

UFRRJ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
(ICH/DDAS)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
EM DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE
(CPDA)

TESE

**AGRONEGÓCIO DA SOJA E DINÂMICAS
REGIONAIS NO OESTE DO PARÁ**

Sandro Augusto Viégas Leão

2017



UFRRJ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS (ICHSS/DDAS)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
EM DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE (CPDA)

**AGRONEGÓCIO DA SOJA E DINÂMICAS
REGIONAIS NO OESTE DO PARÁ**

SANDRO AUGUSTO VIÉGAS LEÃO

Sob orientação do Professor

Sergio Pereira Leite

Tese submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Doutor em Ciências Sociais**, no Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade.

Rio de Janeiro, RJ
Agosto de 2017

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

L437a Leão, Sandro Augusto Viégas , 1972-
Agronegócio da Soja e Dinâmicas Regionais no Oeste
do Pará / Sandro Augusto Viégas Leão. - 2017.
219 f.

Orientador: Sérgio Pereira Leite.
Tese(Doutorado) . -- Universidade Federal Rural do Rio
de Janeiro, Programa de Pós-Graduação de Ciências
Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade,
2017.

1. Agronegócio. 2. Fronteiras. 3. Soja. 4. Oeste
Paraense. I. Leite, Sérgio Pereira, 1965-, orient. II
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.
Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em
Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade III. Título.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO

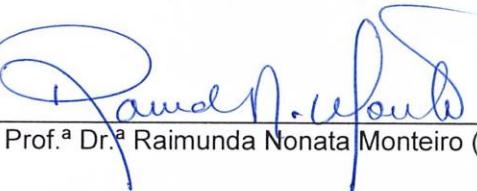
Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento,
Agricultura e Sociedade (CPDA)

Sandro Augusto Viégas Leão

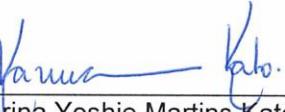
Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em
Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade como requisito parcial para
obtenção do grau de doutor em Ciências Sociais.

Tese aprovada em 31/08/2017.


Prof. Dr. Sergio Pereira Leite (CPDA/UFRRJ)
(Orientador)


Prof.ª Dr.ª Raimunda Nonata Monteiro (UFOPA)


Prof. Dr. Renato Sergio Jamil Maluf (CPDA/UFRRJ)


Prof.ª Dr.ª Karina Yoshie Martins Kato (CPDA/UFRRJ)


Prof. Dr. Paulo Roberto Raposo Alentejano (UERJ)

RESUMO

LEÃO, Sandro Augusto Viégas. **Agronegócio da soja e dinâmicas regionais no Oeste do Pará.** 2017. Tese (Doutorado de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade). Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, 2017.

O objetivo é analisar as transformações provocadas e as dinâmicas informadas pela expansão do agronegócio da soja no Oeste Paraense no período de 1997 a 2016 articuladas a ocupação da fronteira, com particular interesse nos municípios de Santarém e Itaituba. Em Santarém, analisaremos os processos econômicos e sociais, a partir da instalação e operação do porto graneleiro e da produção de soja na região. E em Itaituba, buscamos compreender as consequências da instalação de um complexo de portos para transbordo de cargas de grãos. A reflexão teórica apresenta dois eixos centrais, primeiro, pautado na modernização da agricultura e nas interpretações sobre o agronegócio brasileiro e seus efeitos no Oeste paraense; e o segundo, baseado nas abordagens sobre expansão territorial no Brasil e na Amazônia, a partir dos conceitos de fronteira, frente pioneira e frentes de expansão. Para realização deste trabalho, utilizamos fontes primárias, com coleta de dados em campo, e com entrevistas realizadas com atores estratégicos. Também trabalhamos com dados secundários e revisão bibliográfica. Concluímos que a região pesquisada passa por transformações regionais a partir da expansão do agronegócio da soja e dos investimentos logísticos para facilitar o escoamento da produção agrícola do Estado do Mato Grosso. O aquecimento do mercado de terras se relaciona com a desapropriação de antigos colonos diante das pressões do mercado. Existe uma recomposição do nível de preços em certas áreas. Os colonos seguem a dinâmica de fronteira, buscando novas áreas mais acessíveis, porém mais distantes das rodovias principais e dos centros comercializadores do excedente da produção familiar. Esse movimento tem como efeito direto a concentração da terra e a reconversão de áreas, antes utilizadas para produção de alimentos diversificados para atender às demandas do mercado local, em monoculturas de grãos para exportação. A construção de um complexo de portos, a partir de mudanças legais e institucionais, demonstra uma articulação política entre Estado e empresas nacionais e multinacionais da cadeia da soja, e um direcionamento estratégico de investimentos públicos e privados na região, para aproveitar o sistema multimodal de transporte, aproveitando rodovias e hidrovias capazes de gerar economia de escala para logística de escoamento.

Palavras-Chave: Agronegócio da soja, Oeste do Pará, Fronteira.

ABSTRACT

LEÃO, Sandro Augusto Viégas. **Soybean agribusiness and regional dynamics at Pará western.** 2017. Thesis (Post-Graduate at Social Sciences in Development, Agriculture and Society). Institute of Humanities and Social Sciences. Federal Rural University of Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, 2017.

The objective is analyze the transformations caused and the dynamics informed by the expansion of soybean agribusiness in the West of Paraense from 1997 to 2016 articulated the occupation of the frontier, with particular interest in Santarém and Itaituba. In Santarém, we will analyze the economic and social processes, starting with the installation and operation of the grain port port and the production of soybeans in the region. And in Itaituba, we sought to understand the consequences of installing a complex of ports for transhipment of grain loads. The theoretical reflection has two central axes, first, based on the modernization of agriculture and the interpretations on the Brazilian agribusiness and its effects in the West of Pará; And the second, based on the approaches to territorial expansion in Brazil and the Amazon region, based on the concepts of frontier, pioneer fronts and expansion fronts. To perform this work, we used primary sources, with data collection in the field, and with interviews with strategic actors. We also work with secondary data and bibliographic review. We conclude that the region undergoes regional transformations from the expansion of soybean agribusiness and logistical investments to facilitate the flow of agricultural production in the State of Mato Grosso. The warming of the land market is related to the expropriation of former settlers in the face of market pressures. There is a price level recomposition in certain areas. The settlers follow the frontier dynamics, seeking new, more accessible areas, but farther away from the main highways and the marketers of surplus family production. This movement has as direct effect the concentration of land and the reconversion of previously used areas for the production of diversified foods to meet the demands of the local market, in grain monocultures for export. The construction of a complex of ports, based on legal and institutional changes, demonstrates a political articulation between the State and national and multinational companies in the soybean chain, as well as a strategic direction of public and private investments in the region to take advantage of the multimodal Transportation, taking advantage of highways and waterways capable of generating economies of scale for outbound logistics.

Keywords: Agribusiness of soybean, West of Pará, Frontier.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Proposta da EMBRAPA para a rotação de culturas no Pará	84
Figura 02: Percurso das balsas entre Itaquatiara (Amazonas) e Santarém	98
Figura 03: Complexo de portos em Mirituba (distrito de Itaituba)	152
Figura 04: Complexo de portos em Santarenzinho (Rurópolis)	167

LISTA DE FOTOS

Foto 01: Vista parcial da frente de Santarém	67
Foto 02: Município de Belterra	67
Foto 03: Estrada de acesso à Mojuí dos Campos	69
Foto 04: Orla de Itaituba com área de porto do outro lado do rio	71
Foto 05: Área de plantação de soja à beira da BR- 163 em Santarém	93
Foto 06: Área plantação de soja em Belterra.....	94
Foto 07: Porto da Cargill em Santarém	97
Foto 08: BR-163 em obras, próximo de Itaituba	142
Foto 09: ETC da BUNGE em Miritituba (Distrito de Itaituba).....	153
Foto 10: BUNGE em Miritituba (Distrito de Itaituba)	154
Foto 11: ETC da CIANPORT em Miritituba (Distrito de Itaituba)	155
Foto 12: ETC da Hidrovias do Brasil em Miritituba (Distrito de Itaituba)	156
Foto 13: Postos de triagem na BR-163 (Itaituba)	156
Foto 14: Postos de combustíveis e triagem em construção na BR-163 (Itaituba).....	157
Foto 15: Empresa (Distrito de Miritituba).....	159
Foto 16: Área portuária em Miritituba	162
Foto 17: Bairro nova de Nova Miritituba	162
Foto 18: Micro abastecimento de água no bairro Nova de Nova Miritituba.....	164
Foto 19: Estrada de acesso à comunidade de Santarenzinho.....	166
Foto 20: Terreno de antigo morador na comunidade de Santarenzinho.....	167
Foto 21: Área da comunidade de Santarenzinho	168
Foto 22: Área de propriedade particular de empresa portuária,	168
Foto 23: Vertígios arqueológicos em Santarenzinho.....	169
Foto 24: Área de propriedade particular de morador local.....	169
Foto 25: Estruturas de escola na comunidade Santarenzinho	170
Foto 26: Estruturas da igreja na comunidade Santarenzinho	170
Foto 27: Distrito de campo verde no KM-30 da BR-163	171

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Evolução da área e produção mundial da soja nos principais países produtores .	19
Gráfico 02: Unidades de produção e área colhida de soja no mundo (1994-2014).....	20
Gráfico 03: Produção de soja – 5 maiores produtores mundiais	21
Gráfico 04: Área plantada e quantidade produzida de soja no Mato Grosso	43
Gráfico 05: População residente em Santarém/PA.....	66
Gráfico 06: População residente em Belterra/PA	69
Gráfico 07: População residente em Itaituba/PA	72
Gráfico 08: Área plantada de soja no estado do Pará (em mil hectares)	78
Gráfico 09: Produção de soja no estado do Pará (em mil toneladas)	80
Gráfico 10: Produtividade de soja no estado do Pará (em mil quilos por hectares).....	82
Gráfico 11: Distribuição do incremento do desmatamento (Km2/ano)- Santarém	110

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Delimitação territorial do MAPITOBA	36
Mapa 02: Quantidade produzida (Toneladas) Soja em grãos 2015 (com destaque para os 10 municípios de maior produção)	37
Mapa 03: Região Oeste do Pará	63
Mapa 04: Aproveitamento Hidrelétrico Bacia do Tapajós	74
Mapa 05: Polos de Produção no Estado do Pará	80
Mapa 06: Mapeamento Comunitário dos Impactos da Soja - 2009	108
Mapa 07: Referências identitárias e situações de conflito.....	109
Mapa 08: (A) Distribuição geográfica dos assentamentos mais desmatados até 2014 e (B) proporção da cobertura florestal remanescente e desmatada por Superintendência Regional no bioma Amazônia.....	114
Mapa 09: Área produtiva e rotas de exportação de soja em grão, Brasil, 2013	125
Mapa 10: Estrutura de transporte do arco norte	136
Mapa 11: Traçado da ferrogrão	138
Mapa 12: Situação das obras na BR-163 em novembro de 2013	147

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Exportações Brasileiras, por Países de Destino: Complexo de Soja	28
Tabela 02: Balanço de oferta e demanda Brasileira (em 1.000 toneladas).....	29
Tabela 03:Quantidade produzida de Soja em Grão-Brasil (Toneladas) Anos 1990- 2015.....	35
Tabela 04: Área dos estabelecimentos por Grupos de Área Total e Concentração Fundiária (2006)	68
Tabela 05: População residente em Santarém e Belterra – 1970 a 2010.....	70
Tabela 06: Área dos estabelecimentos por grupos de área total e concentração fundiária	73
Tabela 07: Evolução da produção de soja por estados da região norte (1995/2016)	77
Tabela 08: Evolução da área plantada de soja por estados da região norte (1995/2016)	77
Tabela 09: Produção de soja nos principais municípios produtores do Pará.....	79
Tabela 10: Área plantada (Hectares) soja em grão em Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos.....	95
Tabela 11: Quantidade produzida (tonelada) de soja (em grão) Santarém, Mojuí dos Campos e Belterra - 2003 A 2015	99
Tabela 12: Área dos estabelecimentos por grupos de área total e concentração fundiária (2006).....	104
Tabela 13:Preços das terras -Região de Santarém (R\$/ha)	109
Tabela 14:Eixos de integração priorizados – Norte.....	132
Tabela 15: Portos do arco norte - 2014	138
Tabela 16: Instalações portuárias autorizadas em Itaituba (ETC) – 2016	152

LISTA DE SIGLAS

AAPA	Associação dos Acampados e Pequenos Agricultores
ABAG	Associação Brasileira de Agribusiness
ABCD	ADM, Bunge, Cargill, Louis Dreyfus Commodities
ABIOVE	Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais
AMAGGI	Grupo empresarial André Maggi
AM	Estado do Amazonas
AMMA	Associação de Mulheres do Município de Aveiro
AMTJU	Associação de Mulheres Trabalhadoras do Município de Juruti
AMTMO	Associação de Mulheres Trabalhadoras do Município de Oriximiná
ANEC	Associação Nacional dos Exportadores de Cereais
ANEC	Associação Nacional de Educação Católica no Brasil
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AOMT-BAM	Associação das Organizações das Mulheres Trabalhadoras do Baixo Amazonas
APROSOJA	Associação Brasileira dos Produtores de Soja
BA	Estado da Bahia
BASA	Banco da Amazônia
BB	Banco do Brasil
BR 163	Cuiabá-Santarém
BR-158	Rodovia longitudinal federal brasileira que atravessa o país de norte a Sul
BR-230	Rodovia Transamazônica
BR-155	Estrada que liga Redenção e Marabá
BR-364	Rodovia diagonal do Brasil que se inicia em Limeira-SP
BRICs	Países Emergentes
CAI	Complexo Agroindustrial
CAR	Cadastro Ambiental Rural
CARGILL	Empresa graneleira
CDP	Companhia Docas do Pará
CNA	Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil
CONAB	Companhia Nacional de Abastecimento
CI	Conservação Internacional
CIBRAZEM	Companhia Brasileira de Armazenamento
CIAMPORT	Empresa privada
CITA	Conselho Indígena Tapajós Arapiuns
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
CNS	Conselho Nacional das Populações Extrativistas
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
CPT	Comissão Pastoral da Terra CPT
CEPEA	Empresa Terceirizada
CPT	Comissão Pastoral da Terra

CPRM	Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Meio Ambiente
EF-170	Ferrogrão
EMATER	Empresa da Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
ENIDs	Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento Nacional
ETC	Estações de Transbordo de Carga
FAOSAT	Food and Agriculture Organization of the United Nations
FCO	Fundo Constitucional do Centro-Oeste
FIAGRIL	Empresa privada
FLONA	Floresta Nacional
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
GDA	Grupo de Defesa da Amazônia
GETAT	Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins
GEBAM	Grupo Executivo do Baixo Amazonas
GREENPEACE	Organização não Governamental de Ambiente
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia Estatística
ICMS	Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
ICOMI	Comércio de Minérios
IDE	Investimento Direto
IFPA	Instituto Federal de Educação, Ciências e Tecnologia do Pará
IIRSA	Infraestrutura da América do Sul
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
LI	Licença de instalação
MATOPIBA	Grande área, agregando Maranhão, Piauí, Tocantins e Bahia
MP	Medida Provisória
MT	Mato Grosso
MPF	Ministério Público Federal
ONG	Organização não Governamental
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAC	Projeto de Assentamento Conjunto
PAD	Projeto de Assentamento Dirigido
PAEG	Programa de Ação Econômica do Governo
PAR	Projeto de Assentamento Rápido
PDP	Política de Desenvolvimento Produtivo
PEA	Projeto Especial de Assentamento
PEC	Projeto Especial de Colonização
PGPM	Política de Garantia de Preços Mínimos
PIC	Projeto Integrado de Colonização
PIL	Programa de Investimento em Logística
PLB	Plano de Logística para o Brasil
PNLT	Política Nacional de Logística e Transporte

PNTH	Política Nacional de Transporte Hidroviário
PNAC	Política Nacional de Aviação Civil
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transporte
PNLI	Plano Nacional de Logística Integrada PNL
PNDs	Os Planos Nacionais de Desenvolvimento
PND	Programa Nacional de Desestatização
PPP	Parceria Público-Privada
PPA	Plano Plurianual
PPP	Programa Brasil em Ação, Plano Plurianual, Parceria Público-Privada
PPI	Projeto Piloto de Investimentos
PPA's	Planos Plurianual Paraná
PRIMAZ	Programa de Integração Mineral em Município da Amazônia
SAGRI	Secretaria de Estado da Agricultura
SEBRAE	Serviço social autônomo brasileiro
SEMAS	Secretarias de meio ambiente
SIDRA	Sistema IBGE de Recuperação Automática
SNA	Sociedade Nacional de Agricultura
SNCR	Sistema Nacional de Crédito Rural
SP	Estado de São Paulo
SRB	Sociedade Rural Brasileira
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
RO	Estado de Rondônia
Km	Quilômetro
TCU	Tribunal de Contas da União
TIs	Terras Indígenas
TNC	The Nature Conservancy
TPG	Terminal Portuário Graneleiro
TUP's	Terminais de Uso Privado
UCs	Unidades de Conservação
USDA	Departamento de Agricultura dos Estados Unidos
WWF	World Wild life Fund

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I: O AGRONEGÓCIO DA SOJA NO BRASIL.....	7
1.1- MODERNIZAÇÃO DA AGRICULTURA E AGRONEGÓCIO NO BRASIL	7
1.2- AGRONEGÓCIO DA SOJA E O MERCADO MUNDIAL.....	18
1.3- EXPANSÃO DO AGRONEGÓCIO NO BRASIL	30
1.4- DOS CERRADOS PARA A REGIÃO AMAZÔNICA	39
CAPÍTULO II :DINÂMICAS REGIONAIS NO OESTE DO PARÁ E NOVA FRONTEIRA DA SOJA.....	49
2.1- HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO, ESTRUTURA AGRÁRIA E ATORES SOCIAIS	49
2.1.1- Antigas fronteiras, frentes pioneiras e frentes de expansão na Amazônia	49
2.1.2- Dinâmicas regionais no Oeste do Pará.....	59
2.1.3- Santarém e Itaituba: histórico de ocupação, estrutura agrária e atores	63
2.2- A NOVA FRONTEIRA AGRÍCOLA DA SOJA NA REGIÃO NORTE.....	75
2.1.1- A soja na região Norte	75
2.2.1- A expansão da soja no estado do Pará	78
2.2.2- Por que produzir soja no Oeste do Pará?	85
2.3 – SANTARÉM E REGIÃO: A EXPERIÊNCIA DA SOJA	89
2.3.1- Primeiros experimentos com grãos e compra de terras no Planalto Santarenho.....	89
2.3.2- O porto e o impulso na produção	97
2.4- Efeitos da expansão: mercado de terras, desmatamento e conflitos	101
CAPÍTULO III: LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA DO AGRONEGÓCIO DA SOJA NA AMAZÔNIA	120
3.1- LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO DA SOJA NA REGIÃO AMAZÔNICA	122
3.1.1- Problemas de escoamento pelos portos do Sul/Sudeste da produção do Mato Grosso	122
3.1.2- Políticas públicas e sistema logístico da soja.....	127
3.1.3- A alternativa do corredor “Arco Norte”.....	135
3.1.4- A “rodovia da soja”: BR-163 (Cuiabá-Santarém).....	141
3.2- AGRONEGÓCIO DA SOJA EM ITAITUBA	148
3.2.1- Instalação do complexo portuário em Itaituba.....	149
3.2.2- “Agenda Mínima ou Positiva”	160
3.2.3- “Transformações” nas comunidades locais.....	162
3.2.3.1- Miritituba	162
3.2.3.2- Santarenzinho.....	166
3.2.3.3-Campo Verde (km 30)	172
CONCLUSÕES	177
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	181
ANEXOS	198
A- Questionário de Pesquisa :Governo do Estado	198
B- Questionário de Pesquisa :Prefeitura.....	199
C- Questionário de Pesquisa :(Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém) ..	200
D- Questionário de Pesquisa :Embrapa - Santarém	201
E- Questionário de Pesquisa :Pesquisador	202
F- Questionário de Pesquisa :Pesquisador II.....	203

INTRODUÇÃO

O Oeste do Pará¹ nas últimas décadas esteve no centro da dinâmica de expansão do agronegócio, a partir da incorporação de municípios desta região à cadeia de soja e às rotas logísticas para facilitar e baratear o escoamento da produção de grãos do estado do Mato Grosso.

Em Santarém, o escoamento, em grande parte, é realizado por barcaças de Porto Velho-RO, vindas pelos rios Madeira e Amazonas até o município de Santarém-Pa, onde o produto é armazenado pela CARGILL Agrícola S. A., para rápido carregamento em navios graneleiros, visando atender aos mercados globais. E ainda conta com o fluxo pela Rodovia Federal (BR-163) que, embora não tenha asfaltamento concluído, atende o escoamento nos últimos anos, devido às safras recordes e ao estrangulamento dos portos tradicionais do Sudeste e Sul do País.

Os produtores de soja na região do planalto santareno são formados por migrantes do início deste século, que aproveitaram a instalação do porto graneleiro de exportação, operando a partir de 2003, para adquirir terras e expandirem seus negócios familiares do Mato Grosso. Estes atores empresariais estão territorialmente articulados, buscando controlar os elementos que viabilizam sua atividade na região que são a terra, a logística de transporte e as leis ambientais.

Na segunda década do século XXI, a região de Itaituba passou a fazer parte da expansão dos negócios logísticos do agronegócio. São projetados 26 portos² de transbordo no distrito de Miritituba, em Itaituba, e em área do município de Rurópolis (Santarenzinho), deslocando, em parte de Santarém, os interesses das grandes *tradings*. Este movimento recente coloca em destaque Itaituba e municípios do entorno no contexto político e econômico regional.

A fronteira agrícola da soja no Oeste do Pará tem como característica o encontro³ de grupos sociais com estrutura socioeconômica e perspectivas de desenvolvimento distintas. Os atores do agronegócio cruzam com populações, povos e comunidades tradicionais os quais vivem em territórios disputados por projetos minerais, agropecuários e unidades de conservação, emergindo conflitos e disputas entre sujeitos capitalizados e ribeirinhos, posseiros, quilombolas, indígenas e migrantes, evidenciando a complicada situação fundiária.

As áreas rurais já eram relativamente ocupadas por pequenos produtores familiares, pecuaristas e moradores rurais, de antigas frentes de expansão do século XX, a exemplo dos projetos de colonização dos anos 1970 e frentes “espontâneas” anteriores, com a vinda de populações do Nordeste para o interior do Pará.

A incorporação de áreas para a produção de soja gerou problemas fundiários, ambientais e socioeconômicos. Esse processo mobilizou grupos sociais locais a se reorganizarem em torno dos efeitos sociais da concentração fundiária e impactos ambientais, decorrentes do desmatamento e do uso de agrotóxicos.

Formam-se redes para conciliar interesses entre atores locais e externos, inclusive globais, para assegurar as condições políticas de controle dos recursos da região, especialmente a terra. Neste quadro mais geral da fronteira agrícola e de investimentos públicos e privados, buscando criar um sistema logístico para dar suporte ao escoamento/exportação de grãos, pode-se constatar, por indicadores socioeconômicos, por relatos de atores locais, e por mudanças na paisagem, que os municípios da região Oeste do Pará sofrem efeitos diversos. Essas

¹ Região que abrange 29 municípios do estado do Pará, localizados nas mesorregiões do Baixo-Amazonas e Sudoeste Paraense e são os mesmos da área proposta à divisão do Estado em plebiscito realizado em 2011.

² Informação coletada em pesquisa de campo em 2016.

³ Martins (2009) diz que a fronteira é um “lugar de encontro dos que por diferentes razões são diferentes entre si [...]”, e também de desencontro de “temporalidades históricas”.

transformações regionais produziram novas configurações territoriais e mobilizaram estratégias assumidas pelos diferentes atores. São acionados antigos e novos instrumentos de políticas públicas e legislações para intervir sobre a região.

A partir deste complexo contexto regional, o objetivo deste trabalho de pesquisa é analisar as transformações provocadas e as dinâmicas informadas pela expansão do agronegócio da soja no Oeste Paraense, no período de 1997 a 2016, e como se articulam com a expansão e ocupação da fronteira, com particular interesse nos municípios de Santarém e Itaituba.

A reflexão teórica apresenta duas abordagens centrais: a primeira, pautada nos processos de modernização da agricultura e nas interpretações sobre o agronegócio brasileiro e seus efeitos no Oeste paraense. Para isso utilizamos Gonçalves Neto (1997) para mostrar a variação de abordagens sobre a modernização, entre grupos mais conservadores/tecnico-funcionalistas/“de direita” e grupos progressistas/“de esquerda”. Enquanto uns focam nas modificações na base técnica (PAIVA, 1971; HOMEM de MELLO, 1979 e 1981), outros levam em conta todo o processo produtivo e as mudanças ocorridas nas relações sociais de produção, propriedade da terra e sua concentração, migrações, desemprego rural, dentre outros efeitos resultantes da modernização com (MARTINS, 2010; SÉRGIO SILVA, 1976; GRAZIANO DA SILVA, 1980 e 1981; OLIVEIRA, 1972 e MÜLLER, 1980). Além desses Sorj (1980), Kageyama (1985 e 1996), Palmeira e Leite (1998) e Delgado (2001 e 2003), apresentam análises demonstrando que os avanços e os significados do processo de transformação/modernização no campo foram acompanhados de visões críticas e suas implicações para a sociedade.

O advento do “agronegócio” é analisado conceitualmente, expressando os vários significados da categoria a partir de Sauer (2007), Bruno (2009), Heredia *et al.* (2010), Delgado (2010 e 2012) e Mendonça (2010). A partir destes autores, entendemos que a categoria agronegócio possui limitações teóricas, e a capacidade de mobilizar atores sociais-chave no jogo político e econômico nacional. Isso é extremamente relevante e passível de análise.

Para efeito deste trabalho de tese, o agronegócio da soja se refere às atividades do complexo da soja (farelo, óleo e grãos), bem como os serviços financeiros, comerciais e logísticos de transporte e armazenamento. Essas atividades envolvem grupos sociais de produtores, empresas fornecedoras de insumos (semente, fertilizante, adubos, defensivos, etc.) e empresas compradoras de soja para esmagamento e/ou exportação.

O quadro teórico da tese também traz as abordagens sobre expansão territorial no Brasil e na Amazônia, a partir dos conceitos fronteira, frete pioneira e frentes de expansão desenvolvidos por Turner (1922) *Apud* Knauss (2004), Monbeig (1957), Martins (1982), Moog (1957), Waibel (1955), Velho (1972 e 1976).

A primeira formulação, que merece ser lembrada, vem da historiografia norte-americana, a partir de Turner. Este autor definia como fronteira os espaços ‘vazios’ e/ou ‘livres’⁴ do Oeste americano, que sofriam o movimento expansivo da colonização, ressaltando que este espaço era privilegiado pelas intensas experiências e novas dinâmicas sociais vividas, para a constituição do modelo de democracia norte-americano. Várias leituras são possíveis sobre a perspectiva de fronteira em Turner. Uma delas muito difundida, até hoje, é o papel dos colonizadores ‘pioneiros’ na construção da identidade nacional norte-americana.

No Brasil, as Ciências Sociais têm utilizado a categoria de fronteira como instrumento de análise sobre processos históricos, políticos, econômicos e sociais, com formulações diferentes. Para nossa pesquisa, as abordagens de Monbeig (1957), Moog (1957), Waibel (1955), Martins (1982) e Velho (1972 e 1976) são relevantes, pois utilizam definições de fronteira e suas derivações (“frentes pioneiras” e “frentes de expansão”) para compreender a expansão de atividades econômicas capitalistas em contextos regionais específicos. Com uma visão mais

⁴ Estas áreas eram ocupadas secularmente por grupos indígenas que foram praticamente dizimados pela política de colonização norte-americana no século XIX.

geográfica e econômica dos processos com Monbeig (1957), Moog (1957), Waibel (1955) ressaltam a importância da urbanização, das vias de comunicação, dos empreendimentos, da mentalidade empreendedora, ou seja, dos elementos mais “modernos” que estruturam o espaço para a acumulação do capital, ressaltando os fatores econômicos nos processos de deslocamento e de ocupação da “frente pioneira”.

Para sociólogos e antropólogos, as frentes de expansão dizem respeito ao movimento e estabelecimento sobre territórios de populações tradicionais e de pequenos produtores rurais. A frente pioneira por sua vez avança sobre essas áreas e cria um novo movimento social cujo resultado é a incorporação de regiões pela economia de mercado, como frente econômica. Ou em outras palavras um lugar de contato e conflitos, que expressa a "contraditória diversidade da fronteira" (MARTINS, 1982; VELHO, 1972 e 1976).

Martins (1982) e Velho (1972 e 1976) entre outros (LEROY, 1991; OLIVEIRA, 2005; BRITO e CARDOSO JR., 2015) analisam, principalmente as políticas de colonização e os movimentos de ocupação da Amazônia durante o século XX, fazendo uma caracterização geral sobre a fronteira amazônica. Isso é importante não só para entender as diferenças entre o movimento atual expansão da fronteira agrícola, como também para compreender quais elementos caracterizam este novo momento de ocupação econômica na região do Oeste do Pará.

As análises de Graziano da Silva (1982) sobre o "fechamento da fronteira", Becker (1982) a respeito da Amazônia enquanto "fronteira de recursos" e Castro (2007) sobre o significado da fronteira atual a partir do agronegócio na Amazônia também serão acionados.

As transformações socioeconômicas recentes na região Oeste do Pará têm relação direta com o processo de expansão do agronegócio, através de novos fluxos econômico-produtivos e demográficos, alterando também a correlação de forças políticas que incidem na região.

As iniciativas recentes do agronegócio no Oeste do Pará se diferenciam dos processos de ocupação territorial do período da modernização da agricultura brasileira no Centro Oeste e na própria Amazônia pela maior capacidade tecnológica, pelos investimentos e pela assistência técnica dos atores produtivos, ligados à cadeia agroindustrial. Uma fronteira agrícola de recursos naturais vem se constituindo na região pesquisada através do encontro espacial de atores sociais com racionalidades, com lógicas, com estratégias socioeconômicas, além de temporalidades distintas, gerando conflitos sociais e territoriais.

Para dar suporte à análise desenvolvida na tese, foram utilizados alguns procedimentos metodológicos: a coleta e o tratamento de dados secundários na compreensão da análise econômica e sociais, elaboração de mapas para representação das informações geográficas, além de gráficos e tabelas para reconhecimento das estatísticas sobre produção, área, população etc.

Realizamos revisão bibliográfica sobre os temas da tese, buscando dimensionar e compreender os principais itens deste estudo. O principal propósito desta revisão foi encadear o referencial teórico e pesquisa empírica para compreender os processos existentes.

Sobre o levantamento de fontes primárias, foram realizadas entrevistas (abertas ou mais estruturadas) com atores locais, tentando identificar suas visões e também com pesquisadores sobre o processo de expansão do “agronegócio” na área de estudo. Os informantes nas pesquisas de campo foram: produtores de grãos, empresas compradoras e portuárias, instituições públicas relacionadas com a questão agrária na região, especialmente as prefeituras e câmaras de vereadores, dirigentes e assessores sindicais e de movimentos sociais, gestores, técnicos de organizações governamentais e não governamentais. Além disso, foram realizados alguns procedimentos de pesquisa ao longo dos últimos anos, de caráter exploratório (surveys) e pesquisa de campo.

Tínhamos participado de entrevistas realizadas pela pesquisa *Sociedade e Economia do Agronegócio: um estudo exploratório*, realizado pelo CPDA/UFRRJ, PPGSA/UFRJ e pelo

PPGAS/MN/UFRJ durante um *Survey* em Santarém no ano de 2007, quando tivemos a oportunidade de entrevistar produtores de soja e membros de movimentos sociais.

Em viagem exploratória a Belém, no mês de agosto de 2015, realizamos 5 entrevistas, com pesquisadores e um membro do governo do Estado. Nas entrevistas com os pesquisadores foram levantadas as seguintes questões: mercado de terras, regularização fundiária e conflitos por terra/ambientais, as quais se mostraram bastante relevantes no contexto de avanço do agronegócio e da fronteira agrícola no Oeste do Pará.

Em Itaituba no mês de janeiro de 2015, realizamos uma viagem exploratória de poucos dias, na oportunidade foram entrevistados quatro membros de movimentos sociais, para mapear quais seriam os atores, os processos e as questões mais relevantes para a pesquisa. Nesse primeiro momento tivemos contato com entrevistados que falaram da articulação política das entidades ligadas aos movimentos sociais que discutem os grandes projetos na região (CPT, MAB, STTR). Os representantes destes movimentos abordaram a expansão do agronegócio e o sistema de escoamento e seus efeitos sobre especulação imobiliária e a produção agrícola local. Foram abordados os impactos dos grandes projetos na região de Itaituba: asfaltamento da BR-163, os portos em Miritituba e as hidrelétricas no rio Tapajós.

Na pesquisa de campo, buscamos informações via documentos, imagens, e entrevistas, junto a interlocutores-chave: moradores, empresas, poder público e grupos sociais organizados, além de verificar como essas diferentes posições percebem as dinâmicas regionais em curso, a pressão populacional e o aquecimento imobiliário.

Em Santarém, as oito entrevistas utilizadas para o trabalho de tese focaram sobre as transformações socioeconômicas regionais e as novas dinâmicas da fronteira, e constatar como a região Oeste se tornou estratégica para os investimentos do agronegócio da soja. Trabalhamos, na pesquisa, a relação entre essas transformações, geradas pela expansão da fronteira agrícola e os conflitos sociais.

Em novembro de 2016, foram realizadas dez entrevistas em Itaituba, e produzimos um diário de campo. Em Itaituba as mesmas questões foram feitas, para compreender as dinâmicas de instalação do complexo portuário na região e, também, como estão articulados com outros projetos de grande envergadura na região, como hidrelétricas e a pavimentação da BR-163. Uma dificuldade a se registrar foi o acesso a atores do governo municipal. Talvez pelo fato da gestão não ter sido reeleita em 2016.

Esta pesquisa envolveu visitas *in loco* em áreas de instalação portuária das empresas. Algumas já instaladas e operando como no caso da BUNGE e outras, ainda, em fase de implantação; visitamos áreas em que os moradores estariam sendo pressionados a vender os seus terrenos, localizados estrategicamente às margens do rio Tapajós. Tivemos a oportunidade de realizar a pesquisa em Campo Verde, a 30 km de Itaituba, distrito na BR-163 que sofre pelo fluxo intenso de carreta de grãos durante a safra de soja e milho. Na pesquisa de campo em Miritituba, Santarenzinho e Campo Verde, incluímos questões sobre os conflitos e impactos destes projetos sobre as comunidades locais.

Participamos entre os anos de 2015 e 2016 de três audiências públicas que tratavam da temática de transportes e instauração de portos em Santarém e em Itaituba. Realizamos duas visitas técnicas a empresas portuárias já em operação em Santarém e Itaituba. No total realizamos 34 gravações, sendo 28 entrevistas.

Em relação às fontes secundárias, buscamos livros, artigos, relatórios de pesquisa, monografias, dissertações e teses para analisar as transformações regionais, relacionadas aos objetivos da tese, alguns indicadores sobre os municípios-chave foram fundamentais, a partir de fontes secundárias: indicadores da população, crescimento demográfico, composição da população (rural, urbana etc.), indicadores de produção agrícola. Esses indicadores foram colhidos junto a IBGE, EMATER, EMBRAPA, CONAB e FAOSAT.

Entretanto, dentre as diversas mudanças desencadeadas a partir da expansão do agronegócio da soja (migrações, demográficas, socioeconômicas, ambientais, fundiárias, infraestrutura, dentre outras) foram privilegiadas, neste trabalho, aquelas que são resultado da intervenção mais direta dos atores ligados ao agronegócio da soja, em particular as: 1- mudanças socioeconômicas no espaço rural; 2- fluxos migratórios; 3- aquecimento do mercado de terras; 4- novas regulações ambientais e fundiárias.

Este trabalho de tese será dividido nos seguintes subperíodos: 1- 1997-2002: Período de articulação política e experimentos agronômicos iniciais em Santarém; 2- 2003-2005: Período do início das operações do porto graneleiro e auge da produção de soja local; 3- 2006: Momento crítico de conflitos fundiários e ambientais, e a moratória da soja; 4- 2006-2013: Período de retomada das políticas públicas de investimento logístico na região; 5- 2014-2016: Implantação do complexo portuário em Itaituba e região.

O tema desse trabalho de tese nos pareceu importante, desde quando realizávamos a pesquisa de mestrado sobre as políticas territoriais na região de Santarém entre os anos de 2004 e 2006. Praticamente, todos os atores entrevistados naquela época se reportavam ao tema da expansão do agronegócio na região com preocupação e diziam que esta questão iria pautar a ação dos movimentos sociais e do governo. Esse período, na primeira década do século XX, é considerado o momento crítico, principalmente depois da instalação do primeiro terminal portuário. Na época, foram feitas denúncias com certa frequência, por entidades locais e ONGs internacionais, preocupadas com os efeitos socioeconômicos, fundiários e ambientais sobre a Amazônia.

Neste período, também, muitos trabalhos de pesquisa foram realizados, buscando entender os impactos das transformações em curso (CARVALHO E TURRA, 2005; COSTA, 2011; FEARSIDE, 2005; GAMA *ET AL.*, 2006; PUTY, 2006; STEWARD, 2004; VENTURIERI, 2007; VALBUENA E COENCA, 2006; ARAÚJO *ET AL.*, 2008).

Desde o início, o objetivo principal de toda esta mobilização de investimentos do setor agroexportador era utilizar a localização geográfica e a capacidade de transporte pelas rodovias e hidrovias naturais no Oeste do Pará, além do aproveitamento de terras nas regiões próximas ao terminal portuário, estimulado pelo governo estadual e municipal, sendo consequência dos investimentos logísticos privados e públicos.

A contribuição deste trabalho será apresentar um balanço das transformações no Oeste do Pará, à luz da problematização sobre expansão do agronegócio da soja e dos movimentos de fronteira na Amazônia. Numa primeira aproximação, o agronegócio da soja na Amazônia está associado a estratégias de investimentos e políticas públicas, que são definidas fora da região e sem a participação dos atores locais. O principal interesse das empresas que atuam regionalmente, mas atendem ao mercado de soja globalizado, é controlar a produção e a comercialização de soja sendo que a logística é elemento chave, assim como a apropriação de terras para manter e elevar os níveis de acumulação.

O Estado do Mato Grosso é o caso de maior sucesso em termos de produtividade no plantio de soja no Brasil e no mundo. A produção precisa de novos canais de escoamento, para além dos tradicionais do Sul do país. As estruturas modais de transporte e as áreas produtora de soja no Oeste do Pará estão articuladas com as decisões de empresas e de produtores com sede no Mato Grosso.

As questões da pesquisa são: 1- como se articulam os processos de modernização da agricultura e do agronegócio da soja no contexto de ocupação produtiva da Amazônia, em particular entre as regiões produtoras do Estado do Mato Grosso e Oeste paraense?

2- Qual a particularidade da fronteira agrícola no Oeste do Pará, no contexto da complexidade do quadro agrário regional recente, identificando os marcos iniciais que viabilizaram a expansão do agronegócio da soja e as suas principais dinâmicas?

3- Qual a contribuição do sistema multimodal de transporte no Norte, articulado a instalação de um complexo portuário em Itaituba, para as estratégias de expansão do agronegócio no Oeste do Pará?

Partimos da premissa de que o agronegócio da soja mais que contribuiu para reconfigurar a região Oeste do Pará, a partir de investimentos em infraestrutura logística e em produção de grãos para exportação. Essas mudanças foram sentidas especialmente em Santarém e entorno, com a expansão de plantio de soja e outros grãos, e com a instalação de um porto graneleiro. Entretanto os projetos mais recentes em Itaituba apontam para tornar a região um espaço especializado na logística de escoamento e exportação para mercados internacionais, através de um sistema multimodal (rodovia, hidrovia e ferrovia). Portanto, com a expansão de plantio de soja na região de Santarém, o Oeste do Pará se incorpora ao movimento do agronegócio exportador enquanto espaço estratégico para a logística de escoamento de grãos, como eixo logístico de escoamento pelo Norte do país.

A tese está dividida em cinco partes: Introdução, três capítulos e Conclusões. O objetivo do primeiro capítulo é entender as dinâmicas do agronegócio da soja no Brasil e suas relações com o mercado internacional no período recente e como o perfil exportador do sistema produtivo contribuiu para a busca de novas frentes de expansão.

No capítulo dois será discutido o processo de expansão produtiva das lavouras de soja para o Oeste do Pará, especialmente na região do município de Santarém. Essa região engloba outros dois municípios próximos: Belterra e Mojuí dos Campos, que também têm áreas incorporadas ao sistema produtivo de grãos. Partimos do pressuposto teórico de que esta nova fronteira agrícola na região Amazônica se difere das frentes anteriores, pela incorporação de uma nova cadeia produtiva, gerando aumento de produção e renda, além da capacidade de gerar novos conflitos sociais em função de contradições socioeconômicas e efeitos ambientais sobre as populações já instaladas na região.

O objetivo do terceiro capítulo é analisar a relação entre a logística do agronegócio de grãos no Brasil e a dinâmica de escoamento da soja pela região Norte, enfatizando a retomada dos investimentos públicos e privados, voltados ao sistema logístico brasileiro a partir da década de 2000, buscando resolver os problemas de escoamento da produção do Centro-Oeste, através de um sistema multimodal que envolve estradas, hidrovias complexos portuários (portos graneleiros de exportação e estações de transbordo de cargas). Utilizaremos o caso de escoamento da soja na região de Itaituba, no Oeste paraense, a partir da instalação do complexo portuário, demonstrando que esta região é um espaço estratégico para investimentos na área logística devido à sua localização e às condições institucionais.

Na conclusão, destacaremos que a mobilização do agronegócio no Oeste do Pará com os investimentos feitos nas regiões de Santarém e Itaituba ao longo dos últimos 20 anos estão projetados para intensificar os investimentos logísticos na região. Os investimentos são centralizados principalmente em estruturas portuárias privadas devido à viabilidade econômica de exportar via arco Norte. A utilização de estradas como a BR-163 e hidrovias que compõem o corredor de exportação e de escoamento a partir do Mato Grosso para região Norte, informa a viabilidade econômica destes investimentos. Ou seja, são principalmente as hidrovias, que reduzem os custos do transporte de carga de grãos. A utilização da região de Itaituba para a implantação de um complexo portuário permite agora que as principais empresas do agronegócio brasileiro e internacional e empresas logísticas possam reorientar suas estratégias de investimento para o transporte de cargas a partir deste sistema multimodal.

Além do movimento empresarial da expansão da produção de soja e da infraestrutura logística para exportação de grãos, com forte perspectiva de crescimento, foi relevante a análise das dinâmicas locais e regionais das questões ambientais, fundiárias e dos conflitos sociais, englobando o conjunto de processos políticos e econômicos, interferindo e reconfigurando o Oeste do Pará.

CAPÍTULO I: O AGRONEGÓCIO DA SOJA NO BRASIL

O objetivo deste capítulo é compreender as dinâmicas do agronegócio da soja⁵ no Brasil e suas relações com o mercado internacional no período recente, e como o perfil exportador do sistema produtivo contribui para a busca de novas frentes de expansão. Para isso partiremos, na secção 1.1, das análises do processo de modernização da agricultura e as principais abordagens teóricas sobre o agronegócio.

É relevante associar a expansão regional do agronegócio da soja à dinâmica do mercado internacional da *commodity*, e o peso do mercado de soja nas exportações, principais produtos exportados e países compradores. Por isso no 1.2, discutiremos a cadeia da soja no plano internacional e seus rebatimentos no contexto brasileiro e sul-americano.

No 1.3, analisaremos a expansão da soja no Brasil, especialmente no período recente, quando foram incorporadas áreas de fronteira na região amazônica no sistema produtivo da soja e surgiram novas rotas de escoamento através de rodovias e hidrovias, capazes de baratear os custos de transporte e de desafogar tradicionais corredores nacionais de exportação.

No 1.4 destacaremos o estado do Mato Grosso como área de expansão e transição, pois se relaciona diretamente com o Oeste do Pará, devido à sua localização geográfica de fronteira, e a possibilidade de trânsito entre os dois estados pela BR-163 ou pelas hidrovias dos rios Madeira-Amazonas e rio Tapajós, facilitando o fluxo da produção e pessoas/atores ligados ao agronegócio da soja.

1.1- MODERNIZAÇÃO DA AGRICULTURA E AGRONEGÓCIO NO BRASIL

A análise sobre o processo de modernização da agricultura varia entre os diversos autores que abordam o tema. Enquanto uns focam nas modificações na base técnica, outros levam em conta todo o processo produtivo e as mudanças ocorridas nas relações sociais de produção, propriedade da terra e sua concentração, migrações, desemprego rural, dentre outros efeitos resultantes da modernização (GONÇALVES NETO, 1997).

Este processo faz parte da história social, econômica e política no Brasil e tem sua origem na década de 1950, com a importação de bens de capital, especialmente tratores para a elevação da produtividade do trabalho agrícola. Nos anos de 1960, com a implantação no país de indústrias para a produção de máquinas, equipamentos e insumos para a agricultura, a estrutura produtiva nacional se altera, para atender ao mercado interno crescente. Gonçalves Neto (1997, p. 78) observa que durante a década de 1960 a:

[...] questão agrária brasileira está quase sempre de uma forma ou de outra, atrelada ao debate sobre a conveniência de se interferir ou não na estrutura agrária da propriedade rural do país: por um lado, por intermédio de uma reforma agrária que ampliasse a participação dos trabalhadores no acesso à terra; e, por outro, a modernização como forma de promover o incremento da produção e a melhoria das condições de vida do trabalhador rural, dispensando-se a reforma agrária. [...]

Conforme Gonçalves Neto (1997), estavam presentes neste debate grupos políticos conservadores e de esquerda, com um ponto convergente: a necessidade de ação governamental

⁵ Conforme veremos ao final da secção 1.1, para efeito deste trabalho de tese “agronegócio da soja” se refere às atividades do complexo da soja (farelo, óleo e grãos), bem como os serviços financeiros, comerciais e logísticos de transporte e armazenamento. Estas atividades envolvem grupos sociais de produtores, empresas fornecedoras de insumos (semente, fertilizante, adubos, defensivos, etc.); empresas compradoras de soja para esmagamento e/ou exportação.

nas áreas rurais do país, com o objetivo de incorporá-las ao novo modelo de sociedade, que se formava na época, urbana-industrial.

De acordo com Wanderley (2011), o final dos anos 1960 é um período de afirmação da natureza capitalista da agricultura brasileira, superando assim a visão dualista muito presente no debate político acadêmico⁶.

Na década de 1960, além da mecanização, com a crescente utilização de tratores, equipamentos, fertilizantes e agrotóxicos, o que vai impulsionar a transformação técnica da produção agrícola é a intervenção e incentivo do governo através do sistema de crédito rural. Gonçalves Neto (1997, p. 78) alerta para essa mudança no conteúdo no debate:

[...] Impulsionada por uma política de créditos facilitados, que se inicia na segunda metade dos anos 60, pelo desenvolvimento urbano industrial daquele momento, que se convencionou chamar na literatura de “milagre econômico”, a agricultura brasileira não apenas respondeu às demandas da economia, como foi profundamente alterada na sua base produtiva. O maciço crescimento do uso da tecnologia mecânica, de defensivos e adubos, a presença de assistência técnica, o monumental êxodo rural, etc. Permitem dizer que o Brasil mudou, e o campo também. Não em seu todo, nem de forma homogênea, mas tornou-se uma realidade totalmente diferente da que servira de palco para as discussões precedentes. Com isso, necessariamente, os referenciais de análise tornam-se obsoletos e uma nova fase no estudo específico do meio rural tem início. [...]

Com isso, o debate em torno da questão agrária, nos anos 1970, é o da modernização da agricultura e seus reflexos para a economia brasileira. Na visão de Gonçalves Neto (1997) os pesquisadores, que adotaram a perspectiva da funcionalidade da agricultura, aprimoraram a discussão ressaltando as inovações técnicas capazes de deslanchar no meio rural novos estágios de produtividade⁷.

Os estudiosos que viam o setor agrícola como obstáculo ao desenvolvimento econômico são obrigados a reformular completamente suas conclusões, pois perceberam que a modernização da agricultura contribuiu significativamente para o processo industrial e a urbanização do país.

Dentre os diversos pesquisadores com foco no setor rural neste período do final dos anos 1960 e início de 1970, Ruy Miller Paiva (1971) apresenta a tese sobre “o mecanismo de autocontrole” que a economia exerce sobre o processo de modernização do setor agrícola, e ressalta a necessidade deste setor gerar divisas e bons preços externos:

[...] aprofunda suas análises envolvendo a discussão do mecanismo de autocontrole que a economia exerce sobre o processo de modernização do setor agrário mas apresentando também algumas reformulações que funcionam como tentativa de compreender o sentido geral do processo como crítica a extensão do seu alcance e países como o Brasil. (GONÇALVES NETO, 1997, p. 80)

Os autores funcionalistas reconheceram limitações tanto na demanda quanto nas oscilações nos preços internacionais, mas apenas Paiva (1979) desenvolve um referencial de

⁶ Neste debate Caio Prado Junior (1966) assume posição contrária às teses dualistas defendidas por segmentos de esquerda, como o PCB. Para o partido em questão, no Brasil coexistiam os modos de produção capitalista e feudal, especialmente no período colonial.

⁷ Os autores da linha funcionalista destacados por Gonçalves Neto (1997), além de Paiva, são José Mendonça de Barros, Afonso Celso Pastore, Douglas Graham, Maria Helena Zockun, José Honório Accarini e Fernando Homem de Mello.

análise sobre as limitações do mercado externo, que estaria sujeito a desequilíbrios estruturais que acabaria funcionando como mecanismo internacional de autocontrole.

Segundo Gonçalves Neto (1997), boa parte da preocupação com o mercado externo devia-se a problemas do balanço de pagamentos que o Brasil enfrentava nos anos de 1970. Apesar do tema sobre a produção de alimentos escapar das preocupações de Paiva, Fernando Homem de Mello (1979; 1981) analisa o futuro da produção de alimentos, com o advento das metas do Pró-álcool em 1979.

Na visão funcionalista da agricultura, a produção agrícola deveria atender às necessidades de suprimento de matéria-prima por parte da indústria brasileira nascente. Deveria, ainda, à produção de alimentos ser destinada a população urbana em pleno crescimento e, por fim, que respondesse à necessidade de exportação, para a geração de divisas à importação de máquinas e equipamentos para a indústria e agricultura.

Devido à crescente demanda de alimentos nos centros urbanos, era necessário aumentar a escala de produção, através do incremento tecnológico. Contribuíram para isso a criação de instituições de pesquisa agropecuária, de assistência técnica, de extensão rural, de seguro agrícola, de política de garantia de preço mínimo, de política de armazenagem e de transporte, destinados à agricultura ao longo dos anos 1960 a 1980.

Entretanto, para acelerar este processo, pois novos órgãos levam tempo para implantação e geração de resultados (NETTO, 2011), em 1965, o Governo Federal criou o Sistema Nacional de Crédito Rural (SNCR). Segundo Leite (2001, p.53), o SNCR, cumpriu um papel:

[...] determinante na transformação da base técnica dos estabelecimentos rurais dos estabelecimentos agrícolas, no aumento da produtividade do setor, na consolidação dos complexos agroindustriais e cadeias agroalimentares e na integração dos capitais agrários à órbita de valorização do capital financeiro. Ao privilegiar produtores (sobretudo grandes), regiões (Centro-Sul do país) e produtos exportáveis o SNCR marcou significativamente, pelo volume de recursos alocados, a conjuntura setorial do final dos anos 60, toda década de 70 e parcialmente os anos 80.

Nos anos 1980, esta política de crédito rural passará por uma diminuição no aporte dos recursos públicos, concedido aos produtores, especialmente de investimento subsidiado, porém é mantido o financiamento de custeio. Nos anos 1990, o padrão passa a ser o financiamento direto feito pelos grandes grupos agroindustriais, junto aos agricultores.

Para Leite (2005) a conjuntura de ajuste da década de 1980, devido à escassez de recursos, abriu grandes disputas pelo que ainda estava disponível, em que pesasse a utilização de mecanismos de política agrícola como o SNCR e a Política de Garantia de Preços Mínimos – PGPM:

De 1981 em diante, houve uma mudança e um “esgotamento do padrão de financiamento da agroindústria baseado em recursos do Tesouro [...] e, com o Estado em crise, inicia-se o desmonte dos mecanismos e instituições que permitiam a decolagem da agroindústria” (Belik, 2007: 161). É importante ressaltar, como o faz Wesz Jr. (2011), a ocorrência de uma mudança no padrão de financiamento direcionado ao segmento agroindustrial – no sentido de que se reduziu bruscamente a oferta de crédito – mas não uma ruptura. Isto porque outras estratégias foram mobilizadas com o objetivo de manter os incentivos aos grandes grupos do setor que, a partir de então, passavam pelas esferas macroeconômicas mais amplas – política cambial, tributária, salarial e de comércio exterior – pela política de preços mínimos – que servia como capital de giro para o setor agroindustrial – e pelos financiamentos regionais – por meio dos Fundos Constitucionais (Rezende, 1989; Belik, 1992; Leite, 1998). (HEREDIA ET AL, 2011, p. 69)

A utilização de mecanismos de política agrícola se mantém com novos recortes setoriais e regionais, e continuam oferecendo suporte à produção agropecuária brasileira. No entanto, as

modalidades privadas serão responsáveis por ampliar as opções de financiamento, e ao mesmo tempo de tornar a formação de mercados e preços mais complexos, pois passam a depender também da estrutura financeira internacional, articulada em circuitos do mercado aberto e da bolsa de mercadorias de Chicago.

Segundo Gonçalves (1997), o pensamento conservador produziu uma nova análise acerca da agricultura brasileira. De um lado, o setor de produtos domésticos, voltados ao mercado interno; e de outro, o setor de produtos de exportação, separados por um crescente hiato tecnológico. Concentraram suas análises sobre o desempenho da agricultura brasileira, andamento do processo de modernização e os novos desafios da política agrícola. A partir dessas observações dos autores funcionalistas é relevante, para pesquisas que envolvem complexos produtores de *commodities*, a análise da relação entre a modernização técnica e a exportação, como estratégia nacional.

Mas conforme Gonçalves Neto (1997, p. 95) a maior contribuição neste debate sobre a modernização da agricultura virá do pensamento de esquerda através dos estudos do setor “agro” brasileiro sob a ótica da acumulação de capital na agricultura. Os anos de 1970 é o período em que a “esquerda resgatará sua fragilidade teórica no que se referia ao rural brasileiro, passando a considerar as relações capitalistas como um fato concreto no campo”. O trabalho de referência para a mudança de postura é de Francisco de Oliveira (2003) [1972]; dessa forma são analisados os aspectos que passam a ser significativos na composição da realidade instaurada após 1930 no Brasil: a legislação trabalhista, a crescente intervenção do Estado na economia e o novo papel da agricultura como suporte ao crescimento urbano-industrial. Ele aborda um tema muito relevante no debate dos anos 1970 em diante: a manutenção e reprodução das relações não capitalistas, especialmente nas áreas rurais.

Como coloca Gonçalves Neto (1997), esta nova perspectiva de análise, de predomínio do capital no campo, levou a produção de diversos estudos. Entre eles destacam-se os trabalhos de Martins (2010) sobre a tese da reprodução das relações não capitalistas no interior do próprio sistema ao estudar a implantação do colonato no momento de substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre na segunda metade do século XIX. Sua tese central é a de que o capitalismo, em sua expansão, redefine antigas relações e por vezes, até permite relações não capitalistas, mas sempre subordinadas à lógica de reprodução do capital.

Ao analisar as relações entre o atraso da agricultura e o desenvolvimento econômico industrial brasileiro, Sérgio Silva (1976) percebe a estreita ligação entre setores antigos e modernos da sociedade. Para ele o capitalismo avançaria, não eliminando as antigas relações, mas subordinando-as. O “velho” não desapareceria com o “novo”, mas os dois coexistiriam, com dominação indireta do capital.

Ao final da década de 1970, afirma-se uma nova tendência no “ideário de esquerda”, passando a tratar não mais da “penetração” do capitalismo no campo, e sim do seu desenvolvimento. Essa tendência irá focar na “dominação real do capitalismo na agricultura” ou seja, a sua industrialização (GONÇALVES NETO, 1997).

Nesse campo de análise, destaca-se José Graziano da Silva (1979). Para ele, os anos de 1980 trariam três modificações na agricultura brasileira: o “fechamento” da fronteira agrícola, a aceleração da modernização da agricultura no centro-sul, e a crescente presença de industrialização das cadeias agrícolas via fornecimento de insumos e processamento da matéria-prima. À medida que a fronteira agrícola vai se “fechando”, a alternativa do setor é o investimento em tecnologia e a industrialização da agricultura para aumentar o rendimento do capital.

Em outro trabalho Graziano da Silva (1980) irá mostrar que o capital e a tecnologia subordinam a natureza e suas imprevisibilidades ao processo de industrialização agrícola, deixando a natureza de ser um empecilho ao desenvolvimento da agricultura. E a agricultura passa a integrar-se às necessidades da produção industrial.

Como pondera Graziano da Silva (1981), o comportamento da agricultura brasileira a partir de 1967, em função do aumento significativo da produção agrícola, com 4,7% a.a. entre 1967-75, é inegavelmente positivo, ainda mais ao verificar os indicadores de importação e utilização de bens de produção, tais como tratores, fertilizantes e defensivos agrícolas. Entretanto, neste mesmo período, a maioria dos agricultores (pequenos agricultores) não obteve acesso aos instrumentos, aos mecanismos e às políticas da modernização, comprometendo um possível crescimento da renda familiar. Também não há aumentos significativos de salários para os trabalhadores rurais, seguindo tendência apresentada nos demais setores da economia, além de uma crescente taxa de desemprego rural devido à crescente mecanização dos processos produtivos nos setores agropecuários.

Esta dinâmica agrícola marca o avanço do processo de distanciamento socioeconômico entre a agricultura mecanizada e os pequenos produtores que utilizam trabalho familiar, presentes até os dias atuais em grande parte do país.

Graziano da Silva (1981) adverte que a saída encontrada para tentar amenizar os problemas surgidos, foi o aumento da produtividade de parte dos estabelecimentos agrícolas através da criação de políticas públicas e seus instrumentos. Com isso, existe uma forte tendência de aumento de tamanho das propriedades rurais, com deterioração da distribuição de renda no setor agrícola. O mesmo autor conclui que as contradições sociais e o aguçamento das desigualdades no campo derivam em grande parte dos processos de modernização.

Buscando analisar as consequências das políticas de incentivo à modernização agrícola sobre a mão de obra do setor, Graziano da Silva (1981) destaca a distância em termos de lucratividade entre a agricultura modernizada para exportação (soja, cana, café etc.) e as culturas tradicionais, voltadas para o mercado interno (alimentos como frutas, hortaliças, feijão e mandioca). O crescente uso de máquinas na produção agrícola tornou o uso de mão obra mais sazonal, estimulando a contratação de trabalhadores volantes (por períodos específicos como as safras e não o ano todo).

O fato de as políticas “modernizadoras” da agricultura brasileira não terem atingido as pequenas unidades agrícolas, dedicadas à produção de alimentos, não é visto por Graziano da Silva (1981) como uma funcionalização das relações entre agricultura modernizada e agricultura tradicional, e sim como contradições específicas das formas pré-capitalistas de produção, em função desta última se reproduzir em condições pouco integrada à lógica empresarial e aos mercados, rebaixando o preço final da produção, redistribuindo desigualmente a renda e a estrutura de posse da terra. Para Leite (2005, p. 321):

[...] um balanço da literatura especializada permitiria afirmar que o processo de modernização da agricultura brasileira consubstanciou-se, sobretudo, nos seguintes aspectos: a) a adoção do padrão tecnológico radicado basicamente no binômio química mineral-mecanização; b) não obstante essa observação, um aumento da produção e da produtividade, ainda que a estrutura fundiária permanecesse inalterada no período, chegando mesmo a atestar uma ligeira concentração da posse da terra; c) a consolidação das cadeias e dos complexos agroindustriais, imprimindo uma dinâmica à produção agropecuária que implicou maior sofisticação e diferenciação do produto processado, bem como uma integração à montante com a indústria químico-farmacêutica e o setor de bens de capital; d) a ingerência da esfera financeira nas atividades produtivas do agro, promovendo a integração de capitais agroindustriais e agrocomerciais, bem como o fortalecimento da valorização especulativa do imóvel rural e a transformação de ativos reais, como terra e gado, em ativos financeiros. Neste último ponto, é importante fazer menção ao processo conhecido como “territorialização” da burguesia, no qual se verificou uma larga aplicação de capitais industriais e financeiros em imóveis rurais, sobretudo em operações abonadas por fartos incentivos fiscais patrocinados pelo Estado. Destaque-se, ainda, o crescimento da participação da agricultura brasileira no mercado externo, com base numa política cambial fundamentada em minidesvalorizações, atestando, para algumas cadeias específicas, um significativo aumento da exportação de seus principais produtos.

Os avanços no campo tecnológico e biotecnológico (máquinas e equipamentos, sementes, fertilizantes, solos etc.), contribuíram ainda mais para o aumento da produtividade média das lavouras. Todos os aspectos ressaltados pelo autor ainda são relevantes no período atual. Mas talvez a presença do capital financeiro em operações ‘por dentro’ das *tradings*, que em outro momento eram restritos ao capital bancário para garantir a entrega da produção agrícola de *commodities*, demonstre uma mudança na estratégia para maior controle da produção, por parte das grandes empresas do agronegócio internacional, garantindo os contratos de exportação.

Na visão de Guilherme Delegado (2001), as questões contemporâneas do desenvolvimento, relacionadas às áreas rurais brasileiras, entram na agenda política e acadêmica do pós-guerra sob duas óticas diferentes: 1- no discurso e ação política dos movimentos sociais do campo, em defesa da reforma agrária enquanto política de governo com grande repercussão até 1964, início dos governos militares ditatoriais; 2- a estratégia de modernização da agricultura como projeto de incorporação técnica, capitaneados pelos grupos empresariais ruralistas, visão politicamente hegemônica a partir de 1964.

Para Delgado (2003), constrói-se a partir de meados dos anos 1940 um discurso de esquerda, político e teórico, sobre a reforma agrária, contraposto pela abordagem da modernização técnica dos setores agropecuários. Mas com o fim do regime militar e a crise da modernização da agricultura, o debate sobre o papel da reforma agrária entra em pauta com o processo de redemocratização, e é novamente contraposto pelo modelo neoliberal enquanto projeto nacional de modernização e inserção no mercado internacional sob a tríade: privatização, desregulamentação e abertura comercial e financeira.

Enfim, assiste-se no Brasil a reprodução da estrutura desigual de posse e de uso da terra, ao longo de todo o ciclo de crescimento industrial (1930-1980), assim como não há mudança significativa, no período subsequente até o início do século XXI, nos processos mais gerais de desconcentração fundiária. Por outro lado aprofundam-se problemas das relações trabalhistas no campo, devido à baixa capacidade institucional de regular o mercado de trabalho rural.

Para Palmeira e Leite (1998) por mais que a modernização da agricultura tenha se tornado o marco analítico principal sobre os processos de transformação nas áreas rurais, outros processos sociais derivados e resultantes foram importantes para compreender tais mudanças – como as migrações internas e a expropriação do campesinato de seus meios de produção. E os

acontecimentos dos anos de 1990 recolocaram na ordem do dia o debate sobre a reforma agrária e o avanço da modernização da agricultura⁸.

Outro autor no Brasil que trabalha a questão da industrialização no campo é Geraldo Müller, que mostra em seus trabalhos a relevância das relações de interesse entre o setor industrial e o setor agrícola. Nessas relações a presença do setor industrial é dominante, pois produz insumos para vender à agricultura, ao mesmo tempo em que compra do setor agrícola matérias-primas, estabelecendo uma integração com relativa hierarquia, que ele denomina de Complexo Agroindustrial - CAI.

Müller (1982), ao analisar a gênese e a expansão do complexo agroindustrial no Brasil, perpassa a sua abordagem sobre o CAI e as cadeias agroindustriais ou complexos particulares, como trigo/moinhos, fumo/cigarros, soja/indústria de oleaginosas etc. Em sua análise das transformações da agricultura brasileira, Müller parte da concepção de que a agricultura industrializada imprime a direção do devir de toda a agricultura nacional.

Müller trabalha com a ideia básica de que a produção agrária moderna apresenta fundamentalmente relações setoriais com a indústria. Coloca ênfase na interdependência entre a agricultura e a indústria e indica que a agricultura perdeu seu caráter autônomo. A análise não está mais centrada na agricultura, mas nas articulações que se estabeleceram entre estes setores. Participam o capital industrial e o Estado (através do aparato financeiro, a exemplo do crédito rural) e os grandes e médios proprietários. Ele aponta para as pressões exercidas pelo CAI, através das associações e sindicatos patronais, sobre a política agrícola do governo, visando ao aumento das taxas de lucro dos setores agropecuários (MÜLLER, 1980).

Um aspecto importante para a compreensão do processo de industrialização no setor rural é a análise de Müller (1980b) sobre a incorporação regional. O autor toma como referência a baixada do Ribeira, região dominada pela indústria interior paulista, mas que durante décadas ficou estagnada. Müller chama a atenção para as dificuldades de caracterização do processo de incorporação e das dificuldades de se chegar a conclusões sobre os estudos regionais. Muitos estudos dos processos regionais analisam a incorporação, através do aumento de fluxos mercantis de grandes alterações nas unidades produtivas agrícolas, além do aumento das correntes emigratórias, e de todos estes processos, podendo levar a conclusões “formais”, porque nestas áreas coexistem formas “arcaicas” e “modernas” de produção. O autor lembra ainda que a incorporação não significa necessariamente industrialização, pois é de característica do capital industrial desenvolver-se contraditoriamente, não implicando sempre uniformização dos espaços em seu domínio.

Os processos de incorporação regional guardam a devida diferença entre tempo e espaço. A existência de diversos níveis de padrão produtivo é bastante comum na região Oeste do Pará e na Amazônia. Atividades do agronegócio da soja, mineração, pecuária, madeireira dividem e disputam o espaço rural com a produção familiar.

Bernard Sorj (1980) também trabalha com a questão do complexo agroindustrial e do papel do Estado para o desenvolvimento do capitalismo no campo. Para ele, a agricultura a partir de 1960, torna-se em grande medida produtora de matérias primas para a indústria e consumidora de produtos industriais. O CAI passa a comandar os processos de produção da agricultura e elemento central do processo de acumulação de capital. Sorj (1980) ressalta ainda o aparente conflito de interesses que perpassa o relacionamento dos setores agrícola e agroindustrial.

Segundo Sorj (1980) o Estado assume um papel de incentivador da produção e da produtividade, pois através das políticas públicas, promove a industrialização do setor de insumos e de transformação de produtos agrícolas. A ação do Estado regula a dinâmica do

⁸ Para esse debate ver Palmeira e Leite (1998).

desenvolvimento do CAI, ao mesmo tempo em que orienta e impulsiona os setores de crédito e subsídios.

Angela Kageyama (1985) analisa as diferenças regionais geradas pelo processo de modernização da agricultura, onde o estado de São Paulo concentrou entre os anos 1960 e 1980, quase 70% da área plantada no Brasil, assim como o uso de máquinas e equipamentos, em proporção ainda maior com 80% do total de tratores em relação ao resto do país.

Para Kageyama (1996) a agricultura brasileira é dividida em três períodos: Crise do complexo Rural (1850-1945); modernização da agricultura (1945-1965); e a industrialização da agricultura (pós-1965). O período compreendido como modernização corresponde ao momento em que se transforma a base técnica da agricultura brasileira, incorporando nova divisão do trabalho nas propriedades por meio de novas técnicas de produção e utilização de insumos industriais. Com a indústria pesada consolidada e a modernização agrícola, foram criadas as condições para a atração dos capitais multinacionais na indústria de insumos agrícolas. Assim, iniciou-se um processo de verticalização da produção nos CAIs com efetiva participação e controle de capitais estrangeiros.

Segundo Delgado (2012), a transformação no setor agrícola brasileiro foi iniciada entre o fim da década de 1950 e o início dos anos 1980, com maior força entre 1965 e 1980, e é devido aos vários aspectos subjacentes, como a importação de meios de produção, desencadeando um processo de tecnificação/mecanização da base produtiva do setor agropecuário brasileiro. Foi implantado então um setor industrial, produtor de bens de produção voltado para a agropecuária, internalizando o departamento D1 (produtor de bens de produção, como máquinas e equipamentos) neste setor.

Cabe salientar ainda as transformações tecnológicas ocorridas nas cadeias agroindustriais. As inovações nas áreas da biotecnologia, microeletrônica e tecnologias da informação revolucionaram os métodos de produção, comercialização e distribuição⁹.

As análises sobre os processos de modernização da agricultura brasileira mostram um debate entre as abordagens das modificações da base técnica e as que analisam os efeitos das mudanças tecnológicas na estrutura socioeconômica das áreas rurais, levando em consideração todo o processo produtivo, nas mudanças ocorridas nas relações sociais de produção, na propriedade da terra e sua concentração, nas migrações, no desemprego rural e outros.

A primeira abordagem entende que a agricultura deveria atender a demanda interna de alimentos e produção não-alimentar, e também se expandir ao mercado externo, para aumentar lucros do setor e divisas ao país. Mas era necessário ampliar a produtividade agrícola através de investimentos públicos e privados, promovendo o incremento tecnológico para desenvolver uma agricultura mais eficiente, produtiva e moderna.

Nos anos 1960 e 1970, o Brasil passa por um amplo processo de mecanização associada a políticas que irão fomentar a produtividade agrícola. Com isso o setor agrícola passa a estar contido tanto nos modelos de desenvolvimento do estado, e articulado às estratégias do setor industrial. Mesmo com a crise do final dos anos 70 e durante toda a década de 80, desenvolveu-se no país um forte setor agroindustrial e setor agrícola de exportação altamente capitalizado.

Paralelamente a estes processos de modernização assiste-se no Brasil aos processos de concentração e centralização da terra, como um dos "efeitos perversos" do processo de modernização, ficando para o segundo plano a política de reforma agrária, acirrando os conflitos de terra por todo o país.

O advento do "agronegócio" pode ser analisado de diversas formas. Uma delas é a conceitual, expressando os significados de uma categoria com forte sentido descritivo e técnico. É desta forma que o termo "agronegócio" se integra ao vocabulário brasileiro, inicialmente

⁹ Para aprofundamento de tema, ver Wilkinson (1989) e Goodman et al. (1990).

como *agribusiness* depois na versão traduzida literalmente do inglês para o português: *agribusiness*¹⁰ → agronegócio¹¹.

Por outro lado, Campos (2009), ao fazer uma revisão das publicações sobre o tema “agronegócio”, lembra que grande parte dos autores dão como “dado” o conceito, sem maiores preocupações em defini-lo. Fica a impressão de que o termo foi internalizado e não é necessária uma definição mais clara. Para Heredia et al., (2011, p. 31):

[...] nos anos 1980 e início dos 1990, autores com diferentes referenciais teóricos e de diferentes campos disciplinares começaram a substituir a expressão “agricultura (ou agropecuária) moderna” por “agroindústria” e “complexos agroindustriais”. A preocupação era assinalar a integração agricultura-indústria, tanto no que se refere ao fornecimento de insumos e máquinas, como no que diz respeito ao processamento da produção agrícola. Desde os anos 1990, o termo *agribusiness* ganhou espaço e, já no início do presente século, o termo “agronegócio” vem se generalizando, seja na linguagem acadêmica, seja na jornalística, política e no senso comum, para referir-se ao conjunto de atividades que envolve a produção e a distribuição de produtos agropecuários.

Isso fica claro com o apoio da grande mídia brasileira ao adotar um discurso “generalizante” do alcance das atividades do agro brasileiro. O agronegócio é trabalhado neste sentido como símbolo da riqueza nacional, que mesmo em épocas de crise, consegue manter sua pujança. Então:

[...] começou-se a falar em “agronegócio”, termo que hoje predomina na designação das complexas relações entre as atividades agrícolas propriamente ditas e o conjunto das atividades industriais, comerciais e financeiras envolvidas na produção, processamento e comercialização dos bens gerados na agropecuária. (HEREDIA et al., 2011, p. 33)

Conforme Heredia et al., (2011):

[...] a substituição de termos não é casual, relacionando-se com importantes processos sociais e políticos que resultaram de um esforço consciente para reposicionar o lugar da agropecuária e investir em novas formas de produção do reconhecimento de sua importância. [...] indica também uma nova leitura de um mesmo processo de mudanças, acentuando determinados aspectos, em especial sua vinculação com o cotidiano de toda a população. Ou seja, o *agribusiness* ou “agronegócio” não era uma questão do campo, mas afetava o que se comia, vestia e o que utilizava no dia a dia. (HEREDIA et al., 2011, p. 33)

Segundo Sauer (2007), a defesa do termo “agronegócio” se apoia na noção de cadeias de negócios agropecuários que não podem ser analisados isoladamente. Compõem uma gama de atividades desenvolvidas nas unidades produtivas rurais, nas agroindústrias, na comercialização de insumos e produtos finais. São diferentes etapas da cadeia produtiva. E estas atividades se definem pelo crescente uso de tecnologia, permanente busca pelo aumento da produtividade, ganhos de escala e inserção competitiva nos mercados globais.

A partir dos anos 2000, de acordo com Delgado (2010), alguns complexos agroindustriais irão aprofundar sua inserção externa em cadeias agroindustriais, mobilizando políticas de

¹⁰ Sauer (2007) lembra que este termo está originalmente inserido no contexto agropecuário dos EUA, e trouxe a carga deste modelo que expressa um conjunto de atividades agropecuárias em larga escala desenvolvidas em grandes extensões de terra. A base deste modelo é o *family farm* norte-americano.

¹¹ O termo agribusiness já havia sido traduzido no Brasil, no início da década de 1980, como “agroindustrial”, vide o célebre livro de Burbach & Flynn “Agribusiness in the Americas”, que foi publicado aqui como “Agroindústrias nas Américas”.

Estado (SNCR e PGPM), e revalorizando a grande propriedade fundiária. Estes elementos se articulam ao *boom* exportador das *commodities*. Se reorganiza “um novo pacto” da “economia do agronegócio”, a partir da articulação público-privada e das estratégias privadas de acumulação de capital sobre o setor agrícola tradicional.

Um elemento importante que acompanha todo o processo de modernização até os dias atuais é o “papel do Estado”. Para Heredia et al., (2010), embora minimizado por muitos autores que escrevem sobre a dinâmica do agronegócio nacional, permanece atuante, seja por meio de políticas setoriais do setor agroindustrial, seja através de políticas mais globais ou ainda na tentativa de estabelecer modificações nas leis que regulam o mercado de trabalho e o meio ambiente.

Para Heredia et al., (2010) a “ideia” de agronegócio seria uma radicalização da visão de que o setor agrícola perde centralidade ou peso para setores industriais que atuam nas cadeias agroindustriais. A referência agora é o conjunto de atividades da cadeia, sua coordenação e gerenciamento, não mais as fazendas e unidades agroindustriais locais.

Discutindo as fronteiras conceituais entre “agricultura moderna”, “os complexos agroindustriais” e o “agronegócio”, Heredia et al., (2010) analisam que estes termos não são coincidentes, embora aparentemente, ainda que se refiram aos mesmos processos, “as combinações feitas e as ênfases atribuídas são distintas” (idem, p. 160). No caso do agronegócio, alguns elementos são distintos dos outros. Há um destaque maior na articulação entre o setor agropecuário e mercado internacional, através das exportações. É dada ainda atenção diferenciada à profissionalização do gerenciamento dos negócios da cadeia.

O espaço de atuação do agronegócio é global. As atividades produtivas são desenvolvidas nas áreas tradicionais do centro-sul do país e nas áreas de fronteira do Nordeste e Norte, com a atuação das *trandings* multinacionais; as ações de produção, comercialização e distribuição envolvem uma gama de circuitos sociais, políticos e econômicos, além da articulação de escalas de análise diferenciadas (local ao global).

Os produtos do agronegócio também extrapolam os limites das atividades agrícolas e pecuárias *stricto sensu* e se ampliam para um conjunto de produtos tecnológicos, biotecnológicos, e empresas de administração/coordenação, inclusive financeiros dos negócios das diversas cadeias do setor. Heredia et al (2010, p. 161) lembram ainda:

Assim ao tratarmos dos processos relacionados com o “agronegócio”, é preciso compreendê-los como algo que extrapola o crescimento agrícola e o aumento da produtividade, alusões mais comuns nos debates sobre o setor. Seja para refletirmos sobre as circunstâncias que informam o movimento de expansão das atividades aí inscritas, seja, igualmente, para pensarmos a validade do seu contraponto, isto é, o conjunto de situações sociais que não estariam aí compreendidas. Em boa medida a permanência destas últimas tem sido apontada como “obstáculo”, “atraso” ou, ainda, como experiências “obsoletas” num meio rural cada vez mais industrializado. Isso implica, entre outras coisas, em questionar a capacidade da “noção” de agronegócio em tornar-se a chave explicativa das mudanças agrárias em curso.

Uma das lacunas dos trabalhos, desenvolvidos até o período mais recente, é compreender o tipo de sociedade gerada no contexto dos espaços ocupados pelo agronegócio e em expansão:

Mas o que chama sobretudo atenção no que tem sido escrito sobre o “agronegócio”, tanto nos textos apologéticos (Menezes e Pinheiro, 2005, entre outros) como nos textos de denúncia (Canuto, 2004; Welch, 2005), mas também nos textos supostamente mais distanciados, é não aparecerem elementos que nos permitam visualizar que tipo de sociedade (no sentido mais amplo do termo) existe ou se está produzindo dentro e em torno do agronegócio. Graças aos estudos desenvolvidos em várias frentes, ao longo dos anos, “visualizamos” as sociedades das áreas de plantation “tradicional” (açúcar, café, cacau no nordeste e no sudeste) e as relações “capitalizadas” entre pequenos produtores e agroindústrias de vinho, fumo e carnes no sul dos anos de 1980, o mesmo não se pode dizer, em linhas gerais, do que vem sendo chamado de agronegócio e dos processos sociais que embasam tal “paradigma”. (HEREDIA et al., 2010, p. 161)

Cabe lembrar que o uso do termo “agronegócio” no Brasil está relacionado com a criação da Associação Brasileira de Agribusiness¹² (ABAG). A ABAG, criada em 1993, parte da necessidade dos grupos ruralistas do país de terem uma “representação política” influente, visando estabelecer novos canais de interlocução para fortalecimento de sua posição política e econômica, reconhecimento social e protagonismo do setor frente às demandas ao setor público brasileiro.

De acordo com Mendonça (2010), se existe alguma novidade na criação da ABAG, em relação a outras associações patronais ruralistas no Brasil¹³, é a criação de associação que viria integrar num único sistema “todas as atividades definidas como correlatas ao agro” (p. 219). Para a autora, a noção de “agronegócio” atrelada à ideia de interdependência intersetorial, não estaria completa se permanecesse vinculada às atividades produtivas primárias. Precisa incorporar também segmentos mais amplos como armazenamento, transporte, processamento, distribuição de produtos industrializados finais. É fundamental sinalizar que a noção de agronegócio organizaria a imbricação de todas as atividades econômicas direta e indiretamente ligadas à agricultura “construindo um poderoso complexo de cunho comercial e financeiro, cujo peso não poderia ser aquilatado apenas por seu desempenho econômico, mas principalmente por sua influência política” (MENDONÇA, 2010, P. 219).

Matos (2011) leva em consideração que foi dado um aspecto de modernidade às velhas formas de exploração do espaço agrário, ao ser usado, nas duas últimas décadas, o termo “agronegócio”. Esse termo propagou-se no território brasileiro para caracterizar a racionalidade do processo produtivo capitalista no campo.

Bruno (2009) define agronegócio como produto das transformações da agricultura e da sociedade brasileira e “despontou como alavanca política unificadora dos interesses das classes e grupos dominantes no campo e expressão do processo de construção da hegemonia e de renovação dos espaços de poder e de dominação” (BRUNO, 2009, p.114). Esta designação nasce da necessidade e da preocupação do “patronato rural” e “agroindustrial” de fortalecer sua representação política e seus interesses institucionais.

Com esses argumentos, vai ficando claro que o agronegócio é um conceito politicamente construído diferentemente dos complexos agroindustriais que partiram de um quadro teórico e técnico mais robusto. E se por um lado ele é limitado teoricamente, por outro lado, sua capacidade política de mobilizar atores sociais-chave no jogo político e econômico nacional é extremamente relevante e passível de análise.

A partir da apresentação dos conceitos de modernização da agricultura, complexos agroindustriais e do agronegócio no período recente, busca-se compreendê-los como processos sociais concretos. O que está em jogo é uma análise processual das transformações operadas no

¹² Que agora se chama Assoc. Bras. do Agronegócio.

¹³ No Brasil existem outras associações como a Sociedade Rural Brasileira (SRB), Sociedade Nacional de Agricultura (SNA) e Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

meio rural no período recente, no caso do Oeste paraense, com ênfase no agronegócio. Tendo claro que os processos socioeconômicos regionais não se reduzem aos do agronegócio e geram conflitos entre grupos sociais com interesses diferenciados.

Para efeito deste trabalho de tese, o agronegócio da soja se refere às atividades do complexo da soja (farelo, óleo e grãos), bem como os serviços financeiros, comerciais e logísticos de transporte e armazenamento. Estas atividades envolvem grupos sociais de produtores, empresas fornecedoras de insumos (semente, fertilizante, adubos, defensivos etc.), empresas compradoras de soja para esmagamento e/ou exportação. No caso do Oeste paraense, como veremos no capítulo 3, o objetivo principal da mobilização da atividade é a exportação de soja em grãos.

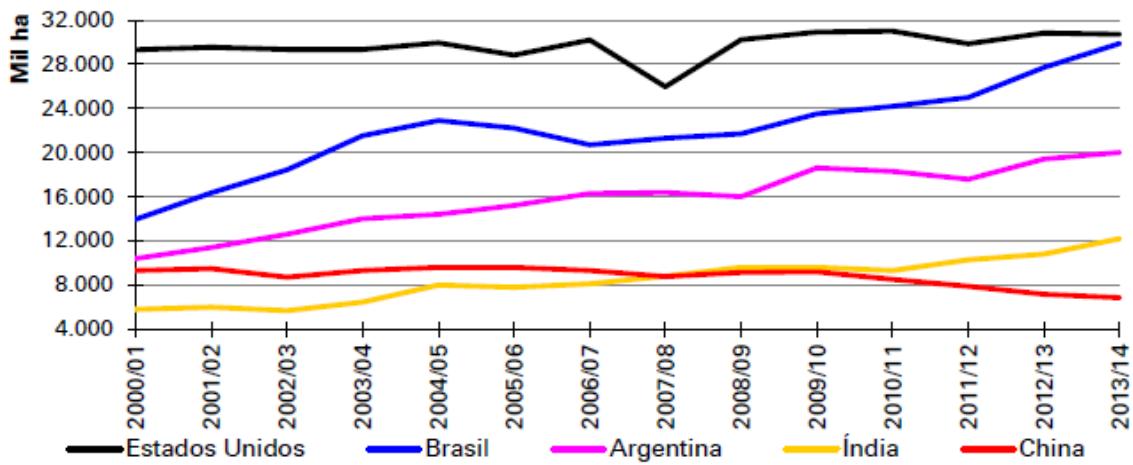
1.2- AGRONEGÓCIO DA SOJA E O MERCADO MUNDIAL

Na segunda metade do século XX, o processo de modernização da agricultura no Brasil acompanhou as transformações no sistema agroalimentar no plano internacional, quando muitos países passaram por uma restruturação que atingiu não só as trocas comerciais globais, mas também o padrão de consumo, distribuição e as políticas de fomento à produção agropecuária. Neste contexto o agronegócio da soja no Brasil se estrutura e se consolida no mercado global.

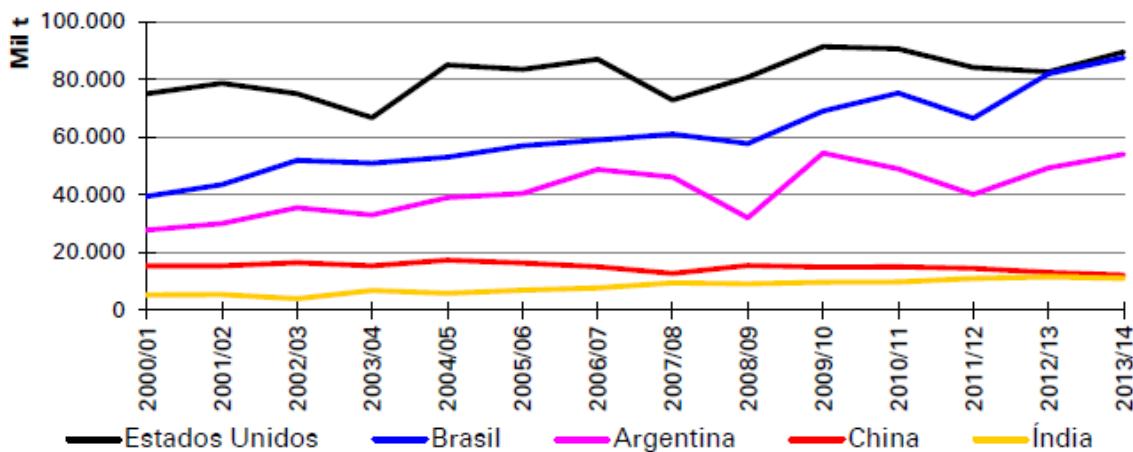
A soja é uma cultura adaptada a vários tipos de climas e regiões, tem o início de seu plantio e uso na China, para depois se popularizar em outras áreas do planeta. É usada hoje para a produção de temperos asiáticos como óleo, ração proteica para animais e proteína para dieta alimentar humana:

A soja também chamada de Soja hispidus, *Glycine hispida* ou *Glycine max*, pertence à família das papilionáceas e à subordem das leguminosas, como o feijão e a lentilha. É uma planta herbácea anual, altura de 30 centímetros e dois metros, cujas folhas trifoliadas se subdividem em grande número de ramificações. As flores, pequenas e dispostas em cachos, são violáceas e amareladas. (...) Cultivada na China há milênios, tanto nas regiões frias do norte, quanto nas zonas tropicais, à soja se adapta a tipos muito diversos de clima e de fotoperiodismo graças a suas inúmeras variedades. Assim colhe-se soja no mundo durante todo o ano, mas as datas das colheitas diferem conforme se esteja no hemisfério norte ou no hemisfério sul. (BERTRAND et al., 1987 p. 21)

Nos EUA fora utilizada como forragem até o fim da 1º Guerra Mundial, quando pesquisas indicaram potencial para produção de ração animal e óleo comestível. Mas foi a partir da 2º Guerra Mundial, quando houve grande expansão da sua produção para uso como matéria-prima para a agroindústria. Nos anos de 1960, a área colhida com soja se concentrava nos Estados Unidos e China, cada um com mais de 40% da área total no Globo. No ano 2000, os Estados Unidos seguiam na frente, mas perderam peso relativo com o crescimento da soja em outros países, como Brasil, Argentina e Índia representado no gráfico 01 a seguir:



(a) Evolução da Área



(b) Evolução da Produção

Gráfico 01: Evolução da área e produção mundial da soja nos principais países produtores.

Fonte: USDA (2014), *apud* Hirakuri; Lazarroto (2014)

Em 2012, a primeira colocação em produção e área, continua com os norte-americanos, seguida pelo Brasil e pela Argentina, China, Índia e Paraguai. Houve uma redução da produção mundial entre 2010 a 2012, devido aos eventos climáticos ocorridos em diferentes regiões (estiagem ou excesso de chuvas), mas a área colhida manteve-se em crescimento no mesmo período (WESZ JUNIOR, 2014). Mas recentemente, o crescimento da demanda por óleos combustíveis de origem agrícola para a produção de biodiesel será mais um elemento na ampliação de produção de soja em nível global.

Entre 1994 e 2014, um período mais próximo do analisado nesta tese, temos um aumento tanto da área quanto da quantidade produzida no âmbito mundial, conforme a figura 1, chegando próximo dos 110 milhões de hectares de área colhida de soja e acima dos 300 milhões de toneladas produzidas. Em 1994 a produção era algo em torno de 110 milhões de toneladas e 60 milhões de hectares colhidos, então houve um crescimento em torno de 173% na produção e quase 100% na área colhida em 2014 demonstrando no gráfico 02 que segue:

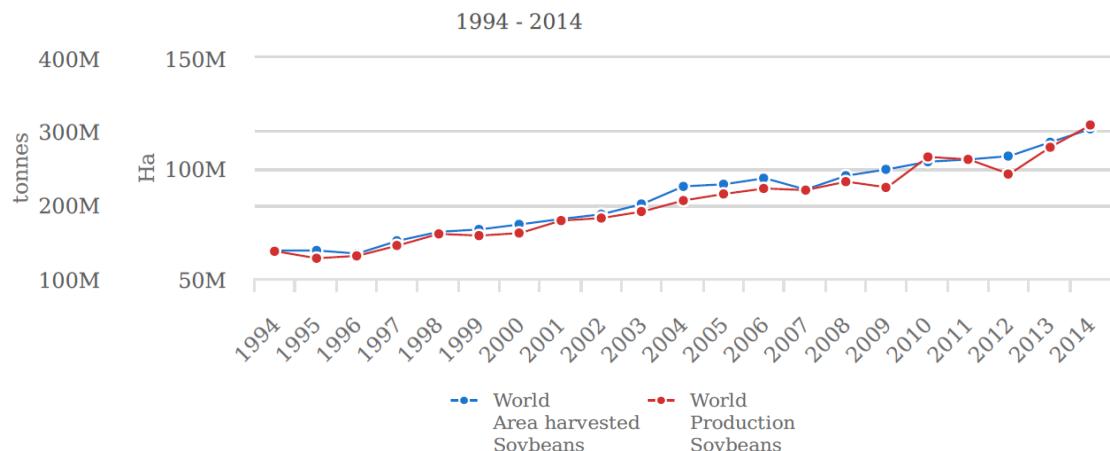


Gráfico 02: Unidades de produção e área colhida de soja no mundo (1994-2014)

Fonte: FAOSTAT (2016)

O complexo da soja em termos de comércio exterior tem como principais países exportadores: Brasil, Argentina e Estados Unidos. A exportação em grão (*in natura*) passou de 4 milhões para 91 milhões de toneladas de 1961 a 2011 (crescimento de 2.000%), sendo que inicialmente os Estados Unidos dominavam mais de 90% deste valor, mas foram perdendo peso relativo com a expansão do Brasil e, em menor medida, da Argentina (WESZ JUNIOR, 2014).

O Brasil é o segundo maior produtor de soja do mundo, só ficando atrás dos Estados Unidos, conforme a figura a seguir. Em dados de 2014, os Estados Unidos produziram 108.013.660 milhões de toneladas, o Brasil 86.760.520, a Argentina 53.397.715, a China 12.200.000 e a Índia 10.528.000 (FAOSTAT, 2014).

Em termos de exportação, o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) projeta que os Estados Unidos tenha em 2021, 25% de sua produção vendida ao exterior, enquanto o Brasil entre 32 e 36%. Ou seja, as perspectivas apontam que o Brasil se consolide cada vez mais como grande produtor e exportador de soja.

Para Oliveira (2015), em nível global, entre 1961 e 2009, a área de produção de soja aumentou em 400%, e, combinado com o aumento do rendimento por hectare, a produção de soja cresceu mais de 800%. Apenas 6% de toda a soja produzida no mundo é consumido como alimento humano diretamente, enquanto que mais de 90% do restante é esmagada para produção de ração animal. Pode-se perceber, ainda, o aumento rápido da produção de soja no Hemisfério Ocidental, e parcela crescente da contribuição brasileira aos mercados internacionais, conforme o gráfico 03 a seguir:

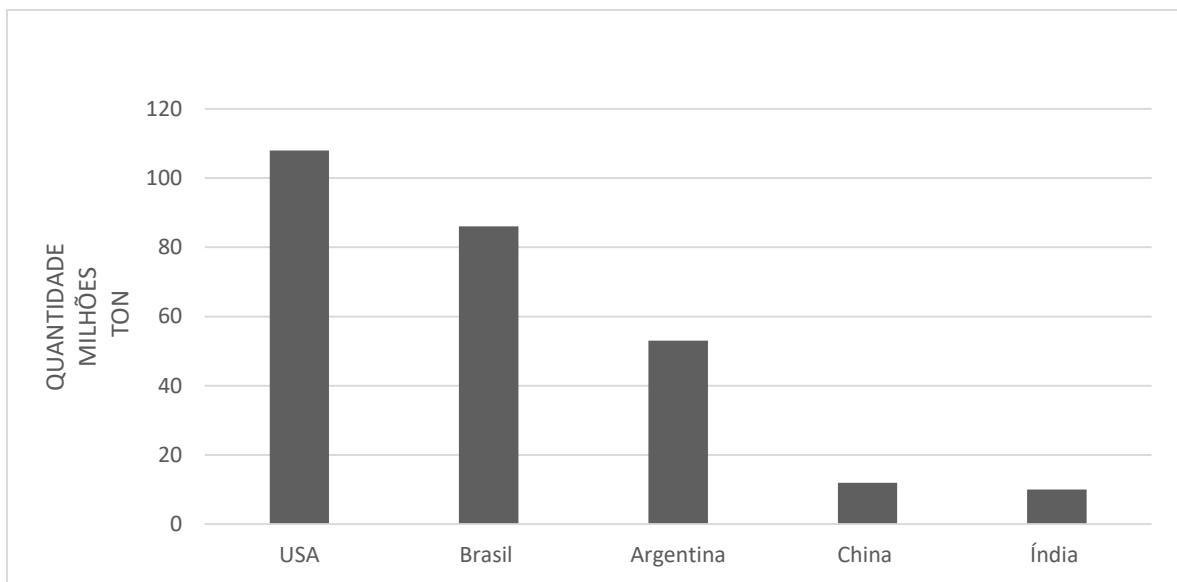


Gráfico 03 - Produção de Soja – 5 Maiores Produtores Mundiais 2014

Fonte: FAOSTAT (2016)

Segundo Hirakuri, Lazzarotto (2014) aproximadamente 90% dos grãos produzidos irão para o processo de esmagamento para gerar farelo e óleo de soja, numa proporção de 80/20, assim, o principal produto gerado nesse processo será o farelo para ração animal. Ou seja, a demanda por soja em grão e seu principal derivado será dependente do mercado de carnes.

Analizando o panorama mundial das atividades do “subsistema produtivo de grãos”, Wilkinson (2009) ressalta que os principais países produtores de soja desenvolvem estratégias visando promover novos mercados e ampliar o consumo dos três tipos de soja: convencional, transgênica e orgânica. No âmbito das barreiras ao comércio internacional da soja, os subsídios e as tarifas representam importantes obstáculos à competitividade brasileira nos principais mercados de importação, especialmente nos Estados Unidos, onde a política de subsídios acaba impactando a cotação de preços para baixo no mercado de *commodities* internacionais.

A competição global de soja tornou a China o país de maior atração para investimentos estratégicos no aumento de escala de produção e na diversificação da produção, ampliando a produção de farelo e óleo de soja. O crescimento da renda da população de mais baixa renda na China vem induzindo o maior consumo de carne, especialmente aves e suíños. Por conta disso há maior necessidade de produção de ração animal e óleo. A Bunge, maior empresa processadora de soja do mundo, lidera os investimentos de multinacionais na compra de unidades de esmagamento de soja na China. O grupo de empresas transnacionais processadoras de soja, que estavam fazendo investimentos na China em 2009, além da Bunge, era composto por Cargill, ADM e Louis Dreyfus (WILKINSON, 2009).

Para Schlesinger (2013), o crescimento econômico da China e Índia na última década elevou a demanda por soja para a produção de ração. Atualmente a China é maior compradora da soja do Brasil. Nas importações, a Europa era o principal destino da soja em grão, absorvendo mais de 55% das aquisições até o início dos anos noventa. A partir dos anos 2000 a Ásia amplia a sua demanda de forma crescente e passa a responder por três quartos em 2011. Esse resultado se deve, fundamentalmente, à China que passa a adquirir 2/3 das importações mundiais.

A China e a Índia ganham destaque em função das suas grandes e crescentes populações que passam a demandar alimentos em larga escala, favorecendo mercados produtores de grãos como o Brasil:

A China é o fato novo que merece muita reflexão, inclusive para o futuro. Sua população (de mais de 1,3 bilhão de pessoas), seu prolongado crescimento econômico (acima de 7,5% ao ano) e sua urbanização progressiva, tudo isso implica uma demanda por mais alimentos. Com recursos naturais limitados, como terra e água, a estratégia adotada foi a importação, que beneficiou o Brasil. O mesmo poder-se-á dizer, em alguns anos, para a Índia, onde a população deverá ultrapassar a da China (FIGUEIREDO; CONTINI, 2013). (CONTINI, 2014, p. 154)

Os países do cone Sul, (especialmente Brasil e Argentina) e os Estados Unidos são grandes produtores de grão *in natura*, enquanto que a China e os europeus são grandes compradores e processadores:

Na década de 1980 ainda havia certa proporcionalidade entre a participação dos países na produção de soja e a sua capacidade de esmagamento, indicando que geralmente a nação que cultivava a oleaginosa também a industrializava. No período atual, esse processo se modificou com bastante força, onde a produção e o esmagamento perderam o vínculo geográfico. Atualmente, Brasil, Estados Unidos, Paraguai e Uruguai, por exemplo, tem uma participação bastante superior na produção total de soja, enquanto alguns países da Europa (principalmente Holanda, Espanha e Alemanha) e China apresentam crescente capacidade instalada para o processamento do grão. [...] (WESZ JUNIOR, 2014, p. 24-25)

Esse sistema de países produtores e exportadores, mantendo vínculos comerciais com países que beneficiam e vendem os bens finais, gera especialização de etapas da cadeia pelas corporações globais (cadeias especializadas), que controlam suas atividades simultaneamente em vários locais. A capacidade de mobilizar fluxos de recursos em escala global é fundamental para minimizar os custos totais e tirar vantagens dos diferentes fatores de produção entre países (WESZ JUNIOR, 2014).

Para Craviotti (2016), o agronegócio teve um desempenho dinâmico nos últimos 20 anos especialmente para os países que compõe o Mercosul. Estes países tiveram durante o Século XX uma variação em torno dos seus eixos de crescimento econômico, ora voltado para o mercado consumidor interno, ora para o exterior.

Nesse contexto países como o Brasil tiveram um modelo de substituição de importações via processo industrial com a constituição de um mercado doméstico de grande porte na primeira metade do século passado. O setor agropecuário perdeu protagonismