento que o Brasil faria em rodovia”, disse Irani Bertolini, proprietário da empresa Transportes Bertolini, de Manaus, revelando que está abrindo uma filial em Itaituba, a 53 km do entroncamento das BRs 230 e 163. “O sul do Pará vai explodir com projetos agropecuários e minerais e a nossa empresa, sempre voltada para a Amazônia, vai para o lugar que está se desenvolvendo.”

Jorge Cavalléro, gerente da filial Belém da Expresso Araçatuba, vê a BR 163 como a “estrada do futuro”. *“Santarém tem boa condição logística e vai captar muitos fluxos, principalmente de Porto Velho. A estrada será uma oportunidade para a região, com postos de fiscalização, colonização, serviços, e incentivo ao escoamento da produção local de farinha, cerâmica e artesanato.”* A própria empresa organizou um seminário, em 5 de abril de 2005, intitulado *A caminho do desenvolvimento*, no qual destacou as vantagens logísticas da estrada e as atuais condições de tráfego, extremamente precárias.

Seis meses antes, uma equipe da empresa havia feito uma viagem experimental de Cuiabá a Santarém em dois caminhões, viagem que levou 61 horas (55 horas em marcha), a uma velocidade média de 54 km/hora. *“Mais do que desbravar novos caminhos e abrir novas fronteiras em benefício do próprio negócio, o Expresso Araçatuba levanta uma bandeira de interesse nacional: a pavimentação da BR 163”,* destaca o boletim corporativo da empresa (edição especial nº 65, ano XIX, abril de 2005).

O Grupo Amaggi, em sua revista corporativa de julho de 2006 (ano 2, nº 4), anunciou com euforia a intenção do governo federal em pavimentar o trecho paraense da BR 163. *“O asfaltamento completo da rodovia é um anseio antigo do setor produtivo, principalmente o agrícola (...).”* A estrada é mesmo o “paraíso logístico” para o circuito espacial da soja, como estampam algumas manchetes:

“Pavimentação é sonho acalentado sobretudo por produtores agrícolas”

Jornal de Santarém e Baixo Amazonas (Atualidades/p.7) – 13 a 19/08/05

“Asfaltamento da BR 163 incentiva a exportação”

O Estado de S. Paulo (Geral/A13) – 31/03/02

“Rota mais curta para as exportações”

O Estado de S. Paulo (Economia/B5) – 08/05/05

“É possível um novo Eldorado?”

Revista Transporte Atual, da Confederação Nacional dos Transportes/CNT (edição 125)

“SOS BR 163. Concluir é a solução!”

Adesivo da campanha organizada na região de Sinop por ruralistas e políticos

Em setembro de 2005, o seminário *Da Transamazônica à BR 163: perspectivas de ordenamento territorial*, realizado no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará (NAEA/UFGPA), debateu com intensidade vários temas relacionados a um possível asfaltamento da BR 163 no território paraense, focando a disputa de atores diferentes pelo mesmo recurso: sojeiros, madeireiros, garimpeiros, pecuaristas e agricultores familiares.

O advogado José Benatti (Ipam/UFGPA) detectou um diferencial na questão, já que o aspecto populacional que envolve a BR 163 está fora da área de influência de Belém. Além disso, trata-se de um espaço não-ordenado, onde cerca de 100 mil pessoas (20 mil famílias) atuam na agricultura familiar, representando 58% de todos os módulos rurais da área de influência da rodovia. Esses pequenos produtores detêm a posse da propriedade, mas não ostentam o seu título ou domínio.

O geógrafo Maurílio Monteiro (NAEA/UFGPA) disse que a ação de mineradoras e garimpeiros não pode ser menosprezada, pois se verifica uma concentração de garimpos de ouro entre a BR 163 e a Transamazônica (triângulo Novo Progresso – Trairão – Jacareacanga), acessados pela Transgarimpeira entre Moraes de Almeida e Mundico Coelho. Também há um grande número de pedidos ao governo de direitos minerários no entorno da via. Para ele, o grande desafio é como dar legitimidade ao ordenamento desse processo, com interesses distintos e grande dimensão territorial.

Seguindo pelo mesmo caminho, a socióloga Edna Castro (NAEA/UFGPA) também identificou essa disjunção de interesses e afirmou que o sul do Pará é muito influenciado por Cuiabá e Sinop, recebendo levas de pequenos proprietários do Estado vizinho expulsos recentemente pelo agronegócio. Castro chama a região de “nova fronteira”, onde se aloja um jogo pesado de poderosos e de representações (área livre de aftosa, boi verde, etc).

O economista Cláudio Puty (CSE/UFGPA) destacou a inserção do entorno da BR 163 em uma mesorregião diferenciada, modelo de política pública criada pelo Ministério da Integração Nacional que dispensa tratamento especial a realidades micro e mesorregionais reprimidas ou de fraco crescimento econômico. Cabe ressaltar que a pavimentação da Cuiabá – Santarém foi incluída, pelo decreto-presidencial de 15 de março de 2004, no Plano de Desenvolvimento Sustentável para a Região de Influência da Rodovia BR 163, integrado por um grupo de trabalho interministerial.

O plano prevê ações como melhoria de portos e aeroportos; estímulos à instalação de indústrias alimentícias e de beneficiamento de couro e madeira; apoio à agricultura familiar, atividades extrativistas e à pesca; regularização fundiária e medidas na área social e de segurança pública. A espinha dorsal, entretanto, é a pavimentação do trecho paraense

da BR 163, mas sob uma premissa de equilíbrio entre a conservação da floresta e o desenvolvimento econômico.

A intenção da União – proprietária dos 100 km de terras de cada margem da via, tidas como devolutas – é usar áreas protegidas como uma espécie de barreira ao desmatamento e à grilagem de terras. Em setembro de 2005, foi anunciada a configuração de um “distrito florestal” composto por nove unidades de conservação em sete municípios (Itaituba, Aveiro, Rurópolis, Altamira, Jacareacanga, Trairão e Novo Progresso), totalizando 7.369.575 de hectares.

É uma clara demonstração de que a BR-163 não é uma simples rodovia. Ao contrário, trata-se de quebra de paradigma em termos de construção de estradas. Há a firme convicção de que a pavimentação da BR-163 deve estar associada à conservação dos recursos naturais e à inclusão social da população residente. Essa visão, inovadora e holística, suplanta a visão de mercado, na qual a pavimentação é a forma de escoar, com maior agilidade e redução de custo, a produção agrícola de Mato Grosso destinada à exportação. (Torres, 2005:10)

A presença do Estado é uma reivindicação de todos os atores, embora a União e o governo do Pará tenham divergências quanto ao ordenamento territorial da área de entorno da rodovia.¹²³ Essa lacuna não preenchida pelo poder público, no entanto, não impede que pecuaristas e madeireiros mantenham estreitas articulações com os governos estaduais (Becker, 2004b).

Uma questão fundamental é se a governança só pode ser conseguida com o asfaltamento. Acredito que pode haver governança sem asfalto, desde que o governo esteja disposto a fazer um esforço sério para levar a lei à região. Só depois da certificação de que a área está sob controle, isto é, com governança, é que deveriam ser abertas as comportas com a pavimentação. (Fearnside, 2005:418).

Há de se destacar que o ponto de vista de outros atores – aqueles tidos como os mais fracos no jogo de forças – também foi organizado e as suas propostas, de algum modo, chegaram a outros segmentos da sociedade. Em novembro de 2003, em Sinop, o *Encontro BR 163 Sustentável* reuniu, pela primeira vez, instituições públicas e privadas, órgãos de pesquisa, sindicatos, associações de produtores rurais, organizações não-governamentais e lideranças indígenas para discutir um modelo de desenvolvimento que também pudesse contemplar a população local.

O documento final expõe a necessidade de pavimentação da rodovia, mas sob parâmetros que possam impedir “processos de migração desordenada, grilagem e ocupação irregular de terras públicas, concentração fundiária, desmatamento, desertificação, aumento da criminalidade e agravamento das condições sanitárias, tendo em vista a quase total ausência dos poderes públicos na região” (ISA, 2004).

É uma incógnita o que pode acontecer no trecho paraense da BR 163. As esferas de governo não têm uma proposta em comum e não conseguem dialogar entre si. Além disso, sabe-se da crônica incapacidade do Estado em controlar, gerenciar e fiscalizar projetos de

grandes dimensões territoriais na Amazônia. Ao trocar o certo pelo incerto, o governo federal prefere optar pela primeira opção, e atravanca o processo burocrático de pavimentação da rodovia – já anunciado e adiado duas vezes nos últimos quatro anos. Pelo menos foi o que nos revelou um assessor do alto escalão do Ministério dos Transportes.

Do ponto de vista ambiental, Fearnside (2005) argumenta que o asfaltamento da Cuiabá – Santarém poderia estender o desenho atual do desmatamento da Amazônia: de um arco (da Belém-Brasília ao centro-norte do Mato Grosso) para um “W”. O autor lembra que a BR 163 está assentada sobre uma faixa de clima mais seco do que a maioria das áreas florestadas da Amazônia, fator que seria benéfico à expansão agropecuária e à entrada do fogo por incêndios rasteiros.

A pavimentação da BR 163 certamente captaria ao tecido nacional uma área de potencial crescimento econômico, riquíssima em biodiversidade, mas os custos dessa “integração” são perfeitamente previsíveis: conflitos fundiários, violência no campo, invasão de terras indígenas, desmatamento desenfreado, expansão acelerada do agronegócio, trabalho escravo e garimpos ilegais.

(...) torna-se imprescindível, em qualquer estudo de financiamento de infra-estrutura de porte, um levantamento exaustivo dos aspectos relacionados aos benefícios e rendimentos que ela proporcionará; e, evidentemente, dos impactos negativos que ela causará e que deverão ser devidamente contabilizados – e não simplesmente esquecidos e externalizados. Objetivamente, em presença desses custos, é imperativo o direcionamento de parcela dos benefícios do projeto para compensar indivíduos e coletividades que sofrerão os custos decorrentes da implantação e mesmo do uso da infra-estrutura. (Orrico, 2005:431)

Caso realmente sejam estabelecidas condições políticas e econômicas para a concretização da empreitada, gostaríamos de lembrar que a Carta Magna possui alguns instrumentos que deveriam ser rigorosamente respeitados:

- (1) Qualquer propriedade acima de 2,5 mil hectares necessita de anuência prévia do Legislativo para obter a sua regularização;
- (2) O direito de preferência da destinação de terras públicas obedece, nessa ordem: (a) posse indígena; (b) posse quilombola; (c) proteção de ecossistemas e posse de populações tradicionais; (d) agricultura familiar e reforma agrária e (e) médias e grandes propriedades.

No processo de asfaltamento da BR 163, com quais critérios será definida a questão fundiária? A quem, afinal, serão destinadas as terras devolutas? Como o estímulo ao desmatamento, à extração madeireira ilegal em larga escala e à migração de grileiros para novas frentes poderiam ser contidos? Estas são perguntas que não podem calar...

6.4 Pelas linhas e nós da rede, a empresa Expresso Araçatuba opera nos confins do País

É muito comum rodar pelas estradas das regiões Centro-Oeste e Norte e topar com um caminhão da empresa Expresso Araçatuba. Nas barcas “ro-ro caboclo” que singram os rios Amazonas e Madeira, também é corriqueiro encontrar carretas da firma (nesse caso, sem os respectivos cavalos) em direção a Manaus – ou seguindo da capital amazonense para Belém e/ou Porto Velho.

Especializada na movimentação de cargas de alto valor agregado e pequeno volume (fármacos, informática, autopeças, telefonia, confecções, cosméticos, motocicletas e eletroeletrônicos) do Sul/Sudeste para o Centro-Oeste/Norte, a Expresso Araçatuba¹²⁴ transporta mercadorias a partir de 756 cidades (captadas pelos pólos embarcadores de Porto Alegre, Blumenau, Joinville, Londrina, Curitiba, Bauru, Araçatuba, São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Campinas, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Uberlândia) com destino a outras 1.090 cidades do Norte e Centro-Oeste, captadas pelas seguintes filiais (DIAGRAMA 6):

- ♦ Norte: AC (Rio Branco), RR (Boa Vista); AM (Manaus), RO (Porto Velho, Ji-Paraná e Vilhena), PA (Belém) e TO (Araguaína, Palmas e Gurupi);
- ♦ Centro-Oeste: GO (Goiânia e Rio Verde), DF (Brasília), MT (Cuiabá, Rondonópolis e Sinop) e MS (Campo Grande, Dourados e Três Lagoas).

Pioneira na distribuição de cargas para o Centro-Oeste, a empresa foi fundada em 1952, em Araçatuba, com uma frota de cinco caminhões, e 14 anos depois já estava operando com filiais em Bauru, São Paulo, Campo Grande e Cuiabá. Atualmente, ostenta o posto de líder no transporte e distribuição de cargas das regiões Centro-Oeste e Norte – faturamento de cerca de R\$ 180 milhões, totalizando 220 mil toneladas movimentadas em mais de 2 milhões de entregas (dados de 2005) –, com uma área de atuação que cobre cerca de 7 milhões de km².

Visando novos nichos de mercado, no início de 2007 a empresa decidiu abrir 8 postos avançados – Corumbá (MS), Barra do Garças (MT), Santarém, Marabá, Macapá, Cruzeiro do Sul (AC), Cacoal (RO) e Guajará-Mirim (RO) – que operam como pontos de apoio da empresa relacionados com o potencial de crescimento regional das zonas selecionadas. Os postos têm uma estrutura física pequena (geralmente um escritório e uma “toca” de carregamento/descarregamento de carga com 5 a 10 funcionários), mas do ponto de vista operacional funcionam como uma filial.

DIAGRAMA 6 – ‘RAIO-X DOS FLUXOS’ ENTRE AS FILIAIS*

Porto Velho (1975)

R	E
São Paulo, Manaus e Campinas	São Paulo
Cosméticos, calçados e confecções	Café, madeira e castanha
Cientes: varejo (100%)	

Manaus (1975)

R	E
São Paulo, Rio de Janeiro e Região Sul	São Paulo (35%) e pulverizado pelo País (65%)
Cosméticos, calçados e insumos industriais (20%)	Eletroeletrônicos (55%) e motos (40%)
Cientes: n/d	

Araguaína (1998)

R	E
Uberlândia, Porto Alegre e São Paulo	Manaus
Cosméticos, calçados e autopeças	Leite em pó
Cientes: varejo (100%)	

Belém (2004)

R	E
São Paulo, Belo Horizonte e Porto Alegre	Manaus, São Paulo e pulverizado pelo Sudeste
Cosméticos, calçados e confecções	Papel higiênico, alumínio laminado, água de coco em caixa e fios/cabos elétricos
Cientes: atacado (80%), varejo (10%) e indústria (10%)	

Rio Verde (1976)

R	E
São Paulo, Porto Alegre e Campinas	MT e RO
Calçados, cosméticos e derivados para ração animal	Confecções
Cientes: atacado (20%), varejo (20%) e indústria (60%)	

Ji-Paraná (1988)

R	E
São Paulo (50%), Manaus (20%), Goiânia (15%) e Região Sul (15%)	Cuiabá, Manaus e Boa Vista
Eletroeletrônicos (35%), motos (35%), calçados e confecções (20%)	Confecções e bicicletas
Cientes: indústria/agropecuária/mineral (30%), varejo (40%) e atacado (30%)	

Vilhena (1982)

R	E
São Paulo (50%), Região Sul (30%) e Manaus (20%)	São Paulo (50%), Manaus (30%) e Cuiabá (20%)
Eletroeletrônicos (15%), calçados/confecções (45%), motos (30%) e informática (10%)	Madeira, grão de urucum e material gráfico
Cientes: Varejo (80%) e atacado (20%)	

Sinop (1988)

R	E
São Paulo (40%), Manaus (25%) e Goiânia (5%)	* * * *
Motos (30%), cosméticos (30%) e eletroeletrônicos (20%)	Nula
Cientes: Varejo (80%) e atacado/indústria/agropecuária (20%)	

Cuiabá (1966)

R	E
São Paulo (75%), Manaus (15%) e Goiânia (5%)	Belém (70%), Manaus (15%) e São Paulo (15%)
Calçados/confecções (30%), motos (30%) e eletroeletrônicos (30%)	Ração para <i>pet shop</i> (90%) e arroz (10%)
Cientes: varejo (99%) e indústria (1%)	

Rondonópolis (1980)

R	E
Manaus (40%), São Paulo (25%) e Campinas (15%)	São Paulo (40%), Rio de Janeiro (40%) e Belém (20%)
Eletroeletrônicos (30%), cosméticos (30%) e autopeças (20%)	Óleo de soja (60%), algodão semi-industrializado (20%) e ração para <i>pet shop</i> (20%)
Cientes: Varejo (50%), atacado (20%) e indústria (30%)	

Palmas (1998)

R	E
São Paulo (50%), Campinas (20%) e Manaus (15%)	* * * *
Cosméticos (50%), motos (15%), autopeças (5%), eletroeletrônicos (10%) e calçados/confecções (20%)	Nula
Cientes: Varejo (85%), atacado (10%) e agropecuária (5%)	

Gurupi (1998)

R	E
São Paulo (70%), Rio de Janeiro (15%), Manaus (10%) e Goiânia (5%)	* * * *
Calçados (25%), cosméticos (20%) e eletroeletrônicos (15%)	Nula
Cientes: Varejo (90%) e agropecuária (10%)	

Goiânia (1976)

R	E
Campinas/São Paulo (60%), Porto Alegre (15%) e Belo Horizonte (5%)	Cuiabá (60%), Campo Grande (15%) e RO (10%)
Calçados (70%), cosméticos (20%) e tecidos (5%)	Calçados (70%), confecções (10%) e produtos Trasmontina (10%)
Cientes: Varejo (80%) e atacado (20%)	

Brasília (1978)

R	E
Belém, São Paulo e Campinas	São Paulo, Goiânia e Rio de Janeiro
Cosméticos, motos e eletroeletrônicos	Óleo de soja, autopeças e confecções
Cientes: Indústria (80%) e varejo (20%)	

Rio Branco (1975)

R	E
São Paulo (40%), Manaus (40%) e Porto Alegre (5%)	Madeira e castanha
Eletroeletrônicos (30%), calçados/confecções (20%), motos (15%) e cosméticos/autopeças/medicamentos/alimentícios (35%)	São Paulo e Manaus
Cientes: Varejo (980%) e atacado/indústria (2%)	

Boa Vista (1988)

R	E
São Paulo, Manaus e Porto Alegre	Arroz e calçados
Confecções, eletroeletrônicos, calçados e autopeças	Manaus
Cientes: Varejo (98%) e indústria (2%)	

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas, com informações obtidas nas entrevistas com os gerentes das respectivas filiais. Ao lado do nome da filial, figura o ano de início de sua operação.

***OBS.:** Os fluxos de recebimento (R) e expedição (E) referem-se ao volume total movimentado por cada modalidade.

É interessante notar que as filiais Goiânia, Brasília, Campo Grande, Manaus, Belém – e mais recentemente Cuiabá – são pólos simultâneos de embarcação e recepção de carga, fato que expressa o foco da empresa, além da comprovação de que, apesar do baixo potencial de retorno, existem atividades econômicas locais e regionais que justifiquem esse duplo movimento. Também se evidencia o incremento de fluxos intra-regionais com o Centro-Sul e entre as regiões Norte e Centro-Oeste, estes demonstrados abaixo:

- ◆ Leite em pó: de Araguaína para Manaus;
- ◆ Confeções: de Rio Verde para MT e RO;
- ◆ Confeções (lingerie) e bicicletas: de Ji-Paraná para Cuiabá, Manaus e Boa Vista;
- ◆ Material gráfico: de Vilhena para Manaus;
- ◆ Ração animal (*pet shop*): de Cuiabá e Rondonópolis para Belém e Manaus;
- ◆ Calçados, confeções e produtos Trasmontina (ferramentas, móveis e utensílios domésticos): de Goiânia para MT e RO;
- ◆ Do total de fluxos originados em Manaus, 40% têm como destino oanel nodal DF/Goiânia (respectivamente, 10% e 30%).

O peso da Região Concentrada (sobretudo de São Paulo), entretanto, é explícito – e não poderia ser diferente, pois cerca de 60% da produção industrial brasileira está localizada nos Estados das regiões Sul e Sudeste. E aqui um aspecto operacional deve ser levado em consideração: a necessidade de utilização de algum segmento (rodoviário e/ou hidroviário) do eixo central da rede para o acesso às filiais localizadas na Região Norte, Goiás, Mato Grosso e Distrito Federal – apenas as de Boa Vista, Rio Branco e Sinop (MT) estão fora do eixo central, mas incondicionalmente necessitam dele para serem alcançadas.

A Expresso Araçatuba é a única empresa de cargas do País que expede mercadorias para algumas das localidades mais difíceis de serem alcançadas. Para chegar a Feijó e Tarauacá, no Acre, opera em conjunto com uma empresa de táxi aéreo. A partir daí, encomendas para Santa Rosa do Purus e Jordão, quase na fronteira com o Peru, seguem por barcos das prefeituras. Para Cruzeiro do Sul, na extremidade oeste do Brasil, a carga segue via rodoviária (BR 364) na estiagem (junho a setembro) e via aérea no período chuvoso. Para Marechal Thaumaturgo, as entregas são feitas em picapes. “*Os lugares mais difíceis do País somos nós que atendemos*”, disse Emerson Araújo Hammes, gerente da filial de Rio Branco.

No Amazonas, a empresa expede mercadorias para qualquer cidade que seja atendida por um rio navegável (Negro, Solimões, Madeira, Purus, Japurá e Juruá) por intermédio de atravessadores, em geral pessoas do local que conhecem profundamente a dinâmica da navegação fluvial e do comércio das cidades e vilas ribeirinhas. Mesmo assim, o contexto daquele Estado, por causa de suas peculiaridades físicas e urbanas, é muito complexo e praticamente impossível de estar plenamente “aberto” à fluidez exigida em outras partes do País. *“Nenhum transportador do Amazonas tem o total domínio do mercado”*, explicou Reinaldo Barbosa Alencar, gerente da filial de Manaus.

Em Goiás, a situação é bem diferente. Apesar da recente importância locacional e logística adquirida pela filial de Goiânia, a empresa tem uma participação irrisória no interior do Estado, mercado dominado por cinco transportadoras locais: Transrápido Uruaçu, DoValle Transporte, TNG, MM Transportes e GM Express.

“Esse G-5 tem uma boa fatia do mercado e estrutura de ônibus, com linhas de carga que levam de tudo, até feno em pacotes, para pontos de apoio pulverizados pelo Estado que descarregam até de madrugada”, comentou Doésia Maria Leite, gerente da filial de Goiânia, insatisfeita com a “perda de identidade” da Expresso Araçatuba em Goiás. *“Eles se uniram, dividem um grande galpão na capital para reduzir custos e lotearam o Estado entre eles, onde cada um atende uma região específica.”* Além do “G-5”, a forte presença de transportadores autônomos em Goiás, em geral atendendo linhas específicas em pontos de apoio familiares, acirra a competição.

Em relação aos roteiros operacionais, a rota São Paulo – Campinas – Araçatuba – Campo Grande – Cuiabá – Porto Velho, até então considerada a principal da empresa, perdeu espaço para o itinerário que se dirige a Belém, cuja filial foi inaugurada apenas em 2004. Boa parte do tráfego com destino aos Estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul está sendo atendida pela rota de Belém, cumprindo as determinações de uma remodelagem da malha logística da empresa (matriz O/D).

Levando-se em consideração um estudo de equilíbrio de equipamentos (quantidade exata de carretas e cavalos, já que no sistema *roll-on/roll-off* circula apenas a carreta) e de combinação de paradas, foram identificados os fluxos com menores custos. Conseqüentemente, as rotas padrões foram diminuídas de 400 para 40 e Goiânia foi tida como o maior *hub* da empresa depois da capital paulista, pois recebe carga tanto “descendo” (MT e MS) quanto “subindo” (TO, PA e AM). A filial da capital goiana, assim, se torna um ponto de balanceamento das rotas, tanto na troca dos cavalos quanto no transbordo de carga.

Os principais entraves logísticos enfrentados, segundo Hamilton Ikezili, coordenador de Logística da empresa, são a navegação no Rio Madeira e as poucas opções viárias no Centro-Oeste, restritas às BRs 364, 163 e 153. No Madeira, além dos problemas acarretados pelo período de estiagem, Ikezili aponta a existência de um monopólio no sistema *roll-on/roll-off*, com apenas um fornecedor que atua tanto no lado de Belém quanto na rota Porto Velho – Manaus. *“Como existe concorrência no eixo Belém – Manaus, ele coloca os melhores empurradores neste eixo e os piores equipamentos na rota de Porto Velho.”*

No Madeira, a Expresso Araçatuba opera com a previsão de trânsito de 9 a 10 dias na cheia, tramo que poderia ser feito em 6 dias com material flutuante de melhor qualidade. Na estiagem, o tempo de entrega é maior (a viagem São Paulo – Porto Velho chega a quase 20 dias), mas o valor do frete também é mais barato.

A opção de saída de Manaus por (a) Porto Velho (Rio Madeira e BR 364) ou (b) Belém (Rio Amazonas e Belém-Brasília), de acordo com Ikezili, envolve uma conjuntura de fatores: (1) quantidade de carga; (2) questão hidrológica (sazonalidade do calado do Rio Madeira) e (3) equilíbrio entre carretas e cavalos nos portos. Como a recente inauguração da filial na capital paraense também teve o intuito de minimizar as dificuldades do Madeira e de atender a demanda de veículos para o Centro-Oeste, em um primeiro momento há a preferência pela rota Manaus – Belém – Goiânia.

“Tivemos de desenvolver carga de retorno e o volume de cargas de Belém aumentou de tal maneira que precisamos desviar para Belém algumas carretas direcionadas para Porto Velho e carga do MT e MS a fim de disponibilizar carga para aqueles cavalos mecânicos retornarem à Região Sudeste”, explica Ikezili. Dessa forma, a filial da capital paraense já superou a de Porto Velho na distribuição e no retrocesso (retorno). *“É uma nova rota, com novas possibilidades, apesar dos trechos rodoviário e fluvial mais extensos.”*

Para tentar alavancar o potencial de retorno para a Região Concentrada em até 60% do faturamento dessa área, a empresa desenvolveu no final de 2005 a “Operação Retorno”, com uma gerência exclusivamente dedicada ao incremento da ocupação da frota de linha. O serviço é focado nas viagens de volta da frota para as principais bases das regiões Sul e Sudeste com o caminhão cheio.

O perfil da carga é diferente do foco de atuação da empresa (cerealistas, atacadistas, laticínios, gráficas e produtos alimentícios) e a redução sobre o preço do frete é de até 50%, praticamente apenas cobrindo os custos de operação da viagem de retorno (depreciação e manutenção do material rodante, combustível, pedágios e mão-de-obra).

Outro produto diferenciado da empresa são os serviços especiais (ou expressos) ofertados de São Paulo para Porto Velho, Rio Branco, Belém, Cuiabá, Campo Grande,

Goiânia e Brasília. Em geral, conta com saídas diárias programadas nos dias úteis, em viagens ininterruptas sem escalas (o caminhão roda 24h, com dois motoristas) e a preços diferenciados. Recentemente, por causa da venda da VarigLog, a empresa deixou de operar o Manaus Expresso, serviço rodoviário com consolidação de carga em Brasília.

Mesmo sendo uma empresa de grande porte e de atuação nacional – segundo o Anuário 2006 da *Gazeta Mercantil*, é a 11ª maior empresa nacional do setor de transportes rodoviários –, é interessante notar como que algumas particularidades locais ainda são fortes e determinantes no que diz respeito à fluidez territorial em sua área de atuação, sobretudo na Bacia Amazônica. A dispersão de cidades ao longo da complexa trama viária fluvial faz com que a Expresso Araçatuba ao menos tente compreender a realidade local e se adequar a ela da melhor maneira possível, cuja operacionalidade invariavelmente depende de uma corrente de informação típica e oriunda dos lugares.

Até mesmo em Goiás, Estado com características socioeconômicas já bem próximas da Região Concentrada, a entrada no mercado regional é dificultada por uma “corrente informacional” que entende mais profundamente as necessidades locais. O *pool* de empresas composto pelo chamado “G-5” domina o mercado goiano porque utiliza bases operacionais estritamente relacionadas com o cotidiano dos municípios do Estado, com horários de entrega flexíveis, formas de pagamento variadas e sem restrições de carga.

De qualquer forma, é igualmente interessante ter conhecimento que o Brasil conta com uma empresa transportadora de cargas que vislumbrou, 55 anos atrás, os longínquos e extensos mercados do Norte e Centro-Oeste como sua área de atuação, enfrentando todas as barreiras logísticas peculiares às regiões de mais difícil acesso do território nacional. Nessas zonas do País, a Expresso Araçatuba já se tornou uma referência logística de transporte e distribuição de cargas, e as suas ações mantêm intensas relações territoriais com o processo de expansão da fronteira agrícola e com os vetores de circulação do quadrilátero Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho.

* * * * *

Notas

⁹⁷ Segundo o *Almanaque Brasil Socioambiental*, editado em 2005 pelo Instituto Socioambiental (ISA), a situação fundiária da Amazônia Legal ainda é muito confusa e indefinida: 75% das terras são públicas, das quais 47% são devolutas, ou seja, áreas em que o governo não deu uma destinação social, favorecendo a grilagem e a retirada ilegal de madeira (p.224).

⁹⁸ O próprio Zoneamento Socioeconômico e Ecológico do Estado determina que os municípios citados integram a categoria “usos a consolidar”, que concentram a porção mais dinâmica da economia estadual, para as quais são recomendadas ações e intervenções para a manutenção e/ou intensificação das atividades existentes.

⁹⁹ Extraído do jornal *O Estado de S. Paulo* (Vida&/A19) – 29/05/05.

¹⁰⁰ Extraído do jornal *O Estado de S. Paulo* (Geral/A12) – 1º/02/04.

¹⁰¹ Extraído do jornal *O Estado de S. Paulo* (Vida&/A23) – 1º/05/05.

¹⁰² Extraído do boletim *Informações* (ano 1, n.2) – jun-jul/2005.

¹⁰³ Margulis (2003) fala em frentes especulativas e frentes consolidadas; Coy e Neuburger (1999) referem-se a cidades pioneiras em áreas de frente pioneira de sobrevivência e de frente pioneira modernizada.

¹⁰⁴ Extraído do jornal *O Estado de S. Paulo* (Nacional/A15) – 30/11/06.

¹⁰⁵ Vide www.farmsbrazil.com e mtfazendas.com.br.

¹⁰⁶ GÓIS (1969), *op. cit.*, p.17.

¹⁰⁷ GÓIS (1969), *op. cit.*, p.41.

¹⁰⁸ GÓIS (1969), *op. cit.*, p.59.

¹⁰⁹ GÓIS (1969), *op. cit.*, p.55.

¹¹⁰ Segundo palestra de Júlia Adão (*Fronteiras em mutação no mundo da soja*) no X Encontro de Geógrafos da América Latina (Egal), realizado em São Paulo (2005).

¹¹¹ Becker distingue três macrorregiões na Amazônia: (1) Arco do povoamento consolidado (Belém, sudeste e leste do Pará, Tocantins, Mato Grosso e Rondônia); (2) Central (sudoeste e oeste do Pará até a BR 319) e (3) Ocidental. Veja BECKER, B. Uma nova regionalização para pensar o Brasil? In: LIMONAD *et al* (org.). **Brasil, século XXI – por uma nova regionalização? Processos, escalas, agentes**. São Paulo: Max Limonad, 2004, p.11-27.

¹¹² Extraído de www.aeagro.com.br <acessado em 20/02/04>.

¹¹³ Extraído do jornal *O Estado de S. Paulo* (Economia/B7) – 26/10/03.

¹¹⁴ Extraído do jornal *O Estado de S. Paulo* (Economia/B10) – 04/04/04.

¹¹⁵ Segundo palestra de Júlia Adão (*Fronteiras em mutação no mundo da soja*) no X Encontro de Geógrafos da América Latina (Egal), realizado em São Paulo (2005).

¹¹⁶ Vide (1) *Escoamento da soja produzida no norte do Estado de Mato Grosso pelo porto de Santarém* (Associação Comercial do Pará e de Santarém, 1991); (2) *Corredores de escoamento da produção agrícola* (Conab, 2005); (3) *O agronegócio na Região Centro-Oeste: uma proposta para otimização do escoamento da produção agrícola* (Getram, 2004); (4) *Principais rotas multimodais existentes* (Geipot, 1997); (5) *Plano de escoamento da safra 1992/93* (Geipot, 1992) e (6) *A safra agrícola de 91/92: medidas e providências para viabilizar seu escoamento e comercialização* (1992).

¹¹⁷ Extraído do *Diário Regional de Rondonópolis* (p.7) – 15/08/06.

¹¹⁸ O Grupo André Maggi (Amaggi) é composto pela Amaggi Exportação e Importação, Divisão Agro, Hermasa Navegação da Amazônia e Maggi Energia.

¹¹⁹ O pico da safra no Mato Grosso é de abril a junho, período em que a navegação no Madeira ainda é franca.

¹²⁰ Termo que designa os navios com dimensões para cruzar o Canal do Panamá (máximo de 32,3 m de largura; 294 m de comprimento e 12,04 m de calado), comuns para o transporte de grãos. Para os padrões atuais, são embarcações de tamanho médio.

¹²¹ Extraído do jornal *O Estado de S. Paulo* (Vida&/A28) – 25/03/07.

¹²² Unidade Padrão de Fiscalização de Mato Grosso.

¹²³ Segundo o Zoneamento Ecológico-Econômico elaborado pelo governo estadual, a área de influência da BR 163 é considerada uma zona de consolidação e expansão.

¹²⁴ O Grupo Arex é composto pela Expresso Araçatuba Transportes e Logística Ltda., Golden Cargo (armazenagem e distribuição de insumos agrícolas) e Exata Logística (*supply chain*).

CAPÍTULO 7 – ENTRE O ‘UNIVERSO AMAZÔNIDA’ E OS VETORES HEGEMÔNICOS, A NAVEGAÇÃO FLUVIAL ESTABELECE UM VASTO EIXO DAS SUCESSÕES E DAS COEXISTÊNCIAS

O porto é o intermédio entre o rio, a floresta e a cidade, lugar privilegiado dos enigmas amazônicos, transfigurados em enigmas do mundo, a nos interrogar sobre o nosso passado, presente e futuro. O rio, a floresta e a cidade têm no porto a fronteira entre a realidade e a ficção, possibilitando-nos leituras múltiplas de espaços-tempos diversos. (Aldemir de Oliveira, 2006:27)

Quando se trata de circulação no imenso e complexo emaranhado fluvial amazônico, as temporalidades dos agentes sociais aparecem explicitamente diante dos olhos do espectador. Da pesca solitária em uma canoa, empunhando um remo e uma tarrafa, ao navio transatlântico que parece “rasgar” os rios, os eventos se sucedem e convivem segundo múltiplas manifestações no território, revelando sucessões e coexistências na divisão territorial do trabalho. “Constatamos, de um lado, uma assincronia na seqüência temporal dos diversos vetores e, de outro lado, a sincronia de sua existência comum, num dado momento. O entendimento dos lugares, em sua situação atual e em sua evolução, depende da consideração do eixo das sucessões e do eixo das coexistências” (Santos, [1996]:159).

7.1 Da racionalidade ribeirinha ao ‘ro-ro caboclo’

Toda a bacia oferece 50 mil km de rios navegáveis¹²⁵ (a maioria em território brasileiro) para embarcações com deslocamento médio de 100 toneladas, mas cerca de 10 mil km podem ser navegados por navios com deslocamento médio de 1 mil toneladas ou mais (Domínguez, 2003). Em um universo ditado pelo ritmo das águas, o grau de navegabilidade de um curso d’água também acaba por determinar o ritmo da dinâmica social, pois “há toda uma vida tecida centenariamente em torno da água” – sobretudo sob a ótica das relações sociais, “que vão desde a instalação de equipamentos necessários à sobrevivência até a criação de inúmeros mitos” (Nogueira, 1999:83).

Ao se referir aos rios de menor porte da Bacia Amazônica, Domínguez (2003:169) destaca o papel relevante desses cursos d’água, “pois se constituem na única possibilidade de acesso a portos remotos ou a áreas inundáveis onde a construção de estradas não é possível”.

Com um padrão de povoamento linear, as sociedades originárias da região construíram, em grande parte, todas as suas relações de comunicação e transporte utilizando o rio como via. A extensão lateral das várzeas, associada à enorme variação do regime fluvial, já dava aos rios a vantagem para a circulação de pessoas e produtos. (Nogueira, 1999:71)

Diante de tamanha expressão, a navegação interior adquire na Amazônia dimensões territoriais impensáveis para a era do automóvel, não apenas em relação às distâncias percorridas, à velocidade lenta e à função socioeconômica que exerce, mas sobretudo no que diz respeito ao imaginário coletivo das populações envolvidas – o que Reinaldo Costa (2004:85) chamou de forte presença das “forças telúricas”. “O movimento das águas é um dos pontos vitais e característicos do domínio amazônico. Nisso permeiam as potencialidades de conhecer a natureza e extrair dela elementos para o seu sustento, para a reprodução social em cada espaço florestado, campestre e ribeirinho (...).”

Silveira Costa (1998:17), em uma análise voltada para o lado mais comercial e estratégico, vê a navegação interior como assunto de Estado, com “características polivalentes”, cujos efeitos refletem diretamente no desenvolvimento da nação, obtendo a integração e o crescimento de regiões mais afastadas. “(...) além de ser um instrumento de transporte econômico, é, pela sua penetração, fator estimulante para o implemente de atividades industriais, comerciais e turísticas nas cidades e vilas beneficiadas.”

O autor ainda destaca o estímulo ao processo de urbanização de vilas e cidades ribeirinhas da Amazônia, promovendo a fixação do homem no interior e facilitando o transporte intermodal. “Não é por outra razão que, por lá, a rua é o rio” (1998:24). Para Carreteiro (1987:143), a via navegável ainda assume uma “função exploradora” na Amazônia. “(...) a hidrovia é uma realidade. Através dela o homem penetrou na floresta, e ainda é o barco o principal meio de transporte do homem amazonense.”

A partir dos anos 90, novos agentes entram em cena e o mercado da navegação interior na Bacia Amazônica ganha outros recortes e arranjos, impactando bruscamente a divisão territorial do trabalho. Um dos maiores prejudicados foi o transporte misto de passageiros e cargas, herança dos antigos regatões, e uma das razões de ser do “universo amazônida”.

A disputa por melhores pontos de atracação, o abismo tecnológico entre empresas e a fluidez exigida pelas *tradings* do agronegócio fizeram com que boa parte dos recursos fosse canalizada para a implantação e maximização do sistema *roll-on/roll-off*, técnica de integração modal com maiores perspectivas de aplicação nos rios da Amazônia. Na Região Norte, o *roll-on/roll-off* sistema sofreu duas adaptações técnicas na década de 80 – a substituição do sistema de reboque pelo de empurra e do uso do convés em vez do porão – que tornariam a configuração hidrodinâmica da embarcação mais adequada e eficiente.

Batizado regionalmente de “ro-ro caboclo”, esse detalhe tecnológico “foi decisivo para que, com muito mais facilidade que a Enasa, os armadores privados dominassem o mercado de cargas pesadas e volumosas – principalmente o transporte de veículos” (Tertuliano Neto, 1991:177). Além disso, nos rios amazônicos, os navios foram preteridos

pelos comboios de balsas de diferentes capacidades (até 4 balsas, cuja configuração pode conduzir 12, 16, 25, 48 ou 64 carretas), deslocados rio acima ou rio abaixo por empurradores de potências variadas.

Desenvolvido nos Estados Unidos na década de 50 com o objetivo de reduzir os custos diretos e indiretos nos sistemas de transporte de carga (sobretudo pela segurança e rapidez das operações de carga/descarga e no deslocamento dos fluxos), o *roll-on/roll-off* consiste na adequação de um equipamento flutuante para o transporte de veículo¹²⁶, “o próprio objeto transportado e por seus próprios meios, que se movimenta *para dentro e para fora* da embarcação, sendo essa a origem de sua denominação (...)” (Nazaré, 1983:4).

Durante o II Simpósio de Navegação na Amazônia, realizado em 1983, em Belém, Nazaré (1983) descreveu quais foram os agentes indutores do sistema na Amazônia. Para o autor, a abertura da Belém-Brasília na década de 60 e o expressivo número de empresas paraenses de transporte fluvial potencializaram a implantação do “ro-ro caboclo”. Além disso, foi destacada a ineficiência da cabotagem brasileira, a implantação da “perna” Manaus – Porto Velho como alternativa ao escoamento dos produtos do PIM e o aumento da demanda por causa dos projetos governamentais.

O empresário Francisco Joaquim Fonseca, proprietário da Jonasa, de Belém, é tido como o pioneiro na adoção do sistema. No estaleiro Marfil, pertencente à empresa supracitada, o engenheiro polonês Janusz Stefen Maluzenski, radicado na capital do Pará, teria projetado e executado os primeiros comboios de balsas do “ro-ro caboclo” (Tertuliano Neto, 1991). Cabe destacar que, ainda durante o governo militar, houve financiamentos da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam) para armadores regionais destinados a construção de balsas e empurradores que pudessem tornar a navegação interior mais eficiente.

Operando verdadeira revolução tecnológica no transporte regional, seus efeitos multiplicadores foram inegavelmente a causa de um marco na história econômica da região. E, mais uma vez, isso se deveu exclusivamente ao arrojo e espírito empreendedor dos empresários, pois a implantação e desenvolvimento do sistema Ro-Ro em uso, com suas extraordinárias quantificações de utilização, que diz de forma inequívoca do seu êxito pela perfeita adequação, jamais foi objeto de concepção nos planos de desenvolvimento das agências de desenvolvimento regional ou setorial que atuam na área. (Nazaré, 1983:6)

A Resolução Sunamam nº 5.539, de 23 de agosto de 1977, definiu e incorporou o sistema *roll-on/roll-off*, mas apenas na Resolução nº 6.151, de 5 de setembro de 1979, que foi regularmente considerada no bojo do sistema a utilização de embarcações adaptadas na navegação interior. Para Tertuliano Neto (1991:180), se tanto o governo quanto a iniciativa privada equacionaram o transporte de carga na Amazônia, a excelente performance nesse segmento da navegação acarretou um grave problema para os armadores regionais: a

ociosidade de suas embarcações. “Instalou-se, portanto, uma feroz concorrência, onde apenas os mais fortes economicamente – empresas maiores e melhores – conseguiram sobreviver.”

7.2 Perante o mercado, o Estado redefine seu caráter normativo e assume uma nova postura planificadora

Inserida no contexto neoliberal de mudança do cenário institucional do Estado, a reforma do sistema portuário nacional é efetivada em 25 de fevereiro de 1993 com a assinatura da Lei nº 8.630, denominada Lei de Modernização dos Portos, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. Logo em seu Artigo 1, estabelece que “cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, os portos públicos organizados”. Para os efeitos desta Lei, considera-se:

- ✓ Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;
- ✓ Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;
- ✓ Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

Em relação às instalações portuárias, o Artigo 4 do Capítulo II designa que “fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

- I) De contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com a sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;
- II) De autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.”

O parágrafo 2 do mesmo artigo define as modalidades de exploração portuária de uso público, restrito à área do porto organizado, e de uso privativo exclusivo (para movimentação de carga própria) e misto (para movimentação de carga própria e de terceiros).

Durante o primeiro mandato do Governo Fernando Henrique Cardoso (1995-98), a política para o subsector portuário, ancorada pelo Programa de Desestatização dos Portos Brasileiros, previu a privatização dos serviços portuários e a reestruturação das administrações portuárias. “Para a consecução desses objetivos, o governo retirou-se da prestação de serviços portuários, que passaram a ser executados pelo setor privado, objetivando a melhoria da qualidade dos serviços ofertados ao público, a otimização do uso de suas instalações e a redução dos custos. Além disso, procura o fortalecimento econômico e financeiro das unidades portuárias, permitindo que o governo federal não arque mais com a totalidade dos investimentos nos portos” (Geipot, 2001:4).

Em 10 de maio de 1996 foi assinada a Lei nº 9.277, que autorizou a União, por meio do Ministério dos Transportes, “a delegar a administração e exploração dos portos públicos a Estados e municípios”. Em 12 de novembro de 1997, por meio do Convênio nº 6, a autoridade portuária do porto organizado de Porto Velho foi delegada à Sociedade dos Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), autarquia vinculada ao governo estadual.

Quatorze dias depois, o Convênio nº 7 estabeleceu a Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH), também órgão da administração estadual, como autoridade portuária do porto organizado de Manaus. Os portos de Santarém e Belém, de relevância estratégica para a navegação na Amazônia, ficaram delegados à Companhia Docas do Pará (CDP).

A derrocada da Enasa

A regularidade das embarcações da Empresa de Navegação da Amazônia S. A. era a garantia de que o Estado cumpria com a sua função de proporcionar à população de baixa renda transporte fluvial de qualidade, mantendo o elo de cidades longínquas com os principais centros urbanos regionais nas linhas Belém – Manaus, Belém – Soure e Belém – Camará, as duas últimas para a Ilha de Marajó. Apesar de sua importância regional, dos 650 empregos diretos gerados e dos inúmeros serviços prestados à navegação na Amazônia desde que fora criada, em 1967, em 30 de dezembro de 2004 foi expedido o decreto de extinção da empresa, que se encontra em processo judicial de liquidação sob a tutela de cinco funcionários.

Todo o patrimônio móvel (equipamento flutuante e oficina mecânica) foi leiloado e o ativo imóvel está sendo desmantelado para cobrir dívidas. O estaleiro e a sede de Manaus já foram vendidos por concorrência pública; uma propriedade de 9 milhões de m² em Lábrea (AM) foi oferecida ao Incra e metade da área do estaleiro de Belém foi transferida à Fundação Sara Kubistchek. A outra metade (5,5 hectares) está nas mãos do governo estadual, em troca de uma dívida de ICMS.

A derrocada final da empresa iniciou-se com a sua estadualização, em 1998, quando o governo do Pará assumiu a sua administração. No acordo com a União, as dívidas previdenciárias e trabalhistas até novembro daquele ano e os empréstimos com o BNDES ficaram sob a responsabilidade do governo federal. *“Não foi um bom negócio para o Pará”*, disse Loriwal Rei de Magalhães, último presidente da Enasa e atual liquidante, para quem essa foi mais uma jogada política. Além disso, o governo estadual teve de pagar outros encargos fiscais, o ICMS atrasado e outras ações não-trabalhistas.

Nos bastidores, entretanto, fala-se que a extinção da Enasa foi intencional, pois a saída do mercado do concorrente estatal da rota amazônica mais densa e rentável (Belém – Manaus – Belém) teria beneficiado a expansão dos armadores do setor privado, que não eram contemplados com subsídios. *“A liquidação da Enasa foi proporcionada pelo mau uso, sem uma estratégia definida de aproveitamento”*, reiterou Tertuliano Neto. *“A liquidação da Enasa, causada pelo governo do Estado, foi um crime”*, denunciou Nelson Pontes Simas, diretor de Gestão Portuária da CDP – que comprou uma briga com o governo estadual anterior para anular a estadualização da CDP.

Magalhães, porém, credencia a baixa ocupação das linhas e as precárias condições de operação como principais motivos para a derrocada da Enasa. *“Chegou um ponto em que a empresa passou a andar de barco vazio, com uma folha salarial três vezes maior em relação aos particulares, e a relação preço/custo ficou muito alta. Além disso, as cidades pequenas não têm estrutura de apoio para balsas e barcos e o baixo poder aquisitivo da população não gera demanda na região.”*

Entre 1991 e 1992, a Enasa deixou de operar por causa da degradação de seu equipamento flutuante (5 catamarãs) e o Governo Collor quase a extinguiu depois que não conseguiu privatizá-la. Em 2000, o governo do Pará novamente tentou privatizá-la, mas os altos débitos trabalhistas acabaram inviabilizando o processo, que registrou o interesse de algumas empresas regionais. Em janeiro de 2001, ocorreu a última viagem do catamarã Amapá da capital paraense para Manaus, denunciando o fim de um ciclo vigoroso do transporte fluvial público na Amazônia.

Cabe ainda salientar que o destino da Enasa assemelha-se bastante com o da Companhia de Navegação Hidroviária Interior do Amazonas (Conavi), iniciativa do governo do Amazonas que durou de 1976 a 1986, quando os 17 navios construídos para atender a população de baixa renda foram deslocados para outras funções por causa da fraca eficiência da frota (consumo alto de combustível e baixa velocidade). Segundo Tertuliano Neto (1991:235), a navegação fluvial de passageiros de baixa renda continua a receber do poder público *“tratamento deficiente, marcado pela improvisação e não raro pela irresponsabilidade”*.

A Antaq implanta uma visão própria para a navegação interior

A navegação fluvial mista finalmente despertou o interesse da Antaq, que em novembro de 2006 criou a Superintendência de Navegação Interior (SNI) com o intuito específico de zelar pelos assuntos relacionados ao setor. Tida como fundamental para o modal aquaviário, a navegação interior terá, a partir de agora, um tratamento diferenciado, cujas peculiaridades são completamente distintas da navegação marítima. Dessa forma, a Antaq está desenvolvendo uma visão própria para o setor, com o objetivo de contribuir para a solução dos gargalos da logística de transportes.

As atribuições da SNI – que conta com gerências de Fiscalização; de Desenvolvimento e Regulação de Navegação e de Outorga e Afretamento – são:

- (1) Elaboração da proposta do plano geral de outorgas para prestação de serviços (cargas e passageiros);
- (2) Supervisão da atuação das empresas;
- (3) Autorização da liberação de afretamento das embarcações estrangeiras e de cargas prescritas à bandeira brasileira.

Até o momento, a Resolução Antaq nº 497, de 13 de setembro de 2005, é a única norma que outorga a autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. Entre 19 de setembro e 3 de novembro do mesmo ano, o órgão convocou audiências públicas para obter subsídios e informações adicionais de usuários, agentes e prestadores de serviços e demais interessados para o aprimoramento do ato normativo supracitado.

Apesar da recente preocupação do órgão regulador para com essa modalidade, as pequenas embarcações a princípio devem ser excluídas do arcabouço normativo, extensivo apenas às linhas interestaduais e internacionais. “A Antaq ainda não teve condições de dar conta desse mundo”, comentou Tertuliano Neto, apostando nas dificuldades intrínsecas que a autarquia terá para compreender e regulamentar a navegação na Amazônia.

O diretor-geral da entidade, Carlos Alberto Wanderley Nóbrega, comentou que a Antaq já dispõe de um diagnóstico satisfatório das embarcações e das empresas que operam na região e que o principal problema no serviço de passageiros é a conjunção do terminal com a embarcação e o nível do serviço, reconhecendo que há grande quantidade de irregularidades. “Vamos também tentar simplificar as normas de fiscalização. Uma das coisas que temos que fazer são convênios com agências locais. No meio do Rio Amazonas, muitas vezes o usuário não sabe que existe Antaq e não quer saber se aquele é trecho federal ou estadual, ele quer se movimentar.”¹²⁷

De certo até o momento, sabe-se apenas que a Lei dos Portos, em seu capítulo III, dispensa a intervenção de operador portuário em embarcações empregadas para o transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal, além daquelas utilizadas na navegação interior e auxiliar. Essa prerrogativa garante a independência operacional das embarcações de transporte fluvial misto, mas não as isenta de certas obrigações para obter a autorização de operação.

O sistema de transportes fluvial pode ser considerado como um excelente indicador do uso do território na Amazônia e os técnicos e gestores da Antaq precisam ter ampla consciência de sua importância social. As condições naturais e culturais de operação e gestão da navegação na Amazônia precisam ser consideradas e, na medida do possível, flexibilizadas. Naqueles lugares onde o acontecer social se dá no que singularmente é tido como o “ontem” (os tempos lentos), o vínculo emotivo, econômico e transcendental com o “universo amazônida” ainda é muito forte.

Mas no eixo das coexistências, os eventos que conduzem aos tempos rápidos, principalmente aqueles ligados aos imperativos da globalização, se sobrepõem ao tecido social local e regional mediante as verticalidades ditadas pelos atores hegemônicos. Afinal, qual o sentido da barcaça de soja para o ribeirinho, se o seu próprio ir-e-vir se encontra comprometido por forças que lhe fogem o controle?

7.3 Características gerais do transporte fluvial regional

A densidade rarefeita de outros modais na Amazônia impõe a navegação como único meio de transporte acessível à maioria dos habitantes da região. Sempre atento ao caráter predominantemente fluvial da circulação regional, Nogueira (1999) classifica os empreendimentos da navegação em dois segmentos, ambos originários do regatão tradicional e cada qual com uma atuação territorial específica:

- ✓ Empresas de navegação: impulsionadas com a expansão do PIM a partir da década de 70, transportam cargas em comboios integrados basicamente no eixo Manaus – São Paulo, utilizando os rios Amazonas (até Belém) e Madeira (até Porto Velho). As empresas que transportam derivados de petróleo são subsidiadas pelo governo federal, cuja importância reside no deslocamento de combustível às comunidades mais distantes. Este segmento é caracterizado pela organização sindical, pelo emprego maciço de capital em equipamentos flutuantes (balsas e empurradores) e pelo tempo mínimo de parada nos portos.

- ✓ Barco regional: segmento misto (carga e passageiros), representa o que há de mais original nos transportes da região (FOTO 17). Caracterizado pelo uso de barcos de madeira (nas linhas mais rentáveis, há barcos de casco de aço), atende com regularidade todas as cidades amazônicas em condições singulares, como dispersão dos passageiros, baixo poder aquisitivo dos mesmos e longas distâncias a serem percorridas.

FOTO 17 – BARCO ALMIRANTE MOREIRA VI, NO RIO MADEIRA, RUMO A MANAUS

AUTOR: Daniel M. Huertas (26/07/05).

Em outra classificação, Tertuliano Neto (1991) fala em “empresas” artesanais caboclas (frota composta por pequenas embarcações e desprovidas de quaisquer estruturas empresariais); empresas em vias de modernização (bem estruturadas comercialmente, atuam com certa especialização e regularidade na exploração de uma linha não atendida pelos demais segmentos) e empresas modernas ou plenamente capitalistas (voltadas basicamente para o mercado de cargas, complementam o transporte rodoviário e as navegações de cabotagem e longo curso com boas margens de lucro).

Domínguez (2003) lista alguns elementos que precisam ser levados em consideração na navegação mista amazônica, representada pelos barcos regionais: natureza da carga; tempo de viagem; tamanho da embarcação; a existência de meandros (a distância pode duplicar ou até mesmo triplicar) e a densidade populacional do trajeto.

Para Hito Moraes (2003:193), o transporte fluvial de passageiros vem adquirindo, ao longo do tempo, “um razoável nível de organização” para atender à demanda. “Investir em novos equipamentos e tecnologias de transportes tem sido a principal preocupação dos armadores da região, pois a concorrência acirrada no mercado obrigou as empresas tradicionais a mudarem seus conceitos de transporte, o que vem causando reflexos em todos os seguimentos do transporte fluvial.”

As inovações tecnológicas mais influentes sobre o setor são o aumento da velocidade (troca do casco de madeira pelo de aço e utilização de motores mais potentes) e da capacidade de carga e a redução do custo de produção. Para assegurar a reprodução do empreendimento, houve a interação de três atividades em torno do barco: cobrança da tarifa (rede ou camarote), cobrança do frete e a realização de um comércio permanente entre origem e destino da linha.

Segmento que não pode ser caracterizado como capitalista (...), estes pequenos armadores são fundamentais à reprodução do processo de acumulação regional, na medida em que asseguram a mobilidade interna de uma força de trabalho e a circulação de produtos pelo vasto território amazônico com a rentabilidade que uma empresa capitalista se negaria a operar. (Nogueira, 2003:204)

No caso do Rio Madeira, cuja navegação é complicada no período da estiagem, o descompasso tecnológico dos barcos regionais é evidente e a “busca pelo canal” passa a ser um exercício de paciência. “*Todos os barcos esperam um comboio nosso sair para ir atrás*”, disse Ademir Alexandre Pinheiro Maciel, supervisor de operações fluviais da Hermasa, anunciando as vantagens tecnológicas que a tornaram uma referência na navegação regional.

Enquanto a empresa do Grupo Amaggi tem à sua disposição cartas eletrônicas do canal e um *software* (Qtracs BR) que monitora 24 horas as condições de navegação do rio (levantamentos batimétricos e balizamento da via), os práticos dos barcos regionais têm de confiar na experiência do cotidiano e na troca de informações (via rádio) com outras embarcações. “*O barquinho vai no cheiro*”, comentou categoricamente Elpídio Gomes da Silva Filho, superintendente da Ahimoc, ao comentar as desigualdades tecnológicas entre os segmentos supracitados da navegação regional.

De acordo com os critérios de navegabilidade, a Amazônia é dividida em quatro regiões (Carreteiro, 1987):

- ✓ Ocidental: 19 mil km de vias navegáveis entre o Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima;
- ✓ Oriental: 15 mil km de vias navegáveis no Pará (rios Tapajós, Xingu, Tocantins, Trombetas e Capim);
- ✓ Amapá: 2 mil km de vias navegáveis entre o litoral, a Ilha de Marajó e o Rio Jari;

- ✓ Calha principal: rota Belém – Manaus.

A carência de dados quantitativos sobre a navegação fluvial amazônica impede que seja feito um retrato fidedigno de sua real situação e operacionalidade. Carreteiro (1984) dispôs alguns números relativos à década de 70, quando a frota cresceu 745%, com movimentação de 1,5 milhão de toneladas/ano (carga geral, 43%; derivados de petróleo, 39% e madeira e cimento, 25%) e uma estimativa de 1 milhão de passageiros/ano.

Em 1982, o governo do Amazonas realizou o último diagnóstico do qual se tem conhecimento no Estado.¹²⁸ Em Manaus, havia 212 armadores residentes e um total de 500 embarcações – até agosto de 1976, a Capitania dos Portos de Manaus havia registrado 6.936 embarcações, das quais 1.095 não possuíam propulsão a motor. O movimento de barcos no Porto de Manaus, por rota, era o seguinte: (1) Médio Amazonas, 40%; (2) Madeira, 17%; (3) Negro, 13%; (4) Solimões/Japurá, 13%; (5) Purus, 9%; (6) Juruá, 4% e (7) Solimões, 4%.

o papel social dos barcos regionais

Além do transporte de passageiros, outro elemento que evidencia o papel social da navegação regional é a circulação de mercadorias de gênero alimentício, principalmente hortifrutigranjeiros, carne congelada (bovina, suína e frango) e farinha de mandioca e de trigo. Mesmo diante desse contexto, há um relativo descaso governamental em relação à atividade. “*Acho que estão dando prioridade à infra-estrutura do carregamento de soja*”, disse o armador do barco motor “Coração de Mãe”, que opera regularmente na rota Manaus – Porto Velho – Manaus.

No convés da embarcação, havia R\$ 35 mil em caixas de alho, batata, pimentão, tomate e cebola, oriundos de São Paulo, Minas Gerais e Goiás com destino a pequenos comerciantes e atravessadores da capital amazonense. Em Santarém, o barco rumo a Oriximiná, no norte do Pará, levava sacos de cebola, cachos de banana e caixas de repolho, tomate e laranja, produtos que cruzaram o País em rios e rodovias para abastecer áreas de pouca ou inexistente atividade agrícola (FOTO 18).

FOTO 18 – CONVÉS DO BARCO COM DESTINO A ORIXIMINÁ (PA)

AUTOR: Daniel M. Huertas (17/08/05).

A mobilidade da população nessas longas viagens também reflete um pouco do “caráter itinerante” de alguns setores da população brasileira. Um grupo de mineiros de Belo Horizonte portava caixas com queijo provolone defumado para degustação nos bares e restaurantes de Manaus. A expectativa era a de conquistar clientes para futuras remessas. Um paranaense de Marechal Cândido Rondon levava um carregamento de sacos de farinha de trigo, enquanto um casal – ele de Almenara (MG); ela de Santa Inês (MA) – e o filho pequeno rumavam para uma nova vida em Boa Vista, depois de alguns anos em Ariquemes (RO). Outro passageiro voltava de férias de sua terra natal, Cruzeiro do Sul (AC). O seu “vizinho de rede”, aposentado e morando no Rio de Janeiro, fazia o caminho inverso: passar férias na sua terra natal.

Mais do que mercadorias, os barcos regionais carregam também histórias de vida e expectativas de quem aposta na Amazônia como a esperança de uma vida melhor, de um mercado ainda em estágio potencial ou de uma oportunidade para agarrar o tão sonhado lote de terra. Em sua essência, são objetos flutuantes portadores de eventos com grande potencial de imbricamento local, contribuindo para a germinação de regras localmente formuladas e reformuladas e para o domínio das forças centrípetas. “Alcançar as

*comunidades alojadas às margens dos rios é tarefa de todos, seja do poder público ou do setor privado, visando oferecer o mínimo de dignidade aos cidadãos ribeirinhos”, disse o antropólogo Dimitri Sávio, da Fundação Amazonas Legal.*¹²⁹

Contribuirão para o abastecimento das mercearias e dos pequenos mercados, e não para os estoques dos grandes supermercados; levam e trazem objetos de grande utilidade e valor para uma parcela considerável do tecido social local, e não apenas mercadorias que em pouca medida o beneficiará; levam e trazem saudades, sonhos e expectativas de entes queridos, parentes e conhecidos, fortalecendo os laços locais de solidariedade e união. Às grandes empresas de navegação, ficam reservadas os produtos de alto valor agregado e as *commodities* agrominerais que muitas vezes não fazem o menor sentido àquela realidade social, impondo as verticalidades condizentes apenas com os atores hegemônicos.

Principais linhas e nós na Amazônia

Apesar da ausência de dados estatísticos regulares, é fato que a maior movimentação do transporte fluvial na Amazônia concentra-se ao longo de cinco linhas (TABELA 13): (1) Manaus – Belém; (2) Manaus – Santarém; (3) Belém – Santarém; (4) Belém – Macapá e (5) Manaus – Porto Velho. “O transporte de carga fluvial reflete-se principalmente no movimento dos portos amazônicos dentre os quais destacam-se os de Manaus, Porto Velho, Belém e Santarém. Isto não significa negar a participação de um grande número de pequenos atracadouros disseminados pelos principais afluentes e subafluentes do rio Amazonas (...)” (Tertuliano Neto, 1991:223).

Fora dos eixos supracitados, em um nível intermediário de circulação situam-se as ligações Manaus – Tabatinga (AM); Manaus – Cruzeiro do Sul (AC); Manaus – Boca do Acre (AM); Manaus – São Gabriel da Cachoeira (AM); Belém – Altamira (PA); Santarém – Itaituba (PA); Altamira – Macapá e Santarém – Macapá.

TABELA 11 – CARACTERÍSTICAS DAS PRINCIPAIS LINHAS FLUVIAIS DA AMAZÔNIA (1996)

LINHA	CARACTERÍSTICAS	EMPRESAS					MOVIMENTAÇÃO			
		MISTAS (CARGA E PASSAGEIROS)		CARGA			PASSAGEIROS		CARGA	
		Tempo de viagem ¹	Oferta mensal	Frota	Tempo de viagem	Oferta mensal	Total	%	Total (t) ²	%
Belém – Manaus – Belém	<u>Distância:</u> 1.646 km (889 milhas náuticas) <u>Rota:</u> Rio Pará; furos de Breves, Macacos e Itaquara; rios Amazonas e Negro <u>Escalas:</u> Breves, Gurupá, Almeirim, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Óbidos, Parintins e Itacoatiara <u>Calado máximo para navegação:</u> 28 pés (8,5 m)	120 h 83 h	14.436 pas 13.172 t 44 viagens	7 empresas 11 barcos (6 de aço)	168 h 96 h	320 carretas 50 contêineres 1.060 t (CG) ³ 3.000 t (GL) ⁴	84.960	26,44	2.769.782	33,16
Belém – Macapá – Belém	<u>Distância:</u> 574 km (309 milhas náuticas) <u>Rota:</u> Rio Pará e furos de Breves, Jacaré Grande e Macacos <u>Escala:</u> Breves <u>Calado máximo para navegação:</u> n/d	24 h	25.812 pas 18.744 t 120 viagens	13 empresas 17 barcos (5 de aço)	40 h	100 carretas 1.560 t (CG) 7.630 t (GL)	160.272	49,89	1.078.103	12,90
Belém – Santarém – Belém	<u>Distância:</u> 932 km (503 milhas náuticas) <u>Rota:</u> Rio Pará; furos de Breves, Macacos e Itaquara; Rio Amazonas <u>Escalas:</u> Breves, Gurupá, Almeirim, Prainha e Monte Alegre <u>Calado máximo para navegação:</u> 28 pés (8,5 m)	60 h 36h	6.336 pas 3.280 t 16 viagens	2 empresas 3 barcos (1 de aço)	95 h 62 h	50 carretas 2.700 t (GL)	28.368	8,83	214.466	2,57
Manaus – Santarém – Manaus	<u>Distância:</u> 756 km (408 milhas náuticas) <u>Rota:</u> Rios Negro e Amazonas <u>Escalas:</u> Parintins, Itacoatiara, Juruti e Óbidos <u>Calado máximo para navegação:</u> 28 pés (8,5 m)	45h 30h	14.064 pas 10.576 t 80 viagens	7 empresas 10 barcos (2 de aço)	77 h 50 h	1.750 t (CG) 2.600 t (GL)	38.448	11,98	264.315	3,17
Manaus – Porto Velho – Manaus	<u>Distância:</u> 1.350 km (728 milhas náuticas) <u>Rota:</u> Rios Amazonas e Madeira <u>Escalas:</u> Nova Olinda do Norte, Borba, Novo Aripuanã, Manicoré e Humaitá <u>Calado máximo para navegação:</u> 1,8 m a 7 m	87 h 77 h	3.496 pas 3.840 t 24 viagens	6 empresas 7 embarcações (7 de madeira)	137 h 90 h	100 carretas 3.178 t (CG) 19.200 t (GL)	9.180	2,86	4.024.927	48,20

FONTE: Ahimor *et al.* (1997).

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

Obs.: 1O número maior sempre se refere à subida do rio;

2Soma da carga movimentada pelos barcos mistos e pelas empresas especializadas no transporte de carga;

3Carga geral;

4Granel líquido.

Em Manaus, principal pivô de toda a Bacia Amazônica, há de atracadouros rústicos ao moderno terminal da Estação Hidroviária do Amazonas (EHA), situada em um dos píeres do porto organizado (Roadway) mediante contrato de arrendamento com a SNPH¹³⁰ (FOTO 19). O principal conflito refere-se à “disputa” entre o porto organizado e a Escadaria dos Remédios (ou Manaus Moderna), uma estrutura modesta e inadequada para a função que juridicamente está dentro dos domínios do porto organizado.

Mantida por uma cooperativa local “informal” (não possui CNPJ), a atracação na Escadaria é feita em uma balsa flutuante com capacidade para 8 barcos, na qual subexiste um frágil mecanismo de controle e fiscalização. *“Para se livrar das normas da Capitania dos Portos, da venda de bilhetes e de taxas portuárias é conveniente eles não se estruturarem”*, explicou Fábio Henrique Fróes, assessor da Diretoria Executiva da SNPH.

FOTO 19 – BARCOS REGIONAIS NO ROADWAY

AUTOR: Daniel M. Huertas (29/07/05).

Uma das principais queixas, tanto de passageiros quanto de armadores, diz respeito à falta de segurança, já que a livre circulação de pessoas é propícia ao furto de bagagens e mercadorias. Contraditoriamente, boa parte dos passageiros prefere embarcar na Escadaria, cujas passagens chegam a custar 50% menos do que os preços praticados no Roadway em função da diferença no valor das taxas portuárias devidas – R\$ 100 no

Roadway e de R\$ 20 a R\$ 30 na Escadaria, segundo o armador do barco “Golfinho do Mar” – e da possibilidade de barganhar o preço diretamente com o armador.

Outro fator de cunho cultural que favorece o embarque na Escadaria é o acesso dos familiares junto às embarcações. “É natural que os familiares queiram acompanhar quem viaja até o último momento, inclusive dentro do barco, o que não é possível no outro caso” (Rodrigues, 2004:57). Essa disputa, porém, acaba prejudicando o usuário, pois depois do embarque no Roadway a embarcação se dirige para a Escadaria e fica parada entre 2 e 3 horas para o embarque dos “novos” passageiros, acumulando um dispêndio de tempo e energia.

No Roadway, atracam os barcos das linhas do Madeira, Solimões, Amazonas, Purus e Juruá, as mais freqüentes. Para as localidades do Rio Negro (Novo Airão, Barcelos, Santa Isabel do Rio Negro e São Gabriel da Cachoeira), o embarque é feito no Terminal São Raimundo, em outro ponto da cidade.

Em Belém, a distribuição espacial seletiva do setor fluvial pela orla do município é bastante nítida. Na orla da Baía do Guajará, na zona oeste da cidade, estão as grandes empresas de navegação com os seus respectivos terminais de uso privado, o porto organizado e a Estação das Docas, parte do porto arrendada para um projeto turístico e de área de lazer (Museu do Porto, restaurantes, bares, lojas e centro de convenções).

Na orla do Rio Guamá, a partir do tablado do famoso Mercado Ver-o-Peso prevalecem portos pequenos e algumas empresas de navegação regional: é a “cara ribeirinha” da capital paraense. Constitui-se em uma série de trapiches de madeira em condições precárias (palafitas apodrecendo, despejo de esgoto, ausência de um projeto urbanístico e muita sujeira) onde praticamente toda a produção regional (cerâmica, juta, frutas, pescados, ervas, sementes, seivas e folhas) é desembarcada e repassada a pequenos mercados e pequenos comerciantes (FOTO 20). Os portos mais conhecidos e freqüentados (do Sal¹³¹, da Palha, da Conceição, do Açaí e Ponto Certo) possuem a sua própria feira em uma área adjacente.

Na ponta inicial dessa área da orla, próxima do centro antigo de Belém, ficam as plataformas de embarque das empresas Jarumã e Arapari, que operam linhas rodofluviais para cidades e vilas ribeirinhas do Alto Tocantins (até Tucuruí), Guamá, Capim, Acará e Moju. O terminal hidroviário de passageiros responsável pela operação das demais linhas (rios Amazonas e Xingu; Macapá e Ilha de Marajó) está provisoriamente funcionando em uma das docas do porto organizado, em um contrato firmado entre a CDP e a Setran. Esta, porém, está analisando um local mais adequado para a instalação de três novos terminais, a fim de atender satisfatoriamente os usuários.

FOTO 20 – TRAPICHE DO PORTO DO SAL

AUTOR: Daniel M. Huertas (19/09/05).

Em Santarém, a instalação do terminal portuário da Cargill alterou profundamente a paisagem da orla da cidade e incrementou a infra-estrutura do porto organizado. Por outro lado, os barcos regionais com destino a Óbidos, Juruti, Monte Alegre, Prainha, Oriximiná, Itaituba, Curuá, Alenquer, Terra Santa e Faro continuam utilizando o “Porto” da Praça Tiradentes, na verdade uma balsa flutuante em péssimas condições estruturais atada à margem do Rio Tapajós por cordas e acessada pelos usuários por pranchas de madeira (FOTO 21).

Ali, tudo é bastante precário. “*Acho que é o satanás que toma conta dessa vergonha*”, disse o prático do barco com destino a Itaituba, descontente com a promessa do governo estadual de construir um terminal hidroviário de passageiros. As linhas para Manaus e Belém utilizam o porto organizado.

FOTO 21 – ‘PORTO’ DA PRAÇA TIRADENTES

AUTOR: Daniel M. Huertas (16/08/05).

A situação mais calamitosa encontra-se em Porto Velho. O Porto Cai n'Água, administrado pela prefeitura (FOTO 22), simplesmente é um barranco na época da vazante (quando o desnível do Madeira chega a atingir 14 metros) e um lamaçal no período das chuvas. Não há qualquer tipo de infra-estrutura. A carga “vence o desnível” escorregando em pranchas de madeira apoiadas em barris e os passageiros não dispõem de escadaria ou corrimão. O barco fica atracado em uma balsa flutuante precária, por onde os passageiros têm de passar antes do embarque e não existe qualquer tipo de controle e fiscalização.

Em fevereiro de 2007, a prefeitura anunciou um convênio com o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) e com o 5º BEC, no valor de R\$ 9,18 milhões, para a execução de um terminal hidroviário no local, juntamente com a recuperação do complexo da antiga Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), adjacente ao porto. A conclusão das obras está prevista para 2008.

FOTO 22 – BARCOS REGIONAIS NO PORTO CAI N'ÁGUA

AUTOR: Daniel M. Huertas (21/07/05).

A inércia do poder público estadual

É notável a unanimidade que existe entre os próprios órgãos governamentais em torno da necessidade de se melhorar e incrementar o transporte fluvial na Amazônia, sobretudo o segmento misto. Boa parte das intenções, contudo, fica apenas no discurso, enquanto a infra-estrutura destinada aos usuários, geralmente de baixa renda, se deteriora e não acompanha as inovações tecnológicas disponíveis. Pelas constatações empíricas, pelos relatos colhidos e pela leitura de planos e diagnósticos elaborados pelo poder público estadual não é exagero afirmarmos que, de modo geral, as condições de navegação na Amazônia são precárias e pouco eficientes.

O transporte fluvial da Amazônia tem destacada importância social no processo produtivo amazônida. Todavia, vários trabalhos foram realizados (...) e muito pouco têm contribuído para a consolidação de um sistema de informações, especialmente sobre a produção e qualificação do transporte que possibilite a elaboração de planos de investimentos e políticas mais apropriadas à realidade local (...). Essa deficiência, por um lado, decorre pela própria condição natural da região: rica hidrograficamente e de proporções continentais. Por outro lado, pela fragilidade administrativa e financeira das instituições responsáveis pela produção de informações sobre a atividade. (UFPA *et al*, 1997:6)

As deficiências de projeto e a não integração do sistema hidroviário com os demais modos de transporte, na maioria dos terminais hidroviários de passageiros existentes na Amazônia, são responsáveis por grande parte dos problemas operacionais ocorridos e pela não confiabilidade dos usuários do sistema hidroviário. É necessário, portanto, que um terminal hidroviário apresente um *layout* bem elaborado, a fim de atender às necessidades dos usuários e de minimizar os problemas de operação. (Sudam e Fadesp, 2001:2)

João Tertuliano Neto, diretor de Transportes Hidroviários da Secretaria Executiva de Transportes (Setran/PA), questiona se há, de fato, um sistema portuário amazônico. *“A situação existente é simplesmente caótica, prevalecendo a improvisação eterna herdada do regatão e das casas aviadoras do ciclo da borracha, na qual cada armador tinha um fornecedor diferente e, portanto, um ponto particular de atracação. Não existem terminais propriamente ditos.”* O dirigente também admite que o governo não tem idéia da dimensão da navegação fluvial no Estado, pois não dispõe de dados referentes ao setor (número de linhas, terminais, embarcações e passageiros), o que acaba gerando uma situação de “informalismo generalizado”. *“Ainda não demos a devida importância à navegação na Amazônia, embora ela seja uma fatalidade.”*

Para ele, porém, o Estado está começando a se preocupar e a se aproximar mais da navegação fluvial mista. Citou, o estudo do órgão referente à construção do novo terminal hidroviário de passageiros de Belém; investimentos recentes em infra-estrutura portuária no interior (convênios com prefeituras para construção de muros de arrimo, trapiches e rampas para balsa) e a administração do terminal provisório nas docas do porto organizado da capital e do Porto Camará, na Ilha de Marajó.

Um estudo específico (Sudam *et al*, 2001) recomenda aos órgãos públicos e empresas que operam terminais hidroviários de passageiros na Amazônia modificações nos parâmetros de operação do sistema, com a implantação de modernas formas de controle do acesso às embarcações e a elaboração de projetos mais adequados à realidade local (correto dimensionamento das áreas e equipamentos e itens de conforto e segurança).

Dotar as pequenas cidades dispersas ao longo do leito dos rios que compõem a malha hidroviária da Amazônia de terminais fluviais adequados à demanda e às características locais é uma imposição para que se possa de fato implantar um sistema de navegação fluvial que atenda as necessidades de transporte das populações ribeirinhas. (Carreteiro, 1987:365)

De qualquer maneira, é unânime a opinião de que o poder público precisa estar mais perto dessa questão, principalmente no sentido de estimular os empreendedores com apoio técnico, créditos e infra-estrutura portuária, tentando livrá-los da sobrevivência exclusiva das tarifas praticadas (Rodrigues, 2004; Nogueira, 2003; Tertuliano Neto, 1991 e Nazaré; 1983).

* * * * *

Notas

¹²⁵Na porção brasileira, a rede hidroviária da Amazônia totaliza 20.449 km, representando 42,7% de todas as vias navegáveis do País segundo o Anuário Estatístico dos Transportes (Geipot, 2001).

¹²⁶Transportam, normalmente, ou o veículo todo ou somente o “baú” ou “cofre”, que constitui a unidade de carga, que nada mais é do que um contêiner sobre rodas do qual se desconecta a unidade tracionadora constituída pelo cavalo mecânico (...)” (Nazaré, 1983:4).

¹²⁷Extraído da *Revista Portos e Navios* (ed. 527) – dez/2004.

¹²⁸GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. **Amazonas: diagnóstico do transporte fluvial**. Manaus: Codeama, 1982, 182p.

¹²⁹Extraído da *Revista Panorama Atual* (editada pela CNT, n. 113, p.31) – jan/2005.

¹³⁰Em 2001, o porto organizado de Manaus foi arrendado por 25 anos à empresa local Amazônia Operações Portuárias, ligada ao ex-senador e ex-presidente da SNPH Carlos Alberto de Carli. O contrato de arrendamento está sendo questionado na Justiça, pois a concessionária não está cumprindo os compromissos contratuais, como manutenção predial e dos equipamentos e o pagamento mensal da locação devida à SNPH. O Tribunal de Contas da União (TCU) e a Antaq já consideraram a situação irregular e o processo está sendo julgado em segunda instância.

¹³¹O mercado do Porto do Sal está em operação desde 1934.

CAPÍTULO 8 – NA FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS, A LOGÍSTICA É CONCEBIDA COMO ESTRATÉGIA DE ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

Novos paradigmas favoreceram o fortalecimento da economia de mercado, da competição, de um novo ciclo de tecnologia, inovação e informação. Coexistem ações de fortalecimento da economia de mercado ao lado de discursos favoráveis a novos modelos de desenvolvimento que integrem sustentavelmente o meio ambiente. Ações que retomam o planejamento como indutor de importantes investimentos na construção da infra-estrutura, de fortalecimento das redes de integração e de inserção no mercado mundial (...) (Neli Mello, 2006:270).

O conhecimento da visão que os representantes do poder público estadual têm desenvolvido acerca da logística de transportes de seus respectivos Estados é um dado fundamental em relação à rede estruturadora de fluxos proposta neste trabalho. Não podemos perder de vista que os investimentos em infra-estrutura são canalizados e direcionados por políticas públicas, cujos interesses nem sempre estão em consonância com as demandas da sociedade como um todo.

Os trabalhos de campo realizados em quase todos os Estados das regiões Centro-Oeste e Norte possibilitaram contatos preciosos com técnicos dos órgãos públicos responsáveis pela elaboração, execução e fiscalização das obras de infra-estrutura. As principais idéias, estratégias e argumentos incluídos nos PPAs elaborados para o quadriênio 2004-07 e expostos pelos entrevistados são capazes de expor a visão do poder público para o setor de transportes. O nosso objetivo, com isso, é nos aproximarmos ainda mais da configuração e do papel regional da rede estruturadora de fluxos, tentando relacionar e analisar os projetos que possam manter vínculos infra-estruturais com os seus nós, pontos e linhas.

Para aonde corre o asfalto?

Cada Estado possui uma visão peculiar no que diz respeito à pavimentação de rodovias – e, por isso, a abordagem exige uma análise separada. O Mato Grosso implantou o Projeto Estradeiro, que alargou consideravelmente a malha estadual asfaltada. No Amazonas, há o interesse em compor um anel rodoviário ao redor de Manaus, cuja conexão com municípios vizinhos (Novo Airão, Autazes, Manaquiri, Careiro, Careiro da Várzea, Silves e Itapiranga) é importante para o abastecimento de produtos regionais (cerâmica, pescados e extrativismo vegetal). No último quadriênio, foram executadas a pavimentação de 361 km (AMs 254, 352, 354 e 363), ao custo total estimado de R\$ 190 milhões, e a restauração de um trecho de 177 km da BR 319, entre Careiro e o Rio Tupana, com a construção de três pontes e o recapeamento das faixas de rolamento.

Em Rondônia, a grande preocupação é proporcionar a ligação de municípios do interior (Rio Crespo, Alto Paraíso, Vale do Anari, Theobroma, Governador Jorge Teixeira, Urupá, Nova Colina, Ministro Andreazza, Nova Estrela e Chupinguaia) à BR 364, que corta o Estado diagonalmente e conecta Porto Velho a Ariquemes, Ji-Paraná, Cacoal e Vilhena, além de incrementar a ligação com o noroeste do Mato Grosso (Colniza e Aripuanã) por Machadinho d'Oeste. No total, foram gastos cerca de R\$ 120 milhões na pavimentação de 642 km (245 km estão em andamento).

Já no Pará, o governo estadual privilegiou as conexões com grandes empreendimentos:

- PA 279 (Xinguara – Ourilândia do Norte): acesso à mina de níquel Onça Puma, recentemente adquirida pela CVRD de um grupo canadense;
- PA 151 (PA 252 – Baião): novo acesso ao complexo minero-metálico do consórcio Albrás-Alunorte, em Barcarena;
- PA 127 (BR 316 – São Domingos do Capim): acesso à Hidrovia do Capim;
- PA 136 (Castanhal – Abade): acesso ao futuro Terminal do Espadarte, que será construído em um convênio entre a CVRD e a CDP.

Também houve a pavimentação da PA 252 (Concórdia do Pará – Acará), com o intuito de desafogar a PA 150; da PA 140 (BR 316 – São Caetano de Odivelas), para escoar a produção pesqueira; e da PA 318 (PA 136 – Praia do Crispim), com finalidade turística. No total foram pavimentados 701 km, ao custo de R\$ 347 milhões. A alça viária de 72 km foi construída por R\$ 270 milhões para melhorar a fluidez do transporte de cargas no entorno metropolitano de Belém, favorecendo a interligação do complexo portuário Belém – Vila do Conde e o acesso à PA 150.

Em Roraima, foram implantados 45 km da BR 431, objetivando ligar a BR 174 ao porto de Santa Maria do Boiaçu, no Rio Branco (restam 95 km), único ponto navegável do Estado o ano inteiro. Também foram asfaltados 66 km da BR 210 (até São João da Baliza), visando projetos de assentamento do Incra, escoamento do rebanho bovino e acesso a UHE Jatapu.

No Acre, a preocupação concentra-se na concretização dos eixos propostos pela Iniciativa para Integração da Infra-Estrutura Sul-Americana (IIRSA), compostos pelas BRs 317 e 364. Na primeira, o governo está concluindo a pavimentação até a divisa com o Amazonas, rumo à cidade de Boca do Acre (AM), no encontro com o Purus. Na outra via, está previsto o asfaltamento de 70 km entre o Rio Liberdade e Santa Fé (DIAGRAMA 7), cuja garantia de viabilidade socioeconômica reside no escoamento da produção florestal inserida no Programa de Manejo Florestal, financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (Acre, 2006).

DIAGRAMA 7 – SITUAÇÃO DA BR 364 NO ACRE (2006)

ELABORAÇÃO E ORGANIZAÇÃO: Daniel M. Huertas.

SEM ESCALA

Causa estranheza a pavimentação de 70 km (*a linha tracejada representa os trechos sem asfalto*) da BR 364 não a partir de Sena Madureira – de onde a ligação com a capital do Estado já se encontra em boas condições de tráfego –, mas no sentido de Cruzeiro do Sul. O motivo, entretanto, é simples: no Vale do Juruá está o maior potencial florestal do Acre, onde 486.319 hectares compõem o Complexo de Florestas Estaduais do Gregório, que se transformará em um pólo de concessões públicas de florestas nos moldes previstos pela União¹³⁶. Toda a “produção” ali extraída (é uma zona de grande biodiversidade) poderá ser levada para Cruzeiro do Sul, que possui razoáveis condições de fluidez (ligação aérea diária com Rio Branco e Manaus pela Rico; com Rio Branco e Brasília pela Gol e moderno terminal hidroviário no Rio Juruá).

No caso do Tocantins, o asfaltamento de rodovias às vezes obedece a uma lógica desprovida de sentido econômico, ou seja, o asfalto iria para aonde há um entrelaçamento entre as forças políticas municipal e estadual. *“Praticamente não há viabilidade econômica no Estado para a implantação de infra-estrutura. O Tocantins era eminentemente um corredor de passagem, mas agora as coisas estão começando a acontecer, embora ainda não haja escala de produção”*, justificou Ricardo de Souza Fava, diretor-técnico do Departamento de Estradas e Rodagem (DER) do Tocantins.

Goiás caminha para um estágio que pode ser chamado de “amadurecimento rodoviário”, cuja idéia-chave é a constituição de uma malha em que qualquer ponto do Estado estaria a pelo menos 25 km de uma rodovia pavimentada – esse cenário está previsto para ser efetivado em 20 anos, mantida a atual capacidade de investimento do Estado. Tal pressuposto está previsto no Plano de Desenvolvimento do Sistema de Transporte do Estado de Goiás (PDTG), arquitetado pela Secretaria de Estado de Infra-Estrutura (Seinfra/GO) desde 2002 e que ainda depende de aprovação na Assembléia Legislativa para ser transformado em lei estadual e efetivamente implantado.

Mediante um estudo preliminar da circulação dos 38 principais produtos regionais, a partir do uso do *software* canadense EMME/2 foi elaborada uma matriz O/D com os caminhos mais baratos em direção ao mercado externo, acompanhada de uma planilha completa dos custos de transporte, de uma relação dos gargalos detectados e de recomendações de intervenção do governo. *“Em função disso, também criamos caminhos para o desenvolvimento infra-estrutural do País”*, acredita Maria Elizabeth Cibiac Fernandes, coordenadora do PDTG, confirmando o interesse de 16 consórcios em participar dos futuros processos licitatórios.

Diante desses dados, foi determinada a configuração logística do Estado de Goiás, cuja malha estruturante é composta por 8 corredores no sentido norte-sul, 8 no sentido leste-oeste e 15 radiais, além das diretrizes (com suas respectivas prioridades) das obras ao longo dos próximos anos. Cabe ressaltar que o PDTG foi incluído em um empréstimo de US\$ 130 milhões do Banco Mundial (Bird) para o período 2002-06, dos quais US\$ 127 milhões destinaram-se à restauração de 1,5 mil km de vias estaduais e à pavimentação de outros 300 km. *“O motivo é mais político do que econômico”*, admite Maria Fernandes, tentando justificar o direcionamento geográfico das obras. Os US\$ 3 milhões restantes serviram como despesas de custeio, sendo que metade desse valor foi aplicada na elaboração do PDTG.

Para o período 2007-10, as obras serão concretizadas mediante uma divisão geográfica de Goiás em 6 regiões, cada qual com uma quilometragem pré-fixada conforme a gerência do plano. Delano Cavalcanti Calixto, diretor de Planejamento e Projetos da Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop), autarquia coordenadora do empréstimo, defende esse modelo de contrato de gestão. *“Os PPAs são genéricos e as obras não são definidas, apenas as dotações orçamentárias. O Banco Mundial quer algo previsível, sério, competente e cumpridor de compromissos, mas o Estado deve ser a cabeça, com a capacidade de decisão, gerenciamento e planejamento.”*

Como são tratadas as estradas vicinais?

Em Estados com potencial produtivo em áreas rurais, deve haver uma lógica preocupação no que diz respeito ao acesso de insumos e mão-de-obra e ao escoamento da produção. No caso da Amazônia, os altos índices pluviométricos tornam-se um complicador, exigindo manutenção constante do leito das estradas vicinais e da travessia dos inúmeros cursos d'água. Nos cerrados, a volumosa densidade produtiva de produtos agropecuários também faz com que haja algum tipo de direcionamento público às vicinais.

No Amazonas, a Secretaria de Estado de Infra-Estrutura (Seinf/AM) efetiva um convênio com as prefeituras, no qual estas apresentam um plano de trabalho (orçamento, cronograma e especificações técnicas) que será submetido a um parecer técnico – para, posteriormente, ser transformado em termo de convênio. A prefeitura executa a obra sob a fiscalização do governo estadual, que emite um laudo de vistoria para a liberação gradativa das verbas. A maior parte dos serviços refere-se a recuperação (terraplanagem e revestimento primário), visando melhorar o escoamento da produção e o transporte escolar.

O vizinho Pará mantém um modelo parecido, substituindo-se as prefeituras pelos nove núcleos regionais da Diretoria de Transportes Terrestres da Secretaria Executiva de Transportes (DTT/Setran). Os núcleos têm alguma autonomia para conservar as vicinais, mas os pedidos de verba dependem de análise orçamentária, com planilha de custos e fotografias dos locais solicitados. No último quadriênio, houve um total de 8 pedidos à Setran, distribuídos pelos núcleos de Castanhal (2), Santarém, Abaetetuba e Conceição do Araguaia (4).

Em Roraima, foram recuperados 3 mil km de vicinais e de suas respectivas pontes de madeira ao custo de R\$ 25 milhões. As prefeituras solicitam a melhoria à Secretaria de Estado de Infra-Estrutura (Seinf/RR), que analisa e contrata a obra. Segundo Carlos Welington Briglia Rocha, assistente-administrativo da Seinf/RR, o Estado preocupa-se com as vicinais do centro-norte e do sul, que abastecem Boa Vista e Manaus (banana, hortifrutigranjeiros, arroz, pecuária e castanha).

O caso do Acre é peculiar, pois os rios servem de “estradas vicinais”. Como a densidade rodoviária daquele Estado é baixíssima e todo o seu processo histórico de ocupação dependeu da navegação¹³³, a Secretaria de Estado de Infra-Estrutura (Seinfra/AC) mantém um programa permanente de desobstrução (destocamento) dos cursos d’água que servem às populações ribeirinhas. O governo estabelece convênios com cooperativas de seringueiros e produtores de farinha, que participam com o fornecimento de mão-de-obra e infra-estrutura (ranchos e barcos), recebendo em troca combustível e moto-serras. “*Eles estão onde está o problema*”, justifica Alexandre Hid, gerente de Projetos da Seinfra/AC.

No Tocantins, a recuperação e manutenção de vicinais está inserida no Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável (PDRS), um convênio com o Bird com financiamento de US\$ 42 milhões. Assinado em 2004, as obras começaram em 2006 e devem seguir até 2009, quando finda o contrato com o governo estadual. As normas prevêem atendimento preferencial a pequenos aglomerados urbanos e escolas rurais, excluindo o acesso a áreas especiais (terras indígenas e unidades de conservação) e a abertura de novas vias.

São realizadas audiências públicas nos 67 municípios envolvidos – todos na margem direita do Rio Tocantins, na parte mais pobre do Estado (Bico do Papagaio, Jalapão,

Sudeste e Nordeste) – para definir os trechos prioritários para recuperação, que inclui a perenização das vias por intermédio de patrolamento, cascalhamento em pontos críticos e instalação de bueiros nos pontos de vazão.

Tércio Lacerda de Almeida, coordenador de Estudos e Projetos da Secretaria de Estado de Infra-Estrutura (Sinfra/MT), destacou que o governo mato-grossense estabelece convênios com as prefeituras para a recuperação de vicinais, fornecendo o óleo diesel necessário. No entanto, o Programa Estradeiro de alguma forma também procurou preencher essa lacuna, transformando antigas vicinais em estradas estaduais. A “vida útil” de vias não-pavimentadas nos períodos de pico da safra é baixa. Para se ter uma idéia, uma simples operação de esvaziamento de silo – cujo volume de estocagem pode ser suficiente para carregar até 90 caminhões de uma só vez – já é capaz de danificar uma vicinal ou rodovia cascalhada há menos de uma semana.

O Consórcio Intermunicipal de Obras (Cimo), instituído em 2001 pelo governo de Goiás, foi implantado em consonância com o empréstimo obtido ao Bird, que exigiu do Estado uma contrapartida de diminuição de custos e descentralização de ações na recuperação e manutenção das vicinais. Funciona como uma estrutura de consórcio, na qual a Agetop coordena o planejamento e a execução das obras e financia a estrutura física, os equipamentos (1.800) e parte da mão-de-obra; e as prefeituras responsabilizam-se pelo gerenciamento dos serviços e pelas despesas de insumos e manutenção dos equipamentos.

“A decisão do que fazer cabe às prefeituras, pois elas sabem muito mais daquela realidade do que nós”, explicou Delano Cavalcanti Calixto, diretor de Planejamento e Projetos da Agetop, afirmando que, no início, houve uma certa repulsa do poder municipal. “Mas depois eles perceberam que agir sozinho é mais caro e que a interferência do governo estadual é mínima.”

Como pôde ser verificado, existe uma preocupação dos governos estaduais em relação às vicinais, apesar da capacidade de investimento estar bem aquém do desejado. As vicinais são importantes principalmente para os pequenos e médios produtores, cujo escoamento não se estende por grandes distâncias, concentrando-se nos mercados mais próximos dos centros de produção. Ainda deve ser ressaltado que, nessas regiões, a performance positiva das vicinais geralmente depende da ligação direta com os ramais e troncos da rede estruturadora de fluxos proposta neste trabalho – e até mesmo com alguns de seus nodais.

Portos e hidrovias: saídas de *commodities* para o mundo

A partir de meados dos anos 90, as linhas fluviais de escoamento para o mercado externo situadas nas regiões Norte e Centro-Oeste entraram com vigor no foco das discussões em torno do incremento da logística de transportes e do barateamento dos custos de frete. Assim, uma série de rios e de portos foi inserida em planejamentos estratégicos de nível federal e estadual, “virando de cabeça para baixo” o mapa logístico do País, até então restrito às tradicionais saídas portuárias do Centro-Sul (Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande).

Um dos casos mais exemplares é o da Hidrovia do Madeira, que ganhou destaque no cenário nacional com o escoamento de uma parte da safra de grãos do Mato Grosso. Elpídio Gomes da Silva Filho, superintendente da Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (Ahimoc), reconhece que, por causa da circulação de *commodities*, as verbas e os planos do órgão (que também é responsável pelo gerenciamento dos rios Negro, Solimões, Branco, Purus, Acre e Juruá) são totalmente destinados à intervenção no Madeira, que se tornou uma “via comercial”. “*Quem usa a matriz de forma mais racional é quem ganha esse mercado*”, comentou Filho.

Apesar da importância adquirida recentemente, a hidrovia não vem recebendo os devidos cuidados. Houve apenas uma implantação de balizamento e sinalização das margens e do canal em 1999 e existe uma draga em operação, ancorada em Humaitá (AM), insuficiente para realizar os serviços necessários, sobretudo nos pontos críticos.

“*A nossa missão, enquanto prestador de serviço público, é garantir um calado mínimo de 2,5 metros na seca*”, admitiu o dirigente, culpando a situação deficitária das hidrovias pela reduzida inserção da Amazônia no planejamento nacional e pela cultura rodoviarista que impera no País. Ademar Alexandre Pinheiro Maciel, supervisor de Operações Fluviais da Hermasa, também critica as condições atuais de navegação no Madeira. “*Para se tornar uma hidrovia de fato, requer mais investimento em dragagem, derrocagem, destocamento e previsibilidade de situações.*”

O porto organizado de Porto Velho também sofreu substanciais alterações a partir de 1997, quando sua administração foi delegada à Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), autarquia ligada ao governo estadual responsável pela atividade portuária e aquaviária. No mesmo ano, a Hermasa arrendou um terminal dentro da área do porto para implementar o transporte de grãos pelo Rio Madeira. “*Praticamente é a Hermasa que mantém o porto*”, disse Edvan Mendonça Brasil, supervisor de Operações da SOPH, que trabalha no porto desde 1982.

Brasil, porém, não concorda com a proliferação de terminais privados fora da área do porto organizado – o da Cargill e do Passarão são os maiores. “*Eles não foram bons porque não trouxeram receita e investimentos ao porto público*”, explicou, lembrando que o desaparecimento da “Tabela N”, extinta juntamente com a Portobrás, em 1990, isentou os terminais privados de uma série de taxas que eram pagas diretamente ao Estado¹³⁴.

Na outra vertente da Bacia Amazônica, os investimentos também têm focado as saídas para o mercado externo de insumos com baixo valor agregado. A Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental (Ahimor) gastou, no período 2000-03, R\$ 4 milhões para a dragagem e balizamento da Hidrovia Guamá-Capim, configurada para o transporte de caulim (2 milhões t/ano) da mina de Ipixuna do Pará até Vila do Conde. A recente construção de um mineroduto, porém, praticamente exterminou o transporte fluvial, tornando a via obsoleta – embora haja a perspectiva de sua revitalização com o crescimento do pólo agropecuário de Paragominas (soja e gado bovino).

O Rio Tapajós, no Sudoeste Paraense, também é visto pela Ahimor como alternativa potencial ao escoamento de grãos do Mato Grosso, mas a situação precária da BR 163 ainda não permite a sua utilização. Atualmente, o principal foco do órgão é o transporte de ferro-gusa das pequenas siderúrgicas situadas ao redor de Marabá até Vila do Conde pelo Rio Tocantins, beneficiado pelos fretes mais altos da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e pelo saturamento do Porto de Itaqui (MA). Enquanto as eclusas da UHE de Tucuruí não estiverem prontas – as obras encontram-se paralisadas –, há um pequeno transbordo de caminhão sobre balsas, em rampas de embarque e desembarque.

O sistema Araguaia-Tocantins, incluído no Programa Avança Brasil do Governo FHC, é um dos mais visados do País em termos de estratégia logística para o mercado externo, barateando o frete do transporte de grãos de R\$ 56/t para R\$ 20/t. Estudo da Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia (Ahitara) especificou seis possíveis rotas intermodais potenciais ao longo da conjugação entre os rios Araguaia e das Mortes e rodovias e ferrovias, com ponta final no Porto de Itaqui, em São Luís.

Em 1998, quando a hidrovia começou a operar após instalação da sinalização, foram transportadas 2 mil toneladas de soja entre Nova Xavantina/MT e Xambioá/TO. Em 1999, a Justiça Federal suspendeu o processo de licenciamento ambiental da via, alegando falhas no Estudo de Impactos Ambientais e no Relatório de Impacto do Meio Ambiente (EIA/RIMA). Segundo Luiz Alvino, chefe do Núcleo de Melhoramentos da Ahitara, o órgão reverteu essa situação em abril de 2003, quando uma correção no enfoque do licenciamento – de obra civil hidráulica ao uso da hidrovia – acabou com o embargo judicial. “*Aquele processo já*

nasceu morto, pois não se licenciam recursos naturais, mas as obras hidráulicas ao longo do curso natural.”

O atual impasse da hidrovia, que continua subutilizada, é a indisposição dos operadores aprovados em operar na hidrovia – Navbel e Araguaiana –, apesar de terem sido beneficiados com financiamento de R\$ 20 milhões dos Fundos da Marinha Mercante (FMM) para a compra de material flutuante. *“Eles não operam por uma questão interna, pois essas empresas não vivem ou precisam da navegação. Para operar, também precisam navegar durante os 12 meses do ano e pagar o financiamento obtido”*, alegou Alvino. Além disso, os operadores não realizaram os investimentos previstos nos terminais fluviais.

A partir de 2000, apenas cargas regionais (gado, calcário, minérios, móveis e carga geral) têm circulado pelo Araguaia, cujo trecho mais viável economicamente fica entre Barra do Garças e Xambioá. No Tocantins, os principais gargalos são a transposição da barragem das UHEs do Lajeado (TO) e de Tucuruí (PA) – as obras das eclusas desta, orçadas em R\$ 347,6 milhões, estão paralisadas – e da Passagem do Funil, perto de Miracema do Norte (TO), que exige a construção de um canal artificial próximo à margem esquerda do rio.

Os cinco portos mais importantes do complexo portuário administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP) – Vila do Conde, Belém, Santarém, Outeiro e Miramar – concentram os maiores investimentos no setor¹³⁵.

O Porto de Vila do Conde é um dos alvos prediletos por causa de suas excelentes condições de atracação e da grande área de expansão do retroporto, dividida em lotes para arrendamento a atividades industriais e logísticas. Alubar, fabricante de cabos elétricos, e Bunge já mantêm terminais próprios no local. A sua ampliação, orçada em R\$ 46 milhões, prevê a construção de mais dois berços e de uma rampa para “ro-ro caboclo” com capacidade para movimentar 2 milhões t/ano de insumos. Uma via alimentadora foi concluída para facilitar o acesso às futuras plantas industriais.

Depois de quase ser desativado¹³⁶, o Porto de Belém está recebendo investimentos de arrendamento e ampliação dos pátios de contêineres e da revitalização de armazéns, além de um projeto de reurbanização de seu entorno. Outeiro está sendo submetido a obras de revitalização e alfandegamento: reforço da ponte de acesso ao píer de navios, construção de um Centro de Atendimento Integrado, instalação de uma balança e preparação de um armazém para madeira estufada e de uma área para carga geral. Votorantim Cimentos, Moinhos Cruzeiro do Sul e Cikel Brasil Verde (cavacos de madeira) já demonstraram interesse em operar em Outeiro, que recebeu R\$ 2 milhões em investimentos.

Em Miramar, tradicional distribuidor de granéis líquidos (combustíveis) da Amazônia, foi concluída a recuperação dos píeres e anunciada a construção do píer 3. O Porto de

Santarém recebeu um novo píer, um pátio de contêineres e uma rampa “ro-ro caboclo”, mas foi a construção do terminal portuário da Cargill na área do porto organizado que tem motivado calorosas polêmicas. Nelson Pontes Simas, diretor de Gestão Portuária da CDP, não é contrário ao arrendamento de áreas para utilização de terceiros. “*Não é conflitante, desde que o contrato seja bem-feito*”, disse, argumentando que a multinacional norte-americana investiu em melhorias no porto, aumentou a sua movimentação em oito vezes e ainda paga uma série de taxas ao órgão.

Bunge, Hermasa, Transportes Bertolini e uma empresa de derivados de petróleo manifestaram interesse em constituir terminais próprios no porto organizado de Santarém. A própria Cargill também pretende instalar um terminal exclusivo de fertilizantes. “*Santarém tem potencial para se tornar um pólo agroindustrial e se encontra em uma das pontas de exportação de grãos do País*”, justificou Simas.

A nova empreitada da CDP atende pelo nome de Terminal do Espadarte, projeto de um terminal marítimo *offshore* situado na costa norte do município de Curuçá (140 km de Belém) que visa a exportação de minério de ferro, cobre, ferro-gusa, manganês, níquel e grãos. “*É a melhor opção de porto no momento*”, disse Simas, explicando as suas condições logísticas favoráveis, como pouca influência da maré, desnecessidade de dragagem, calado excepcional (25 m), retroárea grande, excelente canal de acesso e diminuição da distância entre Carajás e Itaqui (de 892 km para 520 km).

Em um primeiro momento, o terminal teria condições de movimentar 30 milhões t/ano e o projeto está orçado entre R\$ 500 milhões e R\$ 600 milhões. A CDP pretende desenvolver o modelo de parceria pública-privada (PPP) e, além da CVRD, empresas da China e dos EUA já demonstraram interesse em participar do negócio.

Em Goiás, germina a primeira Plataforma Logística Multimodal do País

O governo de Goiás, por intermédio da Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento (Seplan), aproveitou a localização estratégica do Estado no território nacional para implementar a primeira experiência de uma Plataforma Logística Multimodal no País. O projeto é ousado: tornar a cidade de Anápolis um centro de inteligência logística de impacto nacional com a captação e/ou intermediação dos fluxos entre o Sul-Sudeste e o Centro-Oeste-Norte que passam por Goiás, agrupando inúmeras oportunidades de negócios. Sua finalidade, de acordo com Alexandre Demartini Rodrigues, gerente de Projetos Especiais da Seplan, é propiciar um “*comportamento sinérgico para otimizar os aspectos logísticos das empresas*”.

As condições viárias para que a plataforma se concretize estão praticamente implementadas, pois Anápolis já proporciona a intersecção entre fixos rodoviários, ferroviários e aeroportuários – aeroporto municipal, ferrovias Centro-Atlântica (FCA) e Norte-Sul (FNS) e BRs 060 e 153 (FIGURA 10). A sua própria constituição histórica como entreposto comercial denota o seu potencial logístico natural. Além disso, destacam-se as seguintes vantagens competitivas do município (Seplan, 2002):

- ✓ Localização no eixo DF/Goiânia, o terceiro maior conglomerado urbano do País;
- ✓ Ponto nodal dos principais vetores estruturantes do Estado;
- ✓ Centro de influência regional e maior parque industrial do Estado;
- ✓ Pólo de comércio atacadista, farmacêutico e universitário;
- ✓ Adjacente à Estação Aduaneira do Interior (Eadi) e ao Distrito Agroindustrial (Daia).

FIGURA 10 – EIXOS DE INTEGRAÇÃO DA PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DE GOIÁS

FONTE: Seplan (2004).

Em 2001, o empreendimento foi concebido sob um modelo de controle privado, com emissão de cotas em crédito de ICMS. Em 2004, porém, divergências internas por causa de um redirecionamento político do governo estadual levaram ao abandono da proposta inicial, considerada frágil legalmente – criação de “moeda” e contabilidade financeira complicada. *“Optamos por uma forma mais simplificada de chegar ao fim e o setor privado passa a ser complementar em um primeiro momento”*, explicou Rodrigues.

Assim, a Lei nº 14.574, de 22 de abril de 2004, instituiu a Plataforma Logística de Goiás S/A (PLMG), empresa de economia mista com participação mínima (0,0002%) de 9 pessoas físicas na sua composição acionária, atualmente com ativos de R\$ 4,6 milhões e sem qualquer tipo de passivo. Segundo Jailton Paulo Naves, gerente da PLMG, a plataforma é um *“equipamento urbano com configuração de shopping center”*, cuja idéia inicial é manter a participação do Estado em 49% e a do setor privado, em 51%. *“Depois o Estado vai pensar no futuro da divisão receituária e acionária da plataforma.”*

Em linhas gerais, apenas na primeira etapa do organograma de constituição física da PLMG o poder público tem participação ativa e direta como *“estratégia de visualização, de caráter político e não-operacional”*. A partir da segunda etapa, o setor privado, em um modelo de concessão, será o responsável pela construção, operação e gestão do empreendimento. *“Ao poder público vai sobrar o planejamento, as relações institucionais e entre os setores público e privado e os incentivos fiscais.”*

Dessa forma, além da participação acionária na empresa PLMG, o empreendimento disponibilizará investimentos em vários nichos de negócios, como construção e operação de armazéns de carga; gestão dos serviços de logística da plataforma; oferta de serviços; implantação da infra-estrutura e operação dos terminais de carga aérea e ferroviária.

A composição da plataforma prevê:

- ✓ Centro de Transportes Terrestres: 44 lotes distribuídos em 13 quadras, totalizando 1.870.800 m² (724.800 m² na 1ª etapa e 1.145.900 m² na 2ª etapa);
- ✓ Aeroporto Internacional de Cargas: pista ampliada de 3 mil metros de extensão e 45 metros de largura para admissão de Boeing e DC-10;
- ✓ Terminal Aéreo de Carga: 18 lotes distribuídos em 2 quadras, totalizando 383.840 m²;
- ✓ Terminal Ferroviário de Carga: área total de 154.200 m²;
- ✓ Pólo de Serviços e Administração: sede da empresa gestora, bancos, correio, central de acolhimento e informação, restaurantes, hotel, postos de combustível, oficina para reparos e estacionamento para caminhões em uma área total de 467.000 m².

Rodrigues explicou que foram elaboradas duas metodologias de venda da plataforma. Para potenciais investidores, será disponibilizada a gestão do empreendimento por modal, responsáveis pelo arrendamento e aluguel dos lotes na condição de administrador privado submetido às regras do capital misto. Uma política de gestão elaborada por um Conselho de Administração definirá as ações da empresa, definindo o limite de atuação do poder público. Para ele, embora juridicamente seja uma concessão, esse modelo é muito próximo de uma PPP, com pretensão de agregar valor para que a empresa seja vendida por um preço justo antes de o Estado sair completamente do negócio.

Aos usuários (transportadores de carga e operadores logísticos) serão oferecidos incentivos fiscais, além dos benefícios logísticos naturais do empreendimento, como: otimização do tráfego de cargas e redução dos custos operacionais; logística integrada para atender às exigências dos clientes finais; serviços diversificados e tecnologia da informação e mão-de-obra qualificada (Seplan, 2004).

Apresentações em São Paulo, Manaus, Belo Horizonte, Rio, Goiânia, Chile e Argentina foram realizadas em 2004 e o projeto, segundo Rodrigues, teve excelente receptividade. A operadora logística CAD (Centro Avançado de Distribuição), constituída por um *pool* de transportadoras (Bertolini, Amazon, Costeira e Transpel)¹³⁷, já manifestou interesse em investir R\$ 15 milhões na plataforma. *“A CAD é uma empresa estratégica para o desenvolvimento do Estado, pois vai transformar a Plataforma Logística Multimodal em um pólo de redistribuição de todos os produtos que saem de Manaus e do Nordeste com destino a São Paulo e a outras unidades da Federação”*¹³⁸, comentou Ridoval Chiareloto, secretário estadual da Indústria e Comércio, destacando a condição de Goiás como “pólo logístico nacional”.

Atualmente, está sendo discutido e elaborado o edital de concessão do operador rodoviário, cuja concessão deve ser de 30 anos. Os investimentos para a implantação da infra-estrutura física das duas etapas iniciais estão previstos em R\$ 800 milhões.

Na psicoesfera do Estado, o ‘mundo é o limite’

Diante do recente quadro de investimentos estaduais e federais em infra-estrutura, podemos afirmar que, de um modo geral, os projetos em rodovias, ferrovias e hidrovias têm buscado atrair o capital privado, sobretudo os grandes empreendimentos voltados para o mercado externo. Notam-se, desse modo, estratégias preocupadas com as ligações portuárias mais eficientes e baratas, em detrimento de conexões intra-estaduais e intra-regionais, as únicas capazes de efetivamente abarcar todo o território de um Estado ou de uma região.

Uma verdadeira “onda exportadora” tomou conta do empresariado nacional e das políticas públicas em geral desde a abertura econômica dos anos 90, como se o único caminho possível para o desenvolvimento do País fosse germinar idéias e desenhar projetos voltados para os mercados consumidores alheios. Parece que há um pacto arquitetado entre os círculos decisórios, destinados a assinar uma espécie de “destino manifesto exportador” que acaba contribuindo indiretamente para congelar algumas parcelas das forças produtivas e outras capacidades potenciais, em vários ramos da economia, que poderiam vir a se realizar no Brasil.

Com a abertura econômica dos anos 90, surgem novas alternativas de articulação econômica regional, possibilitando aos distintos sistemas produtivos internos uma ligação direta com o exterior e enfraquecendo, portanto, a amarração territorial presidida pela lógica de estruturação do mercado interno. (Ipea *et al*, 2001a:118)

Como historicamente o Brasil vem incrementando a sua capacidade de se projetar perante o sistema internacional de trocas como um grande fornecedor de produtos com baixo ou nenhum valor agregado (*commodities*) para os países do chamado Primeiro Mundo – e, mais recentemente, para a China –, há uma pressão de setores produtivos privados e da mídia para que o território nacional seja adequado a responder às novas “demandas globalizadas”.

No caminho entre as áreas produtoras e os portos há imensas porções do território nacional que direta e indiretamente serão contempladas com a circulação de fixos e fluxos, mas não foram arquitetadas políticas simultâneas e correlatas que procurem “agregar valor territorial” à produção. Articulação e formação de cadeias regionais, arranjos produtivos locais, fortalecimento de cooperativas e linhas intra-regionais de circulação invariavelmente são tratadas pelos órgãos decisórios como projetos de expressão econômica reduzida, cujo impacto na contabilidade nacional não atrai divisas e não gera impostos.

Para o setor privado, quem tem de suportar o pesado ônus de “alterar o mapa logístico do Brasil” ou de “destravar os gargalos logísticos” é o Estado, cuja capacidade de investimento está bem aquém do se espera, incompatível com o crescimento exacerbado da corrente de comércio e dos conseqüentes fluxos de mercadorias que cruzam as fronteiras nacionais, agora muito mais porosas e permeáveis.

A psicosfera gerada em torno do setor de transportes – o “custo Brasil” foi uma expressão muito utilizada nos anos 90 sempre a favor do grande capital – fomenta no imaginário coletivo a impressão de que a maioria da população se movimenta pelo País em busca de seus inúmeros atrativos culturais e naturais, assim como se a produção local e regional percorresse todos os quadrantes do território nacional em busca dos mercados espalhados de norte a sul e de leste a oeste. Tomado por essa mentalidade, o poder público elabora a sua própria psicoesfera, intimamente relacionada aos grandiosos projetos que têm como objetivo maior a exportação:

“O novo eixo logístico do País”

Material institucional preparado pelo governo do Tocantins

“Goiás acessa o mar: alternativas para melhorar os corredores hidroferroviários”

Folheto de divulgação do PDTG

“Hidrovias Tocantins e Araguaia: o caminho natural para o desenvolvimento”

Folheto de divulgação elaborado pela Ahitar

“Transporte intermodal: solução para o escoamento da produção”

Material institucional preparado pela SOPH/RO

“Terminal do Espadarte: o grande projeto portuário que vai expandir e melhorar a exportação de minérios e grãos do Brasil para o mundo”

Folheto de divulgação elaborado pela CDP

“Porto de Santarém: a melhor e mais barata opção de escoamento dos grãos do Centro-Oeste brasileiro”

Folheto de divulgação elaborado pela CDP

“Complexo de Vila do Conde: um porto de vital importância para a economia brasileira, por onde nossas riquezas brutas escoam e se transformam em divisas”

Folheto de divulgação elaborado pela CDP

“Terminal do Outeiro: o caminho alternativo que levará nossos produtos para o mercado externo com vantagens locais e custos cada vez mais competitivos”

Folheto de divulgação elaborado pela CDP

“Destruir é um verbo novo que entra na semântica de 2007. Mato Grosso tem motivos para entender assim as possibilidades anunciadas pelo PAC (...)”

Revista RDM (ano VIII, n.160, p.20) – jan/2007

“Ferrovia Norte-Sul: acelerando o crescimento do Brasil, do Tocantins, da sua empresa e de seus investimentos”

Propaganda do Governo do Estado do Tocantins

O Estado nacional, em suas esferas estadual e federal, entronizou a logística como elemento primordial para a estruturação e organização do território. Mas como grande parte da receita brasileira é realizada no exterior, a logística configurada no território nacional não está direcionada prioritariamente para o mercado interno. Soma-se a isso o fato de que os

agentes políticos e econômicos da vida nacional não desfrutam de qualquer instrumento de interferência sobre a composição dos preços dos principais produtos da pauta brasileira de exportações (*commodities* agropecuárias e minerais), estabelecidos pelo mercado internacional nas praças financeiras do Hemisfério Norte e historicamente instáveis, com registro de oscilações abruptas e repentinas.

Como resultado final, fica a triste constatação de que a grande maioria da população não é beneficiada por esse “imperativo territorial”, já que os atores com menor potencial técnico e financeiro, tidos como “lentos e opacos”¹³⁹, freqüentemente são deixados em segundo plano pelas estatísticas e também pelas políticas públicas.

Assim, o círculo vicioso é mantido, seja por conveniência e inércia política, seja por influências ocultas. Domesticamente, fluxos, decisões e renda são orientados e reorientados para a Região Concentrada. No sistema internacional de trocas, o País reforça a sua condição periférica na economia-mundo, exportando *commodities*, capitais (*royalties*, juros e lucros) e produtos industrializados de baixo e médio valor agregado e importando tecnologia, produtos industrializados de alto valor agregado (sobretudo bens de capital) e capitais (empréstimos e investimentos produtivos e especulativos).

Não se observa um questionamento mínimo sobre o mercado interno, se as linhas de circulação do País estão sendo devidamente arquitetadas e coordenadas para proporcionar seu fortalecimento. O que importa, no discurso atual, são as saídas para o estrangeiro...

* * * * *

Notas

¹³²A Lei de Gestão de Florestas Públicas, sancionada em 2 de março de 2006 pelo presidente Lula, prevê a concessão de até 13 milhões de hectares de florestas públicas na Amazônia nos próximos 10 anos. Os vencedores dos contratos terão direito de explorar os recursos naturais das florestas por até 40 anos, mediante uma série de normas impostas pelo governo federal. A lei também criou o Serviço Florestal Brasileiro (SFB), responsável pela supervisão das concessões, e o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal, que arrecadará recursos para a conservação florestal.

¹³³Dos 22 municípios acreanos, apenas Senador Guiomard, Capixaba, Bujari e Acrelândia não estão situados às margens de rios.

¹³⁴A antiga “Tabela N” previa à Portobrás receita proveniente de taxas portuárias referentes à utilização, atracação, capatazia, armazenagem, transporte e serviços acessórios (separação de volumes e uso de empilhadeira).

¹³⁵A CDP também é responsável pela administração dos portos de Óbidos, Marabá (cedido ao Exército), Itaituba e São Francisco.

¹³⁶Em 2003, o governo estadual tentou articular um convênio com a União para estadualizar a CDP e incorporar o seu patrimônio, cujo objetivo era o de inserir o Porto de Belém em um projeto turístico, com aquário gigante, ampliação da Estação das Docas (área de lazer), centro de convenções e parque temático. A idéia ainda previa toda a concentração da atividade portuária em Vila do Conde. “*Isso não seria saudável para o Estado e todos os operadores, sindicatos e usuários do porto foram contra*”, explicou Simas. O Governo Lula, entretanto, vetou e arquivou o processo de estadualização do órgão.

¹³⁷As quatro empresas juntas respondem por cerca de 80% da carga transportada via terrestre de Manaus para a Região Concentrada.

¹³⁸Extraído da Revista *Economia & Desenvolvimento* (editada pela Seplan/GO, p.27) – abr-jun/2005.

¹³⁹Santos e Silveira (2001), *op. cit.*

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Alguns temas considerados de extrema relevância no conjunto desta Dissertação foram privilegiados neste momento analítico final. São abstrações da formação socioespacial brasileira que de alguma forma podem nos aproximar da realidade do País no atual contexto do mundo, evidenciando o trabalho vivo (ações e intencionalidade) e o trabalho morto (objetos técnicos, recursos naturais e normas) presentes no processo de expansão da fronteira agrícola. Acreditamos, assim, que reunimos condições para ao menos contribuir com uma melhor compreensão da conjuntura de algumas dinâmicas territoriais que se processam em partes substanciais do território nacional, estabelecendo relações pertinentes entre a hipótese do trabalho e o seu concreto pensado.

* * * * *

(I) Fronteira agrícola e frentes pioneiras

Não restam dúvidas de que a expansão da fronteira agrícola ainda é um imperativo territorial da história recente do Brasil. Trocando em miúdos, esse processo continua em vigência, cuja projeção avança cada vez mais em direção ao âmago da hiléia. Essa evidência anuncia um iminente esgotamento das possibilidades de abertura de novas áreas à exploração agropecuária no domínio dos cerrados, que assim praticamente consolida a sua posição de base de ocupação territorial da Amazônia. A zona de transição ecológica entre ambos os biomas é praticamente imperceptível por conta do desmatamento praticado nas últimas quatro décadas, o que significa que novas atividades produtivas invariavelmente se darão sobre a floresta.

Aonde estão se movimentando as frentes pioneiras? As observações empíricas nos autorizam a delimitar a fronteira agrícola atual ao subespaço quase que contíguo formado pela “mancha pioneira”, esse verdadeiro conjunto de frentes pioneiras que se revela como uma espécie de amálgama entre o Centro-Sul e a Amazônia. Reiteramos, entretanto, que a dinâmica das áreas de fronteira não respeita as bases territoriais oficiais (municípios, microrregiões e mesorregiões). Além disso, a tênue linha que separa as áreas consolidadas das zonas de fronteira é praticamente invisível e difícil de ser demarcada.

Sendo assim, o processo atual de expansão da fronteira está restrito à zona interior do quadrilátero Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho, justificado por elementos (*descritos abaixo*) que são excelentes indicativos do uso do território:

- ✓ Desmatamento em evolução avançada (engloba o Arco do Desflorestamento);
- ✓ Fortes e constantes pressões de alguns setores da sociedade por maior fluidez (a pavimentação da BR 163 é o ícone dessas demandas);

- ✓ Consolidação do trinômio madeira – boi – soja;
- ✓ Demandas recentes por projetos geradores e distribuidores de energia elétrica;
- ✓ Presença de mega projetos de extração mineral (sobretudo minério de ferro, cobre, zinco, caulim e bauxita).

No meio desse feixe de eventos, nutridos por intensas representações de tecnosfera e poderosas imagens de psicofera, aos povos da floresta resta resistir com seus próprios recursos ou tentar de alguma maneira se inserir no jogo de forças com voz ativa, pressionando o Estado a lhes garantir os direitos intrínsecos à sua sobrevivência. De qualquer forma, a dinâmica do tecido socioeconômico regional parece sucumbir às verticalidades portadoras de elementos exógenos e alheios, que por si só são capazes de subjugar e alterar formas pretéritas de regulação social. A fronteira, portanto, precisa ser pensada como uma área de coexistência de meios geográficos, cujos reflexos expressam diferentes temporalidades e territorialidades.

Será que a médio prazo esse “pedaço” da Amazônia (centro-norte do Mato Grosso, centro-sul de Rondônia, sudeste do Amazonas e centro-sul do Pará) terá condições de conservar suas peculiaridades socioculturais regionais pretéritas, ou estamos diante de um “alargamento” das dinâmicas do Centro-Sul, que impõem suas lógicas produtivas e suas linhas de circulação? Será que nos é lícito considerá-lo uma nova região do País, o Centro-Norte, um subespaço do território nacional que se encaixa como uma zona de transição entre o Centro-Sul e a Amazônia?

Essas perguntas provocativas chamam a atenção para uma necessária revisão das regiões geoeconômicas arquitetadas pelo geógrafo Pedro Geiger nos anos 60 (Centro-Sul, Nordeste e Amazônia), além de uma discussão mais acalorada em torno dos quatro Brasis propostos por Milton Santos e María Laura Silveira em 2001 (Região Concentrada, Centro-Oeste, Nordeste e Amazônia). Acreditamos que qualquer tipo de macrorregionalização do Brasil não pode ficar restrita às divisões político-administrativas oficiais, tornando-se obrigatória a inclusão de uma lente analítica que contemple as linhas de circulação e as dinâmicas que elas carregam.

Esse é um legado que gostaríamos de deixar como base de reflexão para trabalhos futuros, já que a fluidez territorial, exaustivamente abordada nesta Dissertação, é um dos elementos mais importantes para a organização do território no mundo globalizado.

Poderíamos tentar evidenciar algumas tendências no atual processo de avanço da fronteira agrícola? As variáveis determinantes nos mostram que os fatores técnicos de localização não são os mesmos para todos os atores, revelando uma ingovernabilidade do território que reduz a ação do poder público – este prepara o território, mas não o controla.

Verifica-se, portanto, a geração de uma circulação desnecessária que gradativamente expõe o território à corporatização, gerando solidariedades organizacionais que explicitam a constante dialética entre fluidez potencial e efetiva.

Nesse contexto, as frentes pioneiras continuam emergindo, mas agora inseridas em uma dinâmica de “costura” regional que acabou por configurar o que estamos propondo chamar de “mancha pioneira”, na qual os centros difusores (Santarém, Itaituba, Altamira, Marabá, Redenção, Humaitá, Vilhena, Sinop, Alta Floresta e Barra do Garças, municípios que de certa forma representam o que Monbeig chamou, no interior paulista da primeira metade do século XX, de “boca do sertão”) e alguns eixos rodoviários funcionam como seus elementos estruturantes.

Nosso ponto de vista indica que a ocorrência de frentes pioneiras reflete uma estratégia de sobrevivência de algumas parcelas da sociedade brasileira, algo que precisa ser enxergado além de uma mera questão de mobilidade do trabalho. A inconstante situação econômica da “mancha pioneira” revela que essa zona do País se situa no limite entre a estagnação e a consolidação econômicas, um dos sintomas do subdesenvolvimento.

Conseqüentemente, a expansão da fronteira agrícola mantém uma visão capitalista de *locus* de custos de oportunidade, na qual as empresas interessadas em futuras potencialidades de mercado consumidor e, sobretudo, de fornecimento de matéria-prima barata procurarão fincar as suas bandeiras no território, mesmo que, de imediato, a taxa de retorno seja baixa. Esse pressuposto é verificável principalmente em algumas potencialidades intrínsecas ao Planalto Central e à Amazônia e exatamente por esse motivo preferimos enquadrá-las como recentes modalidades de dinâmicas territoriais de deslocamento da fronteira.

Tais dinâmicas são mais presentes e exeqüíveis no plano rural, agora representadas pela ascensão recente dos biocombustíveis e da agroenergia, em um movimento que certamente virá acompanhado de poderosas imagens de psicofera (combustível limpo, diminuição do aquecimento da atmosfera, etc) – mas cujos benefícios econômicos ficarão extremamente concentrados nas mãos dos grandes usineiros e proprietários de terra. Por isso estamos lançando a idéia de que o futuro da “mancha pioneira” será bastante afetado pelas dinâmicas que já estão em curso no interior paulista, centro-leste do Mato Grosso do Sul, Triângulo Mineiro e sudoeste de Goiás.

O crescimento da produção canavieira nessas zonas, acompanhada da construção de novas usinas e da anunciada instalação de alcooldutos até o litoral (Cuiabá – Paranaguá e Senador Canedo/GO – São Sebastião), está reduzindo as áreas plantadas com soja e/ou ocupadas por pastagens. A velocidade desses eventos, como atestam as manchetes

abaixo, é impressionante, e os impactos no território certamente não levarão muito tempo para serem sentidos:

Biopetrosul investe R\$ 420 mil em Goiás

Jornal *O Popular*, de Goiânia (Economia/p.10) – 30/08/06

‘Rei do Gado’ aposta na cana-de-açúcar em SP

Jornal *O Estado de S. Paulo* (Negócios/B15) – 30/09/05

Expansão da cana-de-açúcar ultrapassa os limites de SP e avança pelo Centro-Sul

Jornal *O Estado de S. Paulo* (capa do Suplemento Agrícola) – 21/02/07

Cana amazônica

Usineiro paulista monta usina no Acre (...)

Jornal *O Estado de S. Paulo* (capa do Suplemento Agrícola) – 28/02/07

Cana-de-açúcar

TO busca investimentos pernambucanos

Jornal *O Girassol*, de Palmas (A4) – 15-21/08/06

Diminui a área plantada de soja e milho em Ituiutaba

Cana-de-açúcar apresenta forte crescimento

Jornal *do Pontal*, de Ituiutaba (p.3) – 05/07/06

Plantio de cana avança sobre milho e soja em Minas e SP

Jornal *O Estado de S. Paulo* (Economia/B12) – 17/02/07

Pastagens recuam em São Paulo

Cana e eucalipto, mais rentáveis, entram no lugar dos bovinos

Jornal *O Estado de S. Paulo* (Suplemento Agrícola/G12) – 20/09/06

MS incentiva lavoura de grãos em área de pasto

Jornal *O Estado de S. Paulo* (Suplemento Agrícola/G6) – 03/12/03

Pecuária libera áreas para lavouras

Jornal *O Estado de S. Paulo* (Suplemento Agrícola/G6) – 1º/09/04

Só fronteiras agrícolas não perderam pastos

Jornal *O Estado de S. Paulo* (Suplemento Agrícola/G7) – 1º/09/04

Cana invade os pastos e expulsa os rebanhos

Perspectivas para a agroenergia mudam paisagem no interior de São Paulo

Jornal *O Estado de S. Paulo* (Economia/B8) – 15/04/07

As evidências levam a crer que a pecuária bovina e a soja empreenderão uma marcha vigorosa rumo ao norte, adentrando a Floresta Amazônica com mais força. A pecuária extensiva, organizada em grandes extensões de terra, inicia um novo deslocamento para Mato Grosso, Rondônia, Tocantins e Pará, abandonando tradicionais zonas pecuaristas do Centro-Sul. Nessa etapa, porém, a marcha pecuária certamente estará acompanhada de elementos do meio técnico-científico-informacional, como matrizes selecionadas, sistemas de rastreamento e novas técnicas de reprodução, entre outros.

O trinômio madeira – boi – soja deve receber novos investimentos, em um movimento de aceleração da fluidez territorial que pode ser ainda mais devastador à floresta e às populações tradicionais que se encontram pelo caminho. O projeto parlamentar de excluir da Amazônia Legal os Estados de Mato Grosso e Tocantins, com o intuito de permitir a ampliação da derrubada da floresta e regularizar áreas com desmatamento acima do permitido, sinaliza as tendências expostas.

Houve um período em que as transformações agrícolas ocorridas na Região Sul (introdução da mecanização e do circuito químico, produção direcionada para o mercado internacional, etc) rebatiam com intensidade no Centro-Oeste e na franja meridional da Amazônia. No início do século XXI, essas transformações ganham novo conteúdo e espacialidade, mas a Amazônia continua sendo alvo de movimentos especulatórios centrífugos, sem que isso necessariamente exerça vitalidade para criar uma economia complementar autônoma que gere renda, tecnologia e emprego afinados com as reais necessidades das populações locais.

A relação funcional entre as economias nacional e amazônica não será necessariamente unívoca, cujo quadro atual de divisão inter-regional do trabalho dificilmente será afetado. Em outras palavras, a fronteira agrícola apenas mantém o caráter periférico das regiões Norte e Centro-Oeste no contexto nacional e por si só já não apresenta mais condições de explicar os arranjos territoriais em curso nessas zonas do País. A força de suas dinâmicas, entretanto, ainda é capaz de evidenciar uma boa parte das possibilidades técnicas e políticas que transformam o território nacional no atual período histórico, aproximando o Centro-Sul da Amazônia e deslocando a fronteira para o interior da hileia.

* * * * *

(II) Amazônia

Sob a perspectiva de “alargamento” do Centro-Sul e de “efervescência” do Centro-Norte, como a Amazônia situa-se na formação socioespacial brasileira? Muitos autores se debruçaram com o intuito de defini-la e a literatura aponta que o peso de sua constituição natural (sobretudo a base hidrográfica) e sociocultural é extremamente relevante em qualquer idéia ou representação que se queira produzir sobre a Amazônia, sem que haja, contudo, uma homogeneidade nesse sentido.

Se observarmos a espacialidade do desmatamento, veremos que os maiores índices (segundo o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais [Inpe], 612.727 km² do bioma amazônico tinham sido devastados até agosto de 2002) estão situados nas zonas

adjacentes ao Centro-Sul. Por outro lado, o maciço florestal encontra-se muito bem preservado nos Estados de Roraima, Amapá e Amazonas, norte do Pará e oeste do Acre, onde grandes superfícies não dispõem de eixos de transporte de massa. A grosso modo, essas áreas guardam preservadamente uma cultura amazônica de raízes indígenas, mas que ao longo de quatro séculos ganhou novos ingredientes que mantiveram um modo de vida tradicional alheio aos parâmetros exigidos pelo sistema capitalista.

Representado por seringueiros, posseiros, caboclos e ribeirinhos, além de várias etnias indígenas, nele se destacam o extrativismo (animal e vegetal) e uma dependência elevada do ritmo das águas. O uso do território está em completa harmonia com a natureza, revelando um equilíbrio distante de qualquer forma mercantilista mais avançada. Esse gênero de vida – se assim nos é permitido discriminar – ainda é encontrado nos pontos mais distantes e isolados da floresta, embora nas cidades existentes ao longo dos vales dos rios Juruá, Purus, Negro e Solimões é comum se deparar com alguns elementos peculiares ao período técnico-científico-informacional. Naquelas paragens, entretanto, o imbricamento entre técnica, ciência e informação ainda não é suficiente para ditar as normas da dinâmica social.

O que pode ser referido como Amazônia, sob o nosso ponto de vista, não demorará muito tempo para ficar “espremido” entre as fronteiras com Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela e Guianas – as relações na chamada Pan-Amazônia ainda são muito incipientes, embora haja alguns movimentos recentes de integração territorial que possam colocá-la, pelo menos enquanto possibilidades futuras, como um “território de encontros” – e os rios Madeira e Amazonas. Estes já funcionam como verdadeiros eixos das sucessões e das coexistências, comportando usos e temporalidades completamente díspares. Por suas águas singram tanto interesses corporativos quanto demandas compatíveis com as reais necessidades dos lugares.

Porto Velho, Manaus, Santarém e Belém são elos entre os tempos lentos e os tempos rápidos, nos quais se tornam evidentes as junções e disjunções entre os níveis local, regional, nacional e mundial. Da mesma forma que acolhem as verticalidades do mundo (escoamento de *commodities*, Pólo Industrial de Manaus, etc), recebem também as horizontalidades do universo amazônico, geralmente mais comprometidas com as reais necessidades locais e regionais. Nessa conjuntura, a capital amazonense deve conservar o seu papel de relé fluvial regional.

Independentemente das (ir)reais possibilidades de cobiça internacional, acreditamos que à essa Amazônia caberá o papel de grande depositária de estoques estratégicos de biodiversidade, como se fossem verdadeiras “reservas de valor” à espera de um sistema de objetos e de ações que seja capaz e interessado em explorá-las. Nunca é demais pensarmos que as potencialidades

e possibilidades advindas do estoque genético e biológico da Floresta Amazônica poderão representar a base de um próximo modelo de acumulação e reprodução do capital.

Futuramente, esse “fragmento territorial” poderá ser visto na escala planetária como uma grande rugosidade, na qual os recortes espaciais serão até certo ponto estáveis, com algum peso das condições naturais. Essa porção da Amazônia apresenta condições para ser mantida como um grande laboratório de políticas territoriais estatais, sobretudo por causa da fragilidade de seus laços de coesão em relação ao conjunto do território nacional. O futuro da Amazônia, portanto, continua sendo uma incógnita...

(III) Brasil, China e EUA: rumo ao interior

Não podemos escapar da deliciosa tarefa, mesmo que em poucas linhas, de tentar estabelecer algumas comparações entre a expansão da fronteira no caso brasileiro, norte-americano e chinês. Algo pode ser dito a respeito: trata-se de três nações de dimensões continentais, com registro de movimentos populacionais consideráveis ao longo da história, sobretudo no que diz respeito ao povoamento de seus respectivos territórios.

O exemplo norte-americano, ao longo da segunda metade do século XIX, demonstrou um eficaz e prévio planejamento estatal do território, embora a “marcha para o oeste” tivesse sido espontânea por parte dos pioneiros. A infra-estrutura foi bancada pelo Estado e a expansão ocorreu a nível exponencial, com reinversão constante de capital por causa das oportunidades visíveis criadas, sobretudo para o setores de transportes, petroquímico e siderúrgico. Conseqüentemente, a multiplicação do capital foi ao infinito, e a busca inicial por custos de oportunidades conduziu à formação de trustes econômicos.

Registra-se ainda a geração de tecnologia adaptativa, aquela produzida pelo próprio pioneiro (fato que auxiliou na formação do mito do *self-made man*), e a configuração de economias complementares autônomas, propiciando uma base de acumulação local e regional. Na “marcha para o oeste”, houve um barateamento compulsório das terras pelo governo, a fim de atrair mão-de-obra e impostos. Na mentalidade norte-americana, não há receita em terra ociosa ou subutilizada.

No Brasil, do ponto de vista econômico o processo ficou muito restrito ao trinômio madeira – boi – soja, sem grandes investimentos em setores nos quais as condições marginais eram proibitivas e ilógicas para o capital. Mas quais efeitos multiplicadores foram induzidos pelo trinômio? Madeira, boi e soja são *commodities*, produtos formatadores de um modelo de produção concentrado em termos de renda, mal-remunerado e excludente. Além disso, a composição de seus preços é estabelecida pelo mercado internacional, que assim

evita as oscilações decorrentes do desequilíbrio entre oferta e procura e garante um preço de referência aos negócios, comprimindo a margem de lucro da ponta inicial da cadeia.

O processo induzido pelo poder público federal (principalmente a partir do Governo JK) gerou uma economia complementar dependente da Região Concentrada e Brasília agiu como uma “ponta-de-lança” não-produtiva (diferentemente de Chicago), incorporando única e exclusivamente uma função autárquica de caráter político-administrativo.

Os custos marginais dos projetos de implícito conteúdo internacional arquitetados pelo regime militar (como as UHEs de Balbina, para a Zona Franca de Manaus; e de Tucuruí, para o consórcio Alcan-Alcoa) precisavam levar em conta o destino do produto final, que invariavelmente é submetido às ingerências do mercado internacional. Assim, os preços relativos não são fixados internamente e o governo se viu obrigado a despendar grandes somas de capital ao subsídio de geração de energia elétrica, por exemplo.

O recente exemplo chinês nos mostra que a formação de uma economia continental naquele país é assunto de Estado, tratado por intermédio de um minucioso planejamento de médio prazo, intitulado Programa de Desenvolvimento do Oeste. Chongqing, situada no meio-oeste do país, espelha-se em Chicago como centro dinâmico da expansão para o oeste e tem recebido do governo central, desde 2001, investimentos anuais na ordem de US\$ 20 bilhões – como nos conta Elias Jabbour, geógrafo e autor do livro *China: infra-estruturas e crescimento econômico*.

Para desatar nós infra-estruturais, usinas hidrelétricas, corredores rodoviários e ferrovias avançam rumo ao interior, cuja proposta visa alavancar as forças produtivas em todo o território nacional chinês com o intuito de reduzir as enormes desigualdades regionais. O objetivo maior é a unificação do mercado nacional a partir da troca de capital e tecnologia do litoral rico por fontes de energia e matérias-primas do interior pobre.

Como pôde ser notado, nos casos chinês e norte-americano a infra-estrutura sempre figurou na agenda estatal como prioridade número um. Em pouco tempo, o território dos Estados Unidos foi completamente integrado por ferrovias bioceânicas, elemento altamente positivo para a consolidação de um mercado nacional. Na China, a infra-estrutura é encarada como a essência do desenvolvimento, cujos investimentos são programados para incentivar as cadeias produtivas internas do país. De 1998 a 2005, o governo já gastou US\$ 800 bilhões. Apenas para efeitos comparativos, no mesmo período o governo brasileiro gastou US\$ 18 bilhões (2,2% do montante chinês).

Durante o regime militar, o investimento em infra-estrutura também se tornou prioritário na expansão da fronteira, mas boa parte dos projetos foi abortada por causa da falta de liquidez no mercado internacional de capitais, resultado dos choques do petróleo

ocorridos nos anos 70. Além disso, sob o nosso ponto de vista houve um certo “superfaturamento espacial” da capacidade exportadora dos recursos da Amazônia, em uma época na qual os conhecimentos do território ainda se encontravam em estágio bastante incipiente e o contexto mundial não era muito favorável (queda da demanda e dos preços no mercado internacional).

A grande diferença entre os casos chinês e norte-americano em relação ao brasileiro reside exatamente na ocorrência do bioma amazônico, imenso maciço florestal entrecortado por milhares de quilômetros de vias fluviais e por pequenos enclaves de cerrado. A penetração na floresta representa, por si só, um grande obstáculo à instalação e manutenção de grandes sistemas de engenharia, além dos iminentes agravantes ambientais.

Diante dessa ótica, o que significa o “desenvolvimento sustentável” para a Amazônia? E mais: como a Amazônia deve ser pensada e planejada no contexto brasileiro atual? Como deve proceder a sua inserção na geopolítica interna do Brasil? De concreto, sabemos apenas que a pilhagem ocasionada pelo trinômio revela uma política imediatista e que, no Plano Nacional de Defesa (2005), a Amazônia, em virtude de sua importância estratégica e da potencial riqueza de seus recursos, é tida como área prioritária de defesa (juntamente com o Atlântico Sul) no conjunto do território nacional.

* * * * *

(IV) Quadrilátero e uso do território

A rede estruturadora de fluxos composta pelo “quadrilátero” Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho foi compreendida, no bojo do esquema do trabalho, como um elemento de mediação entre a fronteira agrícola e as suas dinâmicas de circulação, qualificando o nosso objeto de estudo (fluidez territorial) na elucidação do processo de avanço da fronteira na formação socioespacial brasileira contemporânea. E, como toda rede, representa a configuração de um processo social.

Esse subsistema de movimento, portanto, é um excelente indicativo do uso do território, já que abrange todas as manifestações da técnica (a forma de operação dos objetos e a sua configuração territorial) e a conseqüente ação concreta de cada ator no período atual. Comporta uma sobreposição de divisões territoriais do trabalho que demonstra as combinações técnicas e políticas existentes no processo de expansão da fronteira agrícola, que historicamente não tem respeitado o dinamismo das populações locais – geralmente expropriadas e excluídas.

Em seu eixo central (troncos e nodais centrais), verifica-se o predomínio das técnicas hegemônicas, dando um caráter de rigidez aos fenômenos técnicos e às normas. No avanço da fronteira agrícola, é ao longo dos rios Madeira e Amazonas e das duas “pinças rodoviárias” que contornam a hinterlândia que a fluidez é chamada a oferecer aptidões específicas a uma função e/ou especialização cada vez mais extrema.

O caso do circuito espacial produtivo da soja é exemplar, assim como a ampla movimentação de balsas “ro-ro caboclo”. São por essas linhas que as características do meio técnico-científico-informacional se infiltrarão com maior volume e capilaridade em direção à Amazônia. Não por coincidência, são as linhas que mantêm coesas e acesas os vínculos territoriais com a Região Concentrada.

Em grande parte, esse contexto mantém estreita relação com os fluxos induzidos pelo PIM, tanto de origem quanto de retorno. Verifica-se um movimento denso e regular de insumos e mercadorias que cruza o País de sul a norte e vice-versa – e, que alguma forma, implica na alocação de pontos de transbordo, na oferta de serviços e na germinação de empreendimentos comerciais ao longo dos caminhos entre a Amazônia e o Centro-Sul, proporcionando o desenvolvimento de elementos que também devem ser alavancados na procura pela coesão territorial do País.

Nessa perspectiva, o PIM deixa de ser apenas um mero enclave no meio da floresta, cuja busca por melhores condições de fluidez o auxiliou no processo de consolidação local, ultrapassando as fronteiras regionais e transformando-se em um grande consumidor de serviços e componentes com origem em outras partes do Brasil e do mundo, apesar de suas explícitas desvantagens logísticas e da renúncia fiscal arbitrada pela União.

Nos ramais adjacentes amazônicos da rede, as variáveis determinantes do período não são tão presentes e a mobilidade material e imaterial não é totalmente controlada e/ou prevista a partir de um centro de decisão. Pode até ser que Manaus exerça um certo papel de comando, mas condicionado pelas normas que regem solidariedades orgânicas típicas daqueles lugares – como velocidade da circulação, sazonalidade da produção e características intrínsecas àqueles mercados.

Nos subespaços do País servidos por esses ramais, a inovação e o arranjo dos objetos pré-existentes ainda não estão subordinados à idéia da técnica enquanto meio, demonstrando que os sistemas técnicos hegemônicos do atual período não se alastram de forma homogênea. Ali, o território como norma é bem visível na fluidez territorial, que ainda precisa estar apta e adequada aos imperativos naturais, já que os rios agem como molde e princípio para a ação.

Por outro lado, em Goiás e no Mato Grosso verifica-se uma escalada na constituição de *fronts* modernos, ocupados por um produto agrícola estreitamente ligado à nova divisão territorial do trabalho. Nesses *belts* modernos, há um conjunto de variáveis convenientes às empresas que acaba por se enraizar no território. Para esses atores, a fluidez territorial deve acompanhar o imbricamento entre técnica, ciência e informação, vivificado pelo binômio tecnosfera – psicosfera.

Precisamos reconhecer, entretanto, que a lógica ditada pelos desígnios do agronegócio nas últimas décadas tem contribuído, em certa medida, para acentuar dinâmicas territoriais de inserção definitiva do Centro-Oeste ao tecido nacional. Cidades brotaram nos cerrados e a infra-estrutura fora incrementada de modo acentuada, apesar de seu atual estado de precariedade. De qualquer forma, a germinação de centros regionais agrícolas ao longo da BR 364 (Rondonópolis, Jataí e Rio Verde) são relevantes geradores de fluxos intra-regionais e internacionais.

Também cabe salientar que o “quadrilátero” possui amplas condições de atender algumas variáveis propostas pela Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT). De acordo com a Lei nº 10.683, de 2003, cabe aos ministérios da Defesa e da Integração Nacional a responsabilidade sobre o ordenamento territorial do País, objetivo do PNOT. Baseado em um diagnóstico ancorado em questões político-institucionais, econômicas, logísticas e ambientais, o PNOT propõe como objetivos:

- ✓ Estimular o uso e a ocupação racional e sustentável do território, com base na distribuição mais equânime da população e das atividades produtivas;
- ✓ Promover a integração nacional, contribuindo para a soberania nacional e integridade territorial;
- ✓ Valorizar as potencialidades econômicas e as diversidades socioculturais das regiões do País;
- ✓ Reduzir as disparidades e desigualdades espaciais, inter e intra-regionais.

As tarefas supracitadas envolvem uma certa dose de complexidade e de conhecimento do território para serem de fato efetivadas, principalmente se levarmos em conta que as enormes desigualdades regionais verificadas no País se refletem e se manifestam no território, e não apenas nos indicadores socioeconômicos. Em relação ao nosso objeto de estudo, o PNOT apresenta algumas diretrizes de ações no plano logístico que acreditamos estar em total consonância com a capacidade integrativa do “quadrilátero”
Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho:

- ✓ Estímulo à integração das redes de infra-estruturas econômicas e de equipamentos e serviços sociais e urbanos;

- ✓ Apoio à reestruturação e ao redimensionamento da matriz de transportes, visando integrar os mercados intra e inter-regionais e nacional.

Se a integração territorial de uma nação pressupõe a conexão de todos os seus pontos, até mesmo dos mais isolados e distantes, o subsistema de movimento proposto neste trabalho reúne condições logísticas de soldar ao tecido socioeconômico nacional municípios situados nos pontos mais recônditos do território nacional, como São Gabriel da Cachoeira (AM), Tabatinga (AM), Eirunepé (AM), Cruzeiro do Sul (AC), Pacaraima (RR), Oiapoque (AP), Jacareacanga (PA), Colniza (MT) e Rondolândia (MT), entre muitos outros.

Nessa discussão, acreditamos que os investimentos em infra-estrutura de transportes podem potencializar oportunidades para outros investimentos produtivos, aumentando a produção *in loco*. Isso não garante, todavia, a materialização espacial da renda, que pode ser revertida para outras regiões. No caso brasileiro, de grande heterogeneidade espacial das atividades produtivas e dos mercados consumidores, a questão dos transportes por si só necessariamente não determina as condições gerais de eficiência da economia. Por esse motivo, o tema precisa ser explorado politicamente mediante outra ótica, com inserção em um plano mais amplo que contemple políticas paralelas e correlatas de desenvolvimento social.

* * * * *

(V) Eixo DF/Goiânia

Da inauguração de Brasília, em 21 de abril de 1960, aos dias de hoje, muitas transformações territoriais efetivaram-se no Planalto Central, com reflexos significativos em boa parte do conjunto nacional. A princípio, o projeto idealizado e colocado em prática por Juscelino Kubitschek não contemplava efeitos multiplicadores significativos para a economia nacional, além de não expressar qualquer tipo de sustentabilidade em termos de mercado para a gigantesca empreitada. Afinal, segundo as próprias palavras do então presidente, “à minha frente apenas o cerrado, um céu imenso e uma idéia”.

Passados quase 50 anos, algumas considerações a respeito da transferência da Capital Federal para o interior precisam ser revistas e reavaliadas. Primeiramente, hoje não basta apenas enxergar o Distrito Federal isoladamente; Anápolis e Goiânia precisam adentrar na análise do contexto regional alavancado por Brasília, embora haja uma visível disjunção desses conjuntos em termos de bônus político.

O eixo DF/Goiânia compõe um “cordão espacial” de grande monta à arquitetura logística nacional – e este nos parece um argumento também levado a cabo por JK, por

conta da equidade geográfica representada por Brasília em direção a todos os quadrantes do território nacional. Obviamente que o seu papel de plataforma de ocupação do Brasil continental foi amplamente explorado pelo poder público e debatido e/ou analisado pela Academia, mas não podemos relegar a posição logística estratégica do eixo supracitado.

Alguns argumentos reforçam essa prerrogativa e dão força à idéia, que sob o nosso ponto de vista já está em pleno processo de maturação. Praticamente todas as grandes empresas transportadoras rodoviárias (operação em nível nacional) mantêm filiais de porte no eixo, alimentadas pela necessidade de suprir os já consolidados mercados consumidores de Brasília e Goiânia (agrega de 6 a 7 milhões de habitantes, com uma alta renda per capita), além de projetar um raio de ação aos mercados consumidores em potencial do Norte, Nordeste e Centro-Oeste do País.

“O eixo justifica-se não só pelo que já concentrou de atividade econômica, mas pelo papel de intermediação nacional. Brasília também foi concebida para isso e está cumprindo essa função estratégica de localização em um raio macroeconômico de conexão entre Belém e as regiões Nordeste, Sul e Sudeste”, avalia o gerente da Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal (Ride), Fernando Safatle, que também destaca a centralidade regional do eixo no desempenho de agregador de funções terciárias.

A instalação da primeira plataforma logística intermodal do Brasil em Anápolis é outro elemento que corrobora essa idéia, já que se trata de um futuro *hub* de carga, um centro único de operações no qual são realizadas estratégias de triagem e redespacho de mercadorias para vários destinos, ao longo de rotas radiais. Pela boa oferta de infraestrutura ao redor da plataforma e por suas vantagens comparativas de cunho logístico, a empreitada exhibe potencial considerável para exercer um posto de subcomando na ordenação logística nacional. Nota-se que o aeroporto de Brasília já representa esse papel para a aviação doméstica comercial.

A configuração econômica recente do Estado de Goiás também é bastante elucidativa, e nos faz pensar em como o poder público tem sido capaz de criar instrumentos de atração do setor secundário, sobre o qual se concentra a maior envergadura de efeitos multiplicadores da economia. Obviamente que alguns artifícios estimulam a “guerra dos lugares”, mas do ponto de vista da desconcentração industrial e da formação de centros regionais e mercados consumidores relevantes além da Região Concentrada os resultados apresentam resultados positivos.

Os dados socioeconômicos goianos merecem uma análise mais apurada, assim como as transformações territoriais que estão sendo empreendidas naquele Estado a partir de meados dos anos 90. Alguns pólos de desenvolvimento baseados na atividade industrial já

estão em processo final de amadurecimento (Anápolis, Catalão e Goiânia), e alguns técnicos do governo advogam a tese de que a produção agropecuária está sendo capaz de financiar boa parte do desenvolvimento regional, como se fosse uma espécie de acumulação primitiva para os cofres públicos. É recomendável prestarmos atenção a esse fato.

O crescimento econômico de Goiás ficou bem acima da média nacional no período 1999-2003 e o peso do interior na composição do PIB (79,18%) revela um processo de desconcentração da riqueza interessante do ponto de vista regional – embora esse fato se verifique apenas na porção centro-sul do Estado, com destaque para Rio Verde, Jataí, Catalão e Morrinhos. Por trás desse desempenho (cada vez mais próximo de Estados de nível econômico intermediário, como Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Bahia e Pernambuco), verificam-se políticas agressivas de crescimento setorial combinado e de melhorias na infra-estrutura, sobretudo na malha rodoviária estadual.

A posição estratégica de Goiás e do Distrito Federal, aliada a uma fluidez territorial satisfatória, será uma das chaves do desenvolvimento logístico que se almeja para uma nação com dimensões continentais. Não estamos advogando, aqui, que os fatos expostos acima serão suficientes para resolver os problemas estruturais brasileiros. Muito pelo contrário, há contradições gritantes entre Brasília e o seu entorno, com uma relação de permanente desequilíbrio entre o Plano Piloto e as cidades-satélites, algumas em situação paupérrima. Além disso, Brasília ainda representa um grande destino de atração migratória, cuja pressão incide sobre a necessidade de expansão e melhoria dos setores de moradia, saúde e educação, quase nunca atendidos satisfatoriamente pelo Estado.

O Brasil necessita de um “desenho logístico” que explore as potencialidades espaciais do eixo DF/Goiânia. Se a logística for concebida e entronizada pelo poder público como um instrumento inteligente e eficaz de organização e planejamento do território, se abrirão enormes possibilidades de combinação com políticas públicas de outras naturezas, capazes de ao menos minimizar as desigualdades sociais e os desequilíbrios regionais – distorções decorrentes, em parte, do processo sustentado pelas forças do livre mercado.

* * * * *

(VI) Mercado nacional e coesão territorial

Uma breve análise sobre essa questão aponta que apenas um grupo reduzido de países no mundo conta com mercado interno forte, coeso e integrado. Tal pressuposto é fundamental na ordenação entre as dinâmicas econômicas e territoriais de uma nação, pois a

constituição de um mercado nacional pressupõe uma convergência mínima entre forças produtivas, poder público e sociedade.

Pensamos que um mercado doméstico integrado e coeso implica em três condições: integração física (infra-estrutura), distribuição de renda (acesso universal a bens e serviços) e alargamento das forças produtivas pelo território. Nesse aspecto, o território expressa o seu papel ativo enquanto fenômeno político e econômico, representado pela constituição das redes, pela distribuição setorial das forças produtivas e pela formação de mercados consumidores ao longo do território, elementos indispensáveis à configuração de qualquer mercado nacional, independentemente da extensão territorial do Estado-nação.

Já no século XIX, o economista alemão George F. List, atento à consolidação econômica dos impérios britânico e francês e à ascensão dos Estados Unidos (cujo caminho a Prússia deveria seguir, para ele), apontava o fortalecimento do mercado interno como condição essencial ao desenvolvimento de uma “nação plena”. Para List, essa prerrogativa mantém a proximidade entre o setor produtivo e o mercado consumidor; garante estabilidade econômica, pois não sujeita o país aos choques internacionais; e gera e acumula mais riqueza por potencializar e desenvolver as forças produtivas locais e regionais.

Para o historiador francês Fernand Braudel, a constituição de um mercado nacional deve contemplar coerência econômica interna, maturidade política anterior à econômica e a faculdade de se comportar como um conjunto perante o resto do mundo. Sua origem reside na necessária vontade política centralizadora e o seu desenvolvimento exige o difícil equilíbrio entre os setores da economia e a lei da oferta e da procura. Braudel chegou a essas conclusões ao estudar detalhadamente as condições que antecederam a constituição dos Estados nacionais na Europa durante a transição do feudalismo para o capitalismo.

Em ambas análises podemos observar que a não constituição de um mercado nacional enfraquece a coesão socioeconômica das nações, cujos desígnios de seu tecido social são constantemente susceptíveis à capilaridade de ingerências exógenas. No território, os efeitos são sentidos na constituição das redes e nos desequilíbrios regionais. “Tudo, ou quase tudo, se constrói a partir de rotas essenciais”, escreveu Braudel (1996:265), defendendo, em primeiro plano, as conexões inter e intra-regionais de uma nação. Desse modo, segundo ele, um país pode evitar indesejáveis conflitos e disjunções regionais, “cisões, quebras e desníveis, onde cada sub-região puxa para o seu lado”, situação que gera uma insuficiente unidade do mercado interno.

Algumas considerações a respeito da constituição do mercado nacional também podem ser estabelecidas com a teoria desenvolvida no início do século XX pelo geógrafo francês Camille Vallaux sobre a noção geográfica de Estado. Ao distinguir Estados complexos

de Estados simples, ele observa que nos primeiros se verifica uma organização territorial transformada de maneira profunda, na qual não há apenas uma justaposição territorial, mas amálgama e penetração mútua entre as diversas partes que compõem o território.

Nos Estados complexos, é imprescindível o domínio e controle totais do território, obtidos com um grau de adaptação superior do homem às condições naturais; com um caráter de coordenação e subordinação das partes que aumentam de modo duradouro as variedades regionais e com progressos em sua unificação interior, uma garantia essencial de solidez ao Estado. Ele mesmo pergunta o que significa uma clareira na selva equatorial para as formas políticas desenvolvidas. E responde: *“Utilizará económicamente el claro de la selva ecuatorial, pero es bastante fuerte para hacer, si quiere, nuevos claros al lado del primero.”* (1914:53).

A existência de principais vias de circulação são exemplos, para Vallaux, de formas geográficas de grande amplitude que dão ao Estado alguns de seus caracteres constantes, assegurando-lhe uma continuidade histórica. Assim, as linhas de circulação desenham a forma e o aspecto exterior do Estado sob uma ordem geográfica e política, cuja colonização interior quase sempre pressupõe, direta ou indiretamente, o esforço coletivo de uma sociedade política.

Em uma nação com disparidades regionais tão presentes em todo o contexto nacional, como as questões suscitadas podem ser pensadas e analisadas? Primeiramente, devemos-nos perguntar se de fato existe uma coesão territorial no Brasil e em que sentido esse pressuposto ocupa as decisões políticas federais, estaduais e municipais. É fato que o fortalecimento da infra-estrutura de transportes ocorrido ao longo do século XX foi capaz de aprofundar o processo de industrialização e a unificação do mercado interno com o rompimento do “modelo de arquipélago”, mas não se verificou uma desejável continuidade desse processo, sobretudo a partir da crise dos anos 80.

Houve, portanto, um esforço para a consolidação do mercado nacional, embora as ações empreendidas em partes do território nacional menos dinâmicas tenham ocorrido a despeito dos obstáculos de todas as naturezas e sem favorecer a população como um todo. Parece-nos, contudo, que esse debate se esgotou com as políticas neoliberais implantadas a partir da década de 90, preocupadas apenas em drenar as potencialidades econômicas do País que mais interessam ao centro da economia-mundo.

É verdade que a infra-estrutura brasileira, em grande parte, é precária e insuficiente. Igualmente correto é afirmar que a logística que se opera no território nacional é complicada, com predomínio excessivo do modal rodoviário, elevação do preços dos fretes, conflito de modais e incompatibilidade do tempo de transferência de mercadorias. A ausência de um

planejamento logístico adequado aos reais interesses do Brasil é um dos elementos responsáveis pela sua integração passiva ao mercado mundial.

Com isso, queremos afirmar que a predominância de canais de escoamento direcionados ao mercado externo pode significar a renúncia de uma política indutora que leve em consideração o mercado interno. Como resultado, verificam-se em grandes partes do território nacional especializações no setor de vantagens comparativas naturais, de mercados pouco dinâmicos do ponto de vista regional; e a incompatibilidade entre grandes sistemas de engenharia e os reduzidos mercados consumidores, característica típica de países subdesenvolvidos. Recentemente, esses fatores são explicitamente visíveis nas regiões Norte e Centro-Oeste.

No caso amazônico, há ainda um conflito de modais entre aqueles que defendem a restauração da BR 319 (Manaus – Porto Velho) e aos que lutam pela manutenção da primazia fluvial no Rio Madeira. Para o presidente da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários da Região Norte (Fetranorte), Francisco Saldanha Bezerra, a rodovia é necessária porque a navegação fluvial *“não está ajudando no desenvolvimento da região porque concentra a riqueza e opera com custos maiores, sem se adequar a maior eficiência gerencial requerida pelo mundo globalizado”*. Bezerra refere-se ao monopólio exercido pela empresa J. F. de Oliveira Navegação Ltda. no estirão do Rio Madeira.

Para o engenheiro Manuel Ribamar de Oliveira, gerente de Obras Rodoviárias da Secretaria de Estado de Infra-Estrutura (Seinf/AM), a recuperação da BR 319 seria uma das soluções logísticas para o Estado. *“É uma rodovia vital e estratégica que interessa a todos os municípios vizinhos, à proteção do País e ao escoamento da produção do PIM. É a ligação inevitável e necessária de Manaus com o resto do Brasil, mesmo não interessando às empresas fluviais.”*

O que há de mais concreto nessa discussão é que a intermodalidade não está cumprindo o seu papel complementar, imprimindo um modelo concorrencial que, de imediato, não é saudável para o desenvolvimento regional e para a conseqüente coesão do mercado nacional. Ademais, a rede estruturadora de fluxos trabalhada nesta Dissertação oferece condições para que, pelo menos do ponto de vista territorial, haja uma coesão do mercado nacional, já que seus troncos propiciam ligações com todos os pontos do País. Mas como pôde ser notado, as decisões no País ficam à mercê de interesses próprios e imediatistas, sem que haja reflexos positivos para uma discussão mais ampla, integrante de um legítimo e urgente projeto nacional.

Apesar do caráter seletivo do meio técnico-científico-informacional nos confins do Brasil, as principais preocupações de circulação residem no atendimento ao escoamento

das *commodities* com destino ao exterior e à entronização da logística direcionada aos grandes atores econômicos, com reduzido aproveitamento racional e planejado do modal fluvial àquelas populações que mais dependem dos recursos aquáticos para a sua sobrevivência. Bertha Becker tem razão ao dizer que na Amazônia não existe uma logística arquitetada para o ribeirinho e para os pequenos produtores.

* * * * *

(VII) Círculo vicioso

Em um plano mais amplo, o desequilíbrio econômico causado entre a aceleração das exportações e o desestímulo ao crescimento do mercado doméstico funciona como uma espécie de práxis cristalizada, pois inibe inúmeras possibilidades de alavancagem das forças produtivas locais, além de realçar a dependência externa à entrada de novas tecnologias e de capitais – que em pouco tempo serão maximizados e drenados para os seus locais de origem.

O fortalecimento do mercado interno também depende do nível de renda e de poupança interna da população. Quando esses elementos atingem um patamar ótimo, pressupõe-se que os “gargalos logísticos” já tenham sido sanados, mas a baixa capacidade de consumo da população brasileira induz e submete a realização de boa parte da economia nacional aos imperativos internacionais hegemônicos. Além disso, um país periférico não possui produção suficiente para atender os mercados interno e externo.

Nessa perspectiva, qual é o motivo de participar abertamente do comércio internacional, sem que haja uma respectiva melhoria da renda interna? A infra-estrutura de transportes disponível pode determinar as condições gerais de eficiência da economia, mas por si só não é capaz de romper o círculo vicioso perverso com o qual o Brasil se depara desde os quinhentos.

* * * * *

(VIII) Geografia da fome

Uma pequena reflexão. O Brasil tornou-se recentemente o maior produtor e exportador mundial de carne bovina, superando Austrália e Argentina. Os pecuaristas reclamam que as margens de lucro estão baixíssimas exatamente por causa do excesso de oferta. Mas como existe excesso de oferta se ainda há fome (demanda) no País? O mesmo pode ser dito em relação à produção de grãos. Em suma, não há consonância entre Estado, setor privado e as reais necessidades da população como um todo...

* * * * *

(Uma palavra final)

Enquanto os países considerados desenvolvidos mantêm relação estreita entre educação, subsídios, mercado nacional consolidado (integrado e coeso) e alto valor agregado da produção, a receita brasileira é composta, em grande parte, por safra, tonelagem, grandes áreas, monocultura, exportação de *commodities*, abertura comercial irresponsável, posição desvantajosa no sistema internacional de trocas e submissão aos ensejos do Primeiro Mundo, ingredientes insuficientes para resolver os crônicos problemas estruturais do País. Historicamente, reinam no País a hipocrisia e uma tremenda falta de sintonia com o poder de melhora significativa das condições de uma nação com as dimensões do Brasil...

* * * * *

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Silvana de. **Planejamento governamental: a Sudeco no espaço mato-grossense. Contexto, propósitos e contradições**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 2001, 328p.

AB'SÁBER, Aziz. **Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003, 159p.

AGÊNCIA ESTADO. **O Xingu dos Villas Bôas**. São Paulo: Metalivros, 2002, 207p.

ANCHIETA, Célia Maria Guimarães. **Intercâmbio eletrônico de dados e transporte de carga**. In: Anais do 7º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes (Transporte e seus impactos na sociedade). São Paulo, 1993, p.565-575.

ANDRADE, Manuel Correia de. Formação territorial do Brasil. In: **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.163-180.

_____. **Paisagens e problemas do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1968, 273p.

ARAÚJO, André Vidal de. [1956] **Introdução à sociologia da Amazônia**. 2. ed. Manaus: Ed. Valer, 2003, 608p.

ARIMA, Eugênio; BARRETO, Paulo e BRITO, Marky. **Pecuária na Amazônia: tendências e implicações para a conservação ambiental**. Belém: Instituto do Homem e do Meio Ambiente da Amazônia (Imazon), 2005, 76p.

ARROYO, Maria Mónica. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 2001, 250p.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional**. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1950, 222p.

BATISTA, Paulo Nogueira. **O Consenso de Washington: a visão neoliberal dos problemas latino-americanos**. São Paulo: Consulta Popular, 1999, 61p. (Cartilha n.7).

BECKER, Bertha K. **Crescimento econômico, valorização do patrimônio natural e inclusão social: por um novo padrão de uso do território**. Mimeo, 2004a.

_____. **Logística e território: expansão do agronegócio da soja na Amazônia**. Mimeo, 2004b.

_____. Síntese do processo de ocupação da Amazônia: lições do passado e desafios do presente. In: **Causas e dinâmicas do desmatamento da Amazônia**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2001, p.5-28.

_____. **Geopolítica da Amazônia: a nova fronteira de recursos**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982, 233p.

_____ e EGLER, C. A. G. **Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994, 268p.

BERNARDES, Júlia Adão. Técnica e trabalho na fronteira de expansão da agricultura moderna. In: SILVA *et al.* **Formas em crise: utopias necessárias**. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2005a, p.47-66.

_____. Circuitos espaciais da produção na fronteira agrícola moderna: BR 163 matogrossense. In: BERNARDES, J. A. e FILHO, Osni de Luna Freire (orgs.). **Geografias da soja. BR 163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2005b, p.13-37.

BERTAGLIA, Paulo Roberto. **Logística e gerenciamento da cadeia de abastecimento**. São Paulo: Saraiva, 2003, 509p.

BITTENCOURT, Agnello. **Bacia Amazônica: vias de comunicação e meios de transporte**. Rio de Janeiro: Inpa, 1957, 178p.

BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. **Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870 a 1930)**. São Paulo: Scortecci, 2001, 191p.

BOWMAN, Isaiah. ***The pioneer fringe***. New York: American Geographical Society, n.13, 1931, 361p.

BRANDÃO, Antonio Salazar Pessoa; REZENDE, Gervásio Castro de e MARQUES, Roberta Wanderley da Costa. **Crescimento agrícola no período 1999-2004, explosão da área plantada com soja e meio ambiente no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2005, 21p. (Texto para discussão n. 1.062).

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII**. São Paulo: Martins Fontes, 1996, v.3 (O tempo do mundo), 626p.

BRUM, Argemiro J. **Modernização da agricultura: trigo e soja**. Ijuí: Fidene, 1985, 318p.

CAIXETA-FILHO, José Vicente *et al.* Movimentação rodoviária de produtos agrícolas selecionados. In: CAIXETA-FILHO, J. V. e GAMEIRO, Augusto Hauber (orgs.) **Transporte e logística em sistemas agroindustriais**. São Paulo: Atlas, 2001, p.136-168.

CARDOSO, Fernando Henrique e MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1977, 208p.

CARRETEIRO, Ronald P. **A navegação na Amazônia**. Manaus: Calderaro, 1987, 408p.

CARVALHO, Arp Procópio de. **Geopolítica do transporte aéreo**. São José dos Campos: S.N., 1963, 407p.

CASTILLO, Ricardo. **Transporte e logística de granéis sólidos agrícolas: componentes estruturais do novo sistema de movimento do território brasileiro**. In: CD-Rom dos Anais do 9º Encontro de Geógrafos da América Latina (Egal). Mérida, México, 2003.

_____ e TREVISAN, Leandro. Racionalidade e controle dos fluxos materiais no território brasileiro: o sistema de monitoramento de veículos por satélite no transporte rodoviário de carga. In: **Redes, sociedades e territórios**. DIAS, L. C. e SILVEIRA, R. L. L. (orgs.). Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005, p.197-213.

CASTRO, Josué de. [1946] **Geografia da fome**. 19. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006, 318p.

CASTRO, Newton de. **Infra-estrutura de transporte e expansão da agropecuária brasileira**. Planejamento e Políticas Públicas (PPP) (Revista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/Ipea), Brasília, n.25 (jun/dez), 2002, p.105-138.

CATAIA, Márcio Antônio. **Território nacional e fronteiras internas. A fragmentação do território brasileiro**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2001, 234p.

CHESNAIS, François. Uma análise da seleção das inovações no quadro do sistema capitalista. Elementos para um estudo completo. In: CHESNAIS *et al.* **Uma nova fase do capitalismo?** São Paulo: Xamã, 2003, p.11-39.

CONTEL, Fábio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001, p.357-372.

CÔRREA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, 336p.

_____. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, 304p.

CÔRREA *et al.* **Expansão da fronteira econômica como estratégia de desenvolvimento**. Belém: UFPA/NAEA, 1974. Monografia do II Programa Internacional de Formação de Especialistas em Desenvolvimento de Áreas Amazônicas (Fipam).

COSTA, Francisco de Assis. **Grande empresa e agricultura na Amazônia**. Novos Cadernos (Publicação do NAEA/UFPA), Belém, v.1, n.1, 1998, p.23-78.

COSTA, José Marcelino Monteiro da. Impactos econômico-territoriais do atual padrão de ocupação da Amazônia. In: COSTA, J. M. M. (coord.). **Amazônia: desenvolvimento ou retrocesso**. Belém: Cejup, 1992, p.40-115.

COSTA, Luiz Sergio Silveira. **As hidrovias interiores no Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997, 128p.

COSTA, Reinaldo Côrrea. **Xingu-Transamazônica: linha de queda, territorialidades e conflitos**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 2004, 413p.

COSTA, Wanderley Messias da. **Tendências recentes na Amazônia: os sistemas produtivos emergentes**. Mimeo, 2004, 28p.

_____. América do Sul Setentrional: um novo espaço de interações. In: MAGALHÃES, BRITTO e CASTRO (org.). **Energia na Amazônia**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi/UFPA, v.2, 1996, p.217-222.

_____. [1988] **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. 4. ed. São Paulo: Contexto, 1995, 83p.

COUTINHO, Leopoldo Magno. **O cerrado e a ecologia do fogo**. Ciência Hoje (Revista da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência/SBPC), vol. especial (Eco-Brasil), Rio de Janeiro, 1992.

COY, Martin e NEUBURGER, Martina. **As frentes pioneiras na Amazônia brasileira entre globalização e sustentabilidade**. Mimeo, 1999.

DINES, FERNANDES JR. e SALOMÃO (orgs.). **Histórias do poder: 100 anos de política no Brasil**. São Paulo: Editora 34, 2000, v.3 (Visões do Executivo), 407p.

DINIZ, Bernardo Palhares Campolina. **O Grande Cerrado no Brasil Central: geopolítica e economia**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 2006, 231p.

DOMÍNGUEZ, Camilo. Importância dos rios no sistema de transportes da Amazônia. In: ARAGÓN, L. E. e CLÜSENER-GODT, M. **Problemática do uso local e global da água da Amazônia**. Belém: NAEA, 2003, p.161-190.

DROULERS, Martine. Estudos sobre a Amazônia: a posteridade de Pierre Monbeig. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Pierre Monbeig e a Geografia Humana Brasileira**. Bauru: Edusc, 2006, p.171-190.

ETGES, Virgínia Elisabete. **Geografia agrária: a contribuição de Leo Waibel**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 1997, 246p.

FEARNSIDE, Philip M. Carga pesada: o custo ambiental de asfaltar um corredor de soja na Amazônia. In: TORRES, Maurício (org.). **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília: CNPq, 2005, p.397-423.

FILHO, Synesio Sampaio Goes. **Navegantes, bandeirantes e diplomatas: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil**. São Paulo: Martins Fontes, 1999, 332p.

FILHO, Caio B. Dias e QUINTELLA, Fernando A. R. **A logística da agroindústria do cerrado**. In: Anais do XXVII Congresso Brasileiro de Economia e Sociologia Rural, Piracicaba, 1989, p.108-114.

FREDERICO, Samuel. **Sistemas de movimento no território brasileiro: os novos circuitos espaciais produtivos da soja**. Dissertação de Mestrado, Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2004, 173p.

FURTADO, Celso. [1959] **Formação Econômica do Brasil**. 11. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971, 248p.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. **Comércio interestadual por vias internas e integração regional no Brasil**. Anais do XXI Encontro Nacional de Economia, Belo Horizonte, 1993, v.1, p.257-279.

GARCIA, Etelvina. **Zona Franca de Manaus: história, conquistas e desafios**. Manaus: Norma Ed., 2004, 230p.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Regionalização**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, ano 31, n.1 (janeiro/março), 1969, p.5-25.

GENARO, Ednei de. **O papel do modal hidroviário na logística do transporte de cargas no território brasileiro: uma análise a partir da configuração territorial. O exemplo da Hidrovia do Madeira-Amazonas**. In: CD-Rom dos Anais do XIII Encontro Nacional de Geógrafos (ENG), Goiânia, 2004.

GÖETTERT, Jones Dari. **Lugares, jeitos e sujeitos: cortes e recortes da BR 364 acreana**. Rio Branco: Edufac, 2005, 239p.

GÓIS, Walder de. **A marcha além do oeste**. Goiânia: Dept. Estadual de Cultura, 1969, 182p.

GUIMARÃES, Eduardo Nunes e LEME, Heladio José de Campos. Caracterização histórica e configuração espacial da estrutura produtiva do Centro-Oeste. In: HOGAN, Daniel Joseph *et al* (orgs.). **Migração e ambiente no Centro-Oeste**. Campinas: Nepo/Unicamp: Pronex, 2002, p.17-85.

HOMMA, Alfredo Kingo Oyama. **Amazônia: meio ambiente e desenvolvimento agrícola**. Brasília: Embrapa-SPI; Belém: Embrapa-CPATU, 1998, 421p.

KOHLHEPP, Gerd. **Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira**. Revista Estudos Avançados (Publicação do IEA/USP), São Paulo, n.45, 2002, p.37-61.

KUBITSCHKE, Juscelino. [1975] **Por que construí Brasília**. 2. ed. Brasília: Senado Federal (Conselho Editorial), 2002, 477p. (Coleção Brasil 500 anos).

LAMBERT, Jacques. **Os dois Brasis**. 2. ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1967, 277p.

LÉNA, Philipe e OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (org.) **Amazônia: a fronteira agrícola 20 anos depois**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1991, 363p.

LENTINI, Marco; PEREIRA Denys; CELENTANO, Danielle e PEREIRA, Ritaumaria. **Fatos florestais da Amazônia 2005**. Belém: Instituto do Homem e do Meio Ambiente da Amazônia (Imazon), 2005, 140p.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky e PINTO, Jax Nildo Aragão. **A questão fundiária na Amazônia**. Revista Estudos Avançados (Publicação do IEA/USP), São Paulo, n.54, 2005, p.77-98.

MACHADO, Lia Osório. A fronteira agrícola na Amazônia. In: CRHISTOFOLETTI; BECKER; GEIGER e DAVIDOVICH (org.). **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.181-217.

MARGULIS, Sérgio. **Causas do desmatamento da Amazônia brasileira**. Brasília: Banco Mundial, 2003, 80p.

MARINS, Paulo César Garcez. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à Era do Rádio**. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p.131-214.

MARTINS, José de Souza. A vida privada nas áreas de expansão da sociedade brasileira. In: **História da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea**. São Paulo: Schwarcz, 1998, v.4, p.659-726.

_____. **Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano**. São Paulo: Hucitec, 1997, 213p.

MATTOS, Carlos de Meira. **Uma geopolítica pan-amazônica**. Rio: Biblioteca do Exército, 1980, 181p.

MELLO, João Manuel Cardoso de e NOVAIS, Fernando A. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: **História da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea**. São Paulo: Schwarcz, 1998, v.4, p.559-658.

MELLO, José Carlos. **JK: o estadista do desenvolvimento**. Brasília: Senado Federal, 1991, 370p.

MELLO, Neli Aparecida de. **Políticas territoriais na Amazônia**. São Paulo: Annablume, 2006, 412p.

MEZGRAVIS, Pedro. **Os chapas e o seu papel no meio técnico-científico-informacional na logística de transportes no Brasil. Estudo de caso na cidade de Ribeirão Preto/SP (2003-2006)**. Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 2006, 200p.

MONBEIG, Pierre. [1954] **O Brasil**. 6.ed. São Paulo: Difel, 1985, 134p.

_____. [1950] **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1998, 392p.

MORAES, Antonio Carlos Robert de. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2002, 198p.

MORAES, Hito Braga de. Sistema de transportes fluvial da Amazônia. In: ARAGÓN, L. E. e CLÜSENER-GODT, M. **Problemática do uso local e global da água da Amazônia**. Belém: NAEA, 2003, p.191-198.

MOREIRA, Eidorfe. **Amazônia: conceito e paisagem**. Belém: Inpa, 1958, 74p.

MORENO, Gislaine. **(Des)caminhos da apropriação capitalista da terra em Mato Grosso**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 1993, 633p.

_____ e HIGA, Tereza Cristina Souza (orgs.) **Geografia de Mato Grosso: território, sociedade e ambiente**. Cuiabá: Entrelinhas, 2005, 296p.

NASSER, Bianca. **Economia regional no Brasil e o estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v.7, n.14 (dez.), 2000, p.145-78.

NETO, João Tertuliano de Almeida Lins. **A navegação fluvial amazônica na perspectiva da integração regional ao mercado nacional**. Dissertação de Mestrado, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 1991.

NETO, Miranda. **O dilema da Amazônia**. Petrópolis: Vozes, 1979, 232p.

NOGUEIRA, Ricardo José B. Transporte fluvial e território na Amazônia. In: ARAGÓN, L. E. e CLÜSENER-GODT, M. **Problemática do uso local e global da água da Amazônia**. Belém: NAEA, 2003, p.199-206.

_____. **Caminhos que marcham: o transporte fluvial na Amazônia.** Terra das Águas (Revista do Núcleo de Estudos Amazônicos da UnB), Brasília, v.1, n.2, 1999, p.70-83.

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.67-184.

_____. **Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia.** Campinas: Papirus, 1988, 107p.

_____. **Amazônia: monopólio, expropriação e conflito.** Campinas: Papirus, 1987, 133p.

OLIVEIRA, Adélia Engrácia de. Ocupação humana. In: SALATI, Eneas *et al.* **Amazônia: desenvolvimento, integração e ecologia.** São Paulo: Brasiliense, 1983, p.144-327.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **A cultura, as cidades e os rios na Amazônia.** Ciência e Cultura (Revista da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência/SBPC), São Paulo, ano 58, n.3, 2006 (jul-set), p.27-29.

ORRICO, Romulo. 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.

PAIVA, Mário Garcia de. **A grande aventura de Rondon: introdução, notas biográficas, seleção de textos e glossário.** Rio: Instituto Nacional do Livro, 1971, 178p.

PASSOS, Messias Modesto dos. **A construção da paisagem no Mato Grosso – Brasil.** Maringá e Presidente Prudente: Unesp, 2000, 143p.

PEIXINHO, Dimas Moraes. A espacialização da soja em Mato Grosso. In: BERNARDES, J. A. e FILHO, Osni de Luna Freire (orgs.). **Geografias da soja. BR 163: fronteiras em mutação.** Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2005, p.153-75.

RAFFESTIN, Claude. [1980] **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993, 269p.

SAYAGO, Doris e MACHADO, Luciana. O pulo do grilo: o Incra e a questão fundiária na Amazônia. In: SAYAGO *et al.* **Amazônia: cenas e cenários.** Brasília: Ed. UnB, 2004, p.217-235.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização. Do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000, 174p.

_____. [1996] **A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2004, 384p.

_____. **Técnica, espaço, tempo. Globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994, 190p.

_____. [1993] **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005, 174p.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985, 88p.

_____. [1988] **Metamorfoses do espaço habitado**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1994, 124p.

_____. [1978a] **Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica**. São Paulo: Edusp, 2002, 285p.

_____. **O trabalho do geógrafo no Terceiro Mundo**. São Paulo: Hucitec, 1978b, 113p.

_____ e SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001, 473p.

SAUER, Carl. *Historical Geography and the Western Frontier*. In: JOHN, Leighly (org.). **Land and life, a selection from the writings of Carl Ortiwn Sauer**. Berkeley: University of California Press, 1963, p.45-52.

SCHAPOCHNIK, Nelson. Cartões-postais, álbum de família e ícones da intimidade. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à Era do Rádio**. São Paulo: Companhia das Letras, v.3, 1998, p.423-511.

SERÁFICO, José e SERÁFICO, Marcelo. **A Zona Franca de Manaus e o capitalismo no Brasil**. Revista Estudos Avançados (Publicação do IEA/USP), São Paulo, n.54, 2005, p.99-113.

SEVCENKO, Nicolau. Introdução. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à Era do Rádio**. São Paulo: Companhia das Letras, v.3, 1998, p.7-48.

SICSÚ, Abraham B. e LIMA, João P.R. **Fronteira agrícola no Brasil: a lógica de sua ocupação recente**. Nova Economia (Revista do Departamento de Ciências Econômicas da UFMG), Belo Horizonte, n.1, 2000, p.109-138.

SILVA, José Graziano da. **Mas, qual reforma agrária?** Reforma Agrária (Revista da Associação Brasileira de Reforma Agrária), Campinas, ano 17, n.1 (abril/julho), 1987, p.11-60.

_____. [1980] **O que é? Questão Agrária**. 3. reimp. São Paulo: Brasiliense, 1998, 106p. (Coleção Primeiros Passos, n. 18).

SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1949, 271p.

SILVA, Mônica Cristina da. **O crescimento demográfico e a espacialização da migração em Goiás – período de 1970 a 2000: um estudo da sua representação**. In: CD-Rom dos Anais do XIII Encontro Nacional de Geógrafos (ENG), Goiânia, 2004.

SILVA, Paulo Pitalunga Costa e. **Rondon e Comissão Rondon**. Cuiabá: IHGMT, 1998, 70p.

SILVA, Ricardo Gílson da Costa. **Avanços dos espaços da globalização: a produção de soja em Rondônia**. Dissertação de Mestrado, Fundação Universidade Federal de Rondônia (Unir), Porto Velho, 2005, 168p.

SILVA JÚNIOR, Roberto França da. **Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: fluxos e mobilidade geográfica do capital**. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista (Unesp), Presidente Prudente, 2004, 267p.

SIQUEIRA, Ethevaldo. **Brasil: 500 anos de comunicações. A eterna busca da liberdade**. São Paulo: Dezembro Editorial, 2000, 192p.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Uberlândia: da Boca do Sertão à Cidade Jardim**. Sociedade & Natureza (Revista do Departamento de Geografia da UFU), Uberlândia, ano 9, n.18 (jul/dez), 1997, p.95-124.

SOUZA, Márcio. [1994] **Breve história da Amazônia**. 2. ed. Rio: Agir, 2001, 240p.

SPOSITO, Eliseu Savério. Território, logística e mundialização do capital. In: SPOSITO, E. (org.). **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades**. Presidente Prudente: Unesp/GAsPERR, 1999, p.99-114.

TEIXEIRA, Renato Araújo. **Goiás: uma fronteira em constante mutação**. In: CD-Rom dos Anais do XIII Encontro Nacional de Geógrafos (ENG), Goiânia, 2004.

TELLES, Carlos. **História secreta da Fundação Brasil Central: retrato de João Alberto e de uma época**. Rio: Chavantes, 1946, 204p.

THÉRY, Hervé. **Situações da Amazônia no Brasil e no continente**. Revista Estudos Avançados (Publicação do IEA/USP), São Paulo, n.53, 2005, p.37-49.

_____. **Le Brésil**. 4. ed. Paris: Armand Colin, 2000, 288p.

_____. e MELLO, Neli Aparecida de. **Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território**. São Paulo: Edusp, 2005, 312p.

THIRIET-LONGS, Roland Auguste. **Transporte intermodal de carga: uma nova oportunidade macroeconômica brasileira**. Brasília: Geipot, 1982, 182p.

TORRES, Maurício (org.). **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília: CNPq, 2005, 496p.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. **A cidade dispersa: os novos espaços de assentamento em Belém e a reestruturação metropolitana**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 1998, 395p.

TURNER, Frederick Jackson. [1920] **The frontier in American History**. Tucson: The University of Arizona Press, 1992, 375p.

VALLAUX, Camille. **El suelo y el Estado**. Madrid: Daniel Jorro, 1914, 429p.

VALVERDE, Orlando e DIAS, Catharina Vergolino. **A rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1967, 350p.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **A fluidez territorial e os programas governamentais voltados à exportação e ao desenvolvimento regional e nacional**. In: CD-Rom dos Anais do XIII Encontro Nacional de Geógrafos (ENG), Goiânia, 2004.

VERGOLINO, José Raimundo e GOMES, Gustavo Maia. **Metamorfoses da economia amazônica**. In: MENDES, Armando Dias (org.). 2. ed. **A Amazônia, terra e civilização: uma trajetória de 60 anos**. Belém: Banco da Amazônia, v.2, 2004, p.447-479.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: Editora UFPR, 2004, 290p.

XAVIER, Marcos. **O sistema rodoviário brasileiro: um elemento técnico do território**. Trabalho de Graduação Individual, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 1997, 111p.

Documentos consultados

ANDREAZZA, Mário. **Programas especiais na área dos transportes: objetivos e execução**. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1972, 51p.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE LOGÍSTICA (Aslog). **Glossário logístico**. São Paulo, 2004, 56p.

BANCO DA AMAZÔNIA S/A (Basa). **Investimentos privilegiados na Amazônia: manual de orientação a contribuintes do Imposto de Renda, empresários e empreendedores para investir na Amazônia com recursos decorrentes da política de incentivos fiscais federais em favor dessa região**. São Paulo: Obelisco, 1968.

BRASIL. **Brasil em Ação: relatório final (1996-1999)**. Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2000.

COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO (Conab). **Corredores de escoamento da produção agrícola**. Mimeo, 2005.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES (Geipot). **Corredores estratégicos de desenvolvimento**. Brasília: Geipot, 2002, 134p.

_____. **A reforma portuária brasileira**. Brasília: Geipot, 2001, 91p.

_____. **Plano Integrado de Transportes da Amazônia**. Brasília: MT/Geipot, 1972, v.III (Perspectivas do desenvolvimento econômico).

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (Ipea) *et al.* **Série Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**. Brasília: Ipea, 2001a, v.1 (Configuração atual e tendências da rede urbana), 396p.

_____. **Série Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**. Brasília: Ipea, 2001b, v.2 (Desenvolvimento regional e estruturação da rede urbana), 127p.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). **Desafios e sustentabilidade socioambiental ao longo do eixo Cuiabá – Santarém** (Relatório final do Encontro BR 163 Sustentável). Sinop, 2004.

MATO GROSSO. **A safra agrícola e os corredores de escoamento**. *Mimeo*, Secretaria de Estado de Infra-Estrutura (Sinfra/MT), 2004.

_____. **Anuário Estatístico de Mato Grosso 2004**. Cuiabá: Central de Texto e Seplan/MT, 2005, v.26, 718p.

MINISTÉRIO DA INFRA-ESTRUTURA. **Sistema Nacional de Viação: princípios e diretrizes**. Brasília, 2001.

NAZARÉ, Ramiro. **O “roll-on roll-off” na Amazônia**. Belém, 1983 (II Simpósio de Navegação na Amazônia), 76p.

SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL. **III PND**. Brasília, 1980 (Série Documentos Sociais), 103p.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO (Seplan/GO). **Plataforma Logística Multimodal de Goiás**. Goiânia, 2004, 38p.

_____. **Plataforma Logística Multimodal de Anápolis**. Goiânia, 2002, 54p.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA (Sudam). **II Plano de Desenvolvimento da Amazônia: detalhamento do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-79)**. Belém: Minter/Sudam, 1975, 334p.

_____. **Amazônia: novo universo**. Rio de Janeiro: Minter/Sudam, 1974.

_____. **A Amazônia**. Brasília: Minter/Sudam, 1973.

____ e FUNDAÇÃO
DE AMPARO E DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA (Fadesp). **Avaliação e
caracterização dos principais terminais hidroviários de passageiros da Amazônia.**
Belém: 2001, 130p.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ (UFPA) *et al.* **Sistema de monitoramento do transporte
fluvial na Amazônia: movimentação de passageiros e cargas e análise dos serviços
públicos.** Belém, 1997, 503p.

A Amazônia não é o pulmão do mundo.

É o jardim do mundo.

Um dia levaram perfumes, temperos e seivas.

Em outro levaram as sementes.

Dias desses levaram brilhantes.

Depois, ou entes animais e aves coloridos.

Não satisfeitos, agora levam as árvores inteiras,
só desgalham para aparecer verde só o selo.

Só não levam os jardineiros, que sem temperos,
sem árvores e sem ouro,
empatam nas periferias das cidades e da floresta,
insistindo e replantando as flores.

(Göettert, 2005:226, grifos nossos)

Obs.: Foto tirada pelo autor durante o voo São Paulo – Ciudad de Panamá, em março de 2003, a cerca de 10 mil metros de altitude (3 mil pés). Supõe-se ser o Rio Juruá, perto de sua foz e da cidade de Fonte Boa (AM).