
ARTÍCULO

Daniel Monteiro Huertas

O PAPEL DOS TRANSPORTES NA EXPANSÃO RECENTE DA FRONTEIRA AGRÍCOLA BRASILEIRA

Revista Transporte y Territorio N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010.



Revista Transporte y Territorio
ISSN 1852-7175
www.rtt.filo.uba.ar



[Programa Transporte y Territorio](#)
Instituto de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

Cómo citar este artículo:

Huertas, Daniel Monteiro. O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira. *Revista Transporte y Territorio, N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010.* pp. 145-171. <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00309145.pdf>

Recibido: 23 de agosto de 2010
Aceptado: 21 de octubre de 2010



O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira.

[Daniel Monteiro Huertas](#)¹

RESUMO

No processo de expansão da fronteira agrícola, novas dinâmicas de circulação expressam-se no território brasileiro, muitas das quais portadoras de elementos condizentes com o período técnico-científico-informacional. Partindo do pressuposto de que o avanço da fronteira agrícola agiu enquanto dinâmica territorial de “soldagem” das regiões Norte e Centro-Oeste (64,12% do território nacional) ao restante do Brasil, a proposta central deste trabalho reside na análise de uma rede estruturadora de fluxos no “quadrilátero” Manaus – Belém – Distrito Federal/Goiania – Porto Velho, cuja configuração territorial é composta por 4 troncos e 4 nodais centrais que se entrelaçam com outras linhas de circulação (ramais adjacentes e internos) e outros nodais secundários e terciários. Tal rede estrutura a ligação das regiões supracitadas entre si e com as demais zonas do País, proporcionando a integração do mercado nacional, até mesmo dos municípios mais distantes e/ou isolados. Além disso, comporta uma sobreposição de divisões territoriais do trabalho que demonstra as combinações técnicas e políticas existentes neste processo, que historicamente não tem respeitado o dinamismo das populações locais – geralmente expropriadas e excluídas. Os sistemas de transportes que gravitam em torno da rede sugerida, portanto, elucidam as relações que podem explicar o significado atual da fronteira e revelam as diferentes temporalidades que permitem enxergar quem é hegemônico e quem não é no quadro de correlação de forças da sociedade.

ABSTRACT

In the agricultural border expansion process, new circulation dynamics appear in the Brazilian territory, many of them carrying elements related to the technical-scientific-informational period. Assuming that the advance of agricultural frontier acted as a “welding” territorial dynamic between the North and Center-West regions and the rest of Brazil, the main proposal of this work lies on the analysis of a flow structure network in the Manaus-Belem-Distrito Federal/Goiania-Porto Velho “quadrilateral”, consisted of four branches and four central nodal which are interlaced with other circulation lines (adjacent and internal smaller branches) and other secondary and tertiary nodal. This network structures the connection between the regions above and the other parts of the country, enabling the domestic market integration, even the most remote and/or isolated municipalities. Furthermore, encompasses an overlapping of labor territory divisions that show the presence of a technical and political combination in this process, which historically has not respected the local population dynamics, generally expropriated and excluded. The transport system which gravitates around the suggested network, therefore, elucidates the relationships that can explain the meaning of the current frontier and show the different temporalities which enables the understanding of who is and who isn't hegemonic in the society forces.

Palabras Claves: Fluidez territorial; Frontera agrícola; Red y logística de transportes.

Palavras-chave: Fluidez territorial; Fronteira agrícola; Rede y logística de transportes.

Keywords: Territorial fluidity; Agricultural border; Network and transports logistic.

1. INTRODUÇÃO

O artigo pretende abordar a expansão da fronteira agrícola em direção à franja meridional da Amazônia brasileira pelo viés da fluidez territorial, analisando usos e conteúdos condizentes com as variáveis do período atual. Na primeira parte, enfoca a configuração de uma rede estruturadora de fluxos entre as regiões Norte e Centro-Oeste do país como elemento fundamental para a compreensão de importantes dinâmicas territoriais em curso. Na sessão seguinte o foco direciona-se para o papel da circulação no deslocamento da fronteira, destacando a emergência de uma “mancha pioneira”. A terceira parte destaca a

¹ Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo (USP), Brasil. dmh@usp.br



navegação fluvial no “universo amazônida” e o último item demonstra como o Estado tem concebido a logística como estratégia de organização do território.

Cabe ressaltar que a pesquisa contou com dois trabalhos de campo de grande magnitude pelas regiões supracitadas, imprescindíveis para subsidiar os objetivos propostos. 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).

2. 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, 1994:78)

Com a evolução do meio geográfico, alteram-se os conteúdos enraizados 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, ganham 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 uma 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, 1994:80)

Se os lugares podem, esquematicamente, permanecer os mesmos, as situações mudam. A história atribui funções diferentes ao mesmo lugar. (Santos, 1994:52)

A partir do pressuposto de que o avanço da fronteira agrícola agiu como 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 artigo reside na análise da fluidez territorial material 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).



Os caminhos, as pontes, os portos, a pavimentação de uma via são elementos 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 a dinâmica dos agentes sociais. Sob essa ótica, pretendemos lançar uma leitura do quadrilátero Manaus – Belém – DF/Goiânia – Porto Velho que seja capaz de compreendê-lo 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 na condição de elemento partícipe da formação socioespacial brasileira – sobretudo no que diz respeito às dinâmicas territoriais de sua história contemporânea”. (Huertas, 2009:17)

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 do conceito de rede, 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.”

Milton Santos (2004:263) 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, 2004:274)

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, 1993:151)

Essa relação com o poder também foi analisada por Santos (2004:263), 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 e a sua inserção na formação socioespacial brasileira, sobretudo sob a ótica da expansão da fronteira agrícola.

2.1 O papel essencial da intermodalidade para a circulação na Amazônia

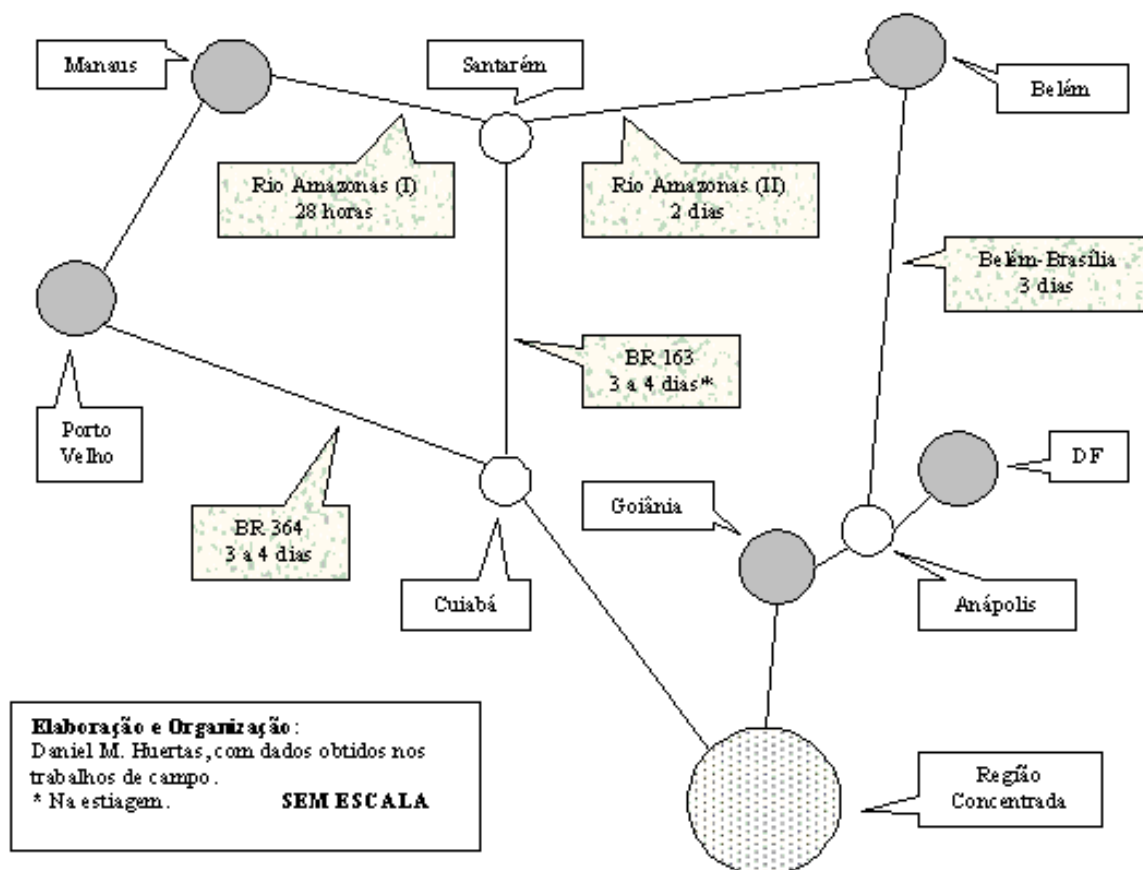
De todas as transformações impostas pelo meio técnico-científico-informacional à logística de transportes, interessa-nos mais de perto a intermodalidade. E por uma razão muito simples: o potencial que tal “ferramenta logística” ostenta para que haja, de fato, um sistema de transportes condizente com 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.

Nesse contexto, 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 1). Indiretamente, por meio de ramais adjacentes, praticamente toda a Região Norte possui condições de interligação aos entroncamentos supracitados, chamados de nodais centrais.



DIAGRAMA 1 – ESQUEMA BÁSICO DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTES DA AMAZÔNIA



2.2 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.

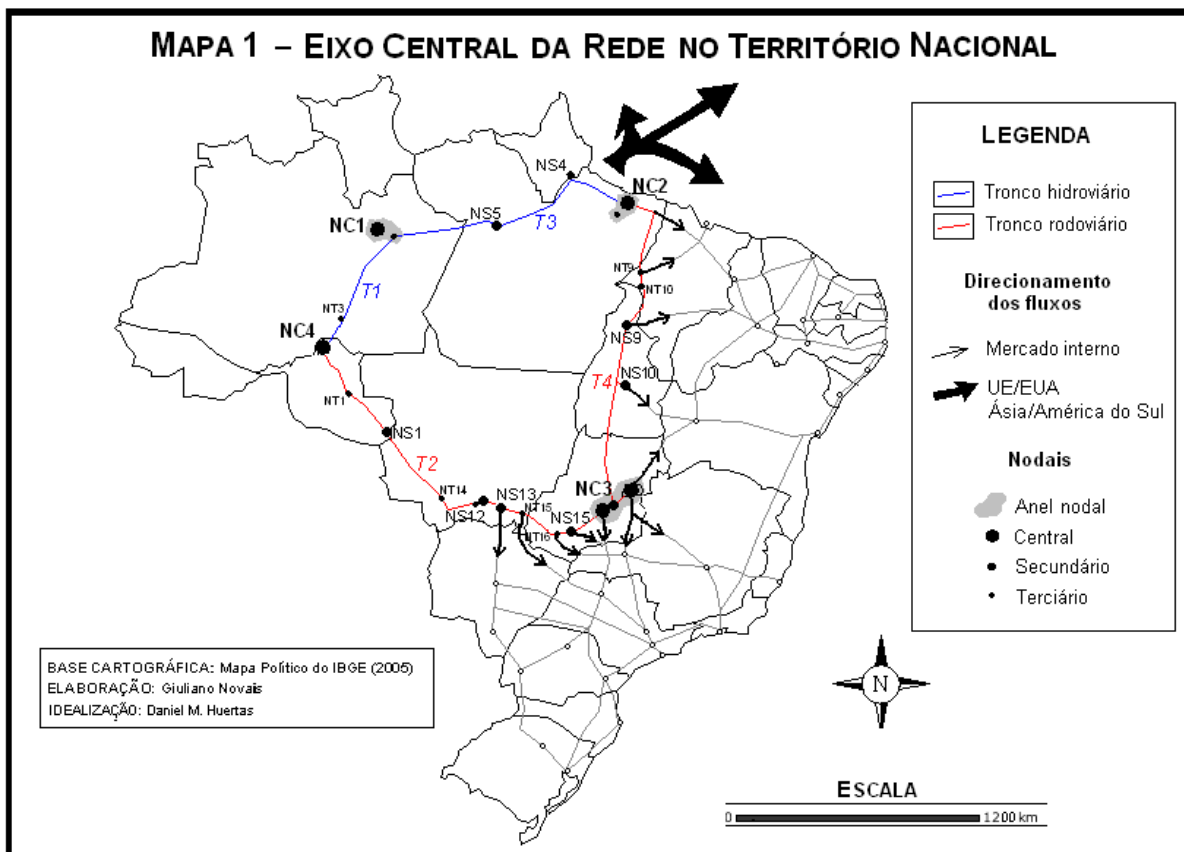
A configuração territorial da rede é composta por 4 troncos e por 4 nodais centrais (Manaus, Belém, Porto Velho e o anel nodal DF/Goiânia) que se entrelaçam com outras linhas de circulação (ramais adjacentes e internos) e com nodais secundários e terciários. É o que propomos chamar de “eixo central” da rede (mapas 1 e 2), 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 e três elementos, descritos abaixo, fundamentam a base de sua tipologia:

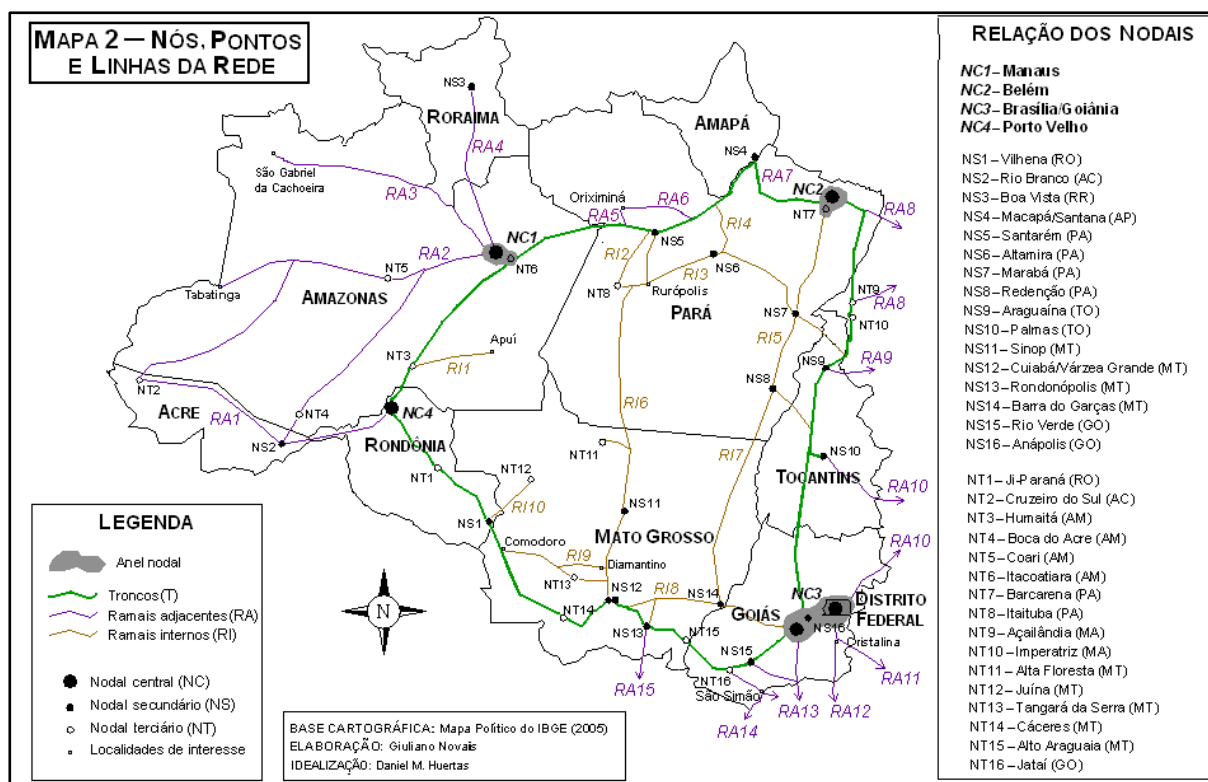


(1) *Infra-estrutura logística*: composta pelos pontos funcionais (porto organizado, terminal fluvial de uso privado, terminal ferroviário, terminal aeroviário de cargas, centro de distribuição de cargas e terminal fluvial misto) que expressam a hierarquia, a matriz origem/destino e a densidade dos fluxos. 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.





A seguir, uma breve explicação e descrição dos termos propostos na tipologia da rede:

1) **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 Pólo Industrial de Manaus (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.

- ✓ *Manaus (NC¹)*: a maior cidade da Bacia Amazônica – 1.644.690 habitantes, segundo estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (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, 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 Superintendência da Zona Franca de Manaus (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. Sedea 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.

- ✓ *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. 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 Companhia Docas do Pará (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 rodovias estaduais 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.

- ✓ *DF/Goiânia (NC³):* anel nodal rodoviário que integra o eixo de 211 km entre o Distrito Federal e Goiânia. Entroncamento rodoferroviário estratégico, equidistante 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-Sudeste.

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.

- ✓ *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, 2005:137-38). 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.

b) Nodais secundários (NS¹-NS¹⁶): rodeiam os pólos a maior ou menor distância, associadas ou cúmplices, e freqüentemente sujeitas ao seu papel secundário.

c) Nodais terciários (NT¹-NT¹⁶): constituídos pelos centros urbanos de relativa importância para a circulação local e regional.

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 (RI¹-RI¹⁰): 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*.

b) Ramais adjacentes (RA¹-RA¹⁵): 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).

3. O PAPEL DA CIRCULAÇÃO NO DESLOCAMENTO DA FRONTEIRA

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.

A partir do último quarto do século XX, verdadeiras dinâmicas territoriais de deslocamento da fronteira foram estimuladas pela trama espacial exercida por novas e antigas frentes pioneiras, 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.

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 ilícitamente, 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 fundiária 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 e, 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.

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 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 revigoração 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.

3.1 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 1970 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 mapas².

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 psicofera 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), 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 beneficia a pavimentação de rodovias estratégicas para o escoamento da produção de soja. 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

² Entrevista concedida em Xinguara (PA), em 25/08/05.



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 & Mello, 2005).

A densidade desse processo intensifica a contingüidade 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 pioneiras 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 1990 tem se comportado de modo bastante discreto em relação ao controle e uso do território nessas áreas.

3.2 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. Os lotes rurais e fazendas adjacentes à rodovia são acessíveis por vicinais perpendiculares chamadas de “travessão”, 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, Altamira é considerada como um ponto regional de referência para o campesinato.

Entre Itaituba e Altamira (foto 1), 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”. O trecho de 84,4 quilômetros entre Altamira e Medicilândia está sendo pavimentado pelo governo federal.



Foto 1: Trecho da Transamazônica após a travessia do rio Tapajós (PA)



Autor: Daniel M. Huertas (2005).

Como as viagens são longas – 17 horas de Itaituba a Altamira (556 km) 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. De Humaitá a Lábrea (220 km), nas margens do Purus, onde finda a estrada, também não há transporte regular.

3.3 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) 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 (1978) 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 convém. 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” (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.

3.4 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. 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.

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 Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (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, 2005:18).

“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”.³

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”.⁴ A própria empresa organizou um seminário, em 5 de abril

³ Entrevista concedida em Manaus, em 28/07/05.

⁴ Entrevista concedida em Belém, em 06/09/05.



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, abr, 2005).

O Grupo Amaggi, em sua revista corporativa de julho de 2006 (ano 2, n. 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, 13-19 ago 2005, *Atualidades*, p. 7);
- “Asfaltamento da BR-163 incentiva a exportação” (O Estado de S. Paulo, 31 mar 2002, *Geral*, p. A-13);
- “Rota mais curta para as exportações” (O Estado de S. Paulo, 08 maio 2005, *Economia*, p. B-5);
- “É possível um novo Eldorado?” (Revista Transporte Atual, da Confederação Nacional dos Transportes/CNT, edição 125, 2006);
- “SOS BR-163. Concluir é a solução!” (adesivo da campanha organizada na região de Sinop por ruralistas e políticos, 2006).

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/UFPA), 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/UFPA) 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/UFPA) 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/UFPA) 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/UFGA) 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 do governo federal – proprietário dos 100 quilômetros 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 – segundo o zoneamento ecológico-econômico elaborado pelo governo estadual, a área de influência da BR-163 é considerada uma zona de consolidação e expansão. Essa lacuna não preenchida pelo poder público, no entanto, não impede que pecuaristas e madeireiros mantenham estreitas articulações com os governos estaduais (Becker, 2004).

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 atravança 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...

4. NO “UNIVERSO AMAZÔNIDA”, A NAVEGAÇÃO FLUVIAL ESTABELECE UM VASTO EIXO DAS SUCESSÕES E DAS COEXISTÊNCIAS

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, 2004:159).

Toda a bacia oferece 50 mil km de rios navegáveis – segundo o *Anuário estatístico dos transportes* (Geipot, 2001), na porção brasileira a rede hidroviária da Amazônia totaliza 20.449 km, representando 42,7% de todas as vias navegáveis do país – 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) 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 (Reinaldo Costa, 2004:85).

Costa (1997:17), 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” (1997:24). 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.”

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 (foto 2). 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–Manaus⁵.

Foto 2: Barco Almirante Moreira VI, no rio Madeira, rumo a Manaus



Autor: Daniel M. Huertas (2005).

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.

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

⁵ Entrevista concedida ao longo da viagem pelo rio Madeira, em 24/07/05.



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 Legal⁶.

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.

5. NA FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS, A LOGÍSTICA É CONCEBIDA COMO ESTRATÉGIA DE ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

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, além de relativa desconexão com um projeto nacional que pense o país de maneira contínua, coesa e articulada.

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 no plano plurianual elaborado 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.

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 1990, 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.

⁶ Extraído da Revista Panorama Atual (editada pela CNT, n. 113, jan, 2005, p. 31).



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., 2001:118).

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 psicofera gerada em torno do setor de transportes – o “custo Brasil” foi uma expressão muito utilizada nos anos 1990 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 psicofera, intimamente relacionada aos grandiosos projetos que têm como objetivo maior a exportação:

- “O novo eixo logístico do país” (material institucional do governo do Tocantins);
- “Ferrovia Norte-Sul: acelerando o crescimento do Brasil, do Tocantins, da sua empresa e de seus investimentos” (*ibidem*).
- “Goiás acessa o mar: alternativas para melhorar os corredores hidroferroviários” (material institucional do governo de Goiás);
- “Hidrovias Tocantins e Araguaia: o caminho natural para o desenvolvimento” (material institucional da Ahitar);
- “Transporte intermodal: solução para o escoamento da produção” (material institucional da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia/SOPH);
- “Terminal do Espadarte: o grande projeto portuário que vai expandir e melhorar a exportação de minérios e grãos do Brasil para o mundo” (material institucional da Companhia Docas do Pará/CDP);
- “Porto de Santarém: a melhor e mais barata opção de escoamento dos grãos do Centro-Oeste brasileiro” (*ibidem*);
- “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” (*ibidem*);



- “Terminal do Outeiro: o caminho alternativo que levará nossos produtos para o mercado externo com vantagens locacionais e custos cada vez mais competitivos” (*ibidem*);
- “Destruar é um verbo novo que entra na semântica de 2007. Mato Grosso tem motivos para entender assim as possibilidades anunciadas pelo Programa de Aceleração do Crescimento (...)” (*Revista RDM*, ano VIII, n. 160, jan, 2007, p. 20).

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” (Santos & Silveira, 2001), 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 (algumas nem tão ocultas assim...). 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...

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa nos levou a propor, entre outras, as seguintes considerações:

(1) A expansão da fronteira agrícola ainda é um imperativo territorial da história recente do Brasil, cujo processo em vigência avança cada vez mais em direção ao âmago da hielia. 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.

(2) 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 alguns centros urbanos difusores e eixos rodoviários situados no interior do “quadrilátero” (centro-sul do Pará, centro-norte do Mato Grosso e sudeste do Amazonas) funcionam como seus elementos estruturantes.

(3) Esse subsistema de movimento é um indicativo do uso do território, já que abrange todas as manifestações da técnica e a conseqüente ação concreta de cada ator no período atual. Em seu eixo central (trancos e nodais centrais), verifica-se o predomínio das técnicas



hegemônicas, dando um caráter de rigidez aos fenômenos técnicos e às normas. Nos ramais adjacentes amazônicos, as variáveis determinantes do período técnico-científico-informacional não são tão presentes e a mobilidade material e imaterial não é totalmente controlada e/ou prevista a partir de um centro de decisão.

(4) Acreditamos que o “eixo central” da rede desempenha um papel de soldagem de espaços regionais ao âmbito nacional, evidenciado pelo sentido econômico da ligação e formação de áreas de produção (pecuária, grãos, etc) e intensificação do fluxo de mercadorias. 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.

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.

(5) O eixo Distrito Federal/Goiânia compõe um “cordão espacial” de grande monta à arquitetura logística nacional – e alguns argumentos reforçam essa prerrogativa e dão força à idéia, que sob o nosso ponto de vista já está em pleno processo de maturação.

A fronteira agrícola 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 floresta.

BIBLIOGRAFIA

ARROYO, María Mónica. *Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX*. São Paulo: Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2001.

BECKER, Bertha K. *Logística e território: expansão do agronegócio da soja na Amazônia*. Mimeo, 2004.

BERNARDES, Júlia Adão. 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, 2005, p.13-37.

CARRETEIRO, Ronald P. *A navegação na Amazônia*. Manaus: Calderaro, 1987.

CÔRREA, Roberto Lobato. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COSTA, Luiz Sergio Silveira. *As hidrovias interiores no Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.

COSTA, Reinaldo Côrrea. *Xingu-Transamazônica: linha de queda, territorialidades e conflitos*. São Paulo: Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2004.

DIAS, Leila Christina. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: *Redes, sociedades e territórios*. DIAS, L. C. e SILVEIRA, R. L. L. (orgs.). Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005, p.11-28.



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.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES (Geipot). *A reforma portuária brasileira*. Brasília: Geipot, 2001.

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.

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

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (Ipea) et al. *Série Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*. Brasília: Ipea, 2001, v.1 (Configuração atual e tendências da rede urbana).

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). *Desafios e sustentabilidade socioambiental ao longo do eixo Cuiabá – Santarém* (Relatório final do Encontro BR 163 Sustentável). Sinop, 2004.

MORAES, Antonio Carlos Robert de. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2002.

NOGUEIRA, Ricardo José B. *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.

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.

RAFFESTIN, Claude. [1980] *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. [1996] *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Milton. [1993] *A urbanização brasileira*. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, Milton. [1988] *Metamorfoses do espaço habitado*. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. *O trabalho do geógrafo no Terceiro Mundo*. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

THÉRY, Hervé e MELLO, Neli Aparecida de. *Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território*. São Paulo: Edusp, 2005.

TORRES, Maurício (org.). *Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163*. Brasília: CNPq, 2005.



Daniel Monteiro Huertas (dmh@usp.br).

Graduado em jornalismo pela Universidade Metodista de São Paulo e geografia pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP) e autor do livro *Da fachada atlântica à imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial* (Editora Annablume, 2009), fruto da Dissertação de Mestrado orientada pela profa. Dra. Mônica Arroyo. Atualmente é doutorando em Geografia Humana pela USP, pesquisador do Laboratório de Planejamento Territorial e Ambiental e Geografia Política (Laboplan) e docente da Escola Superior Diplomática (ESD).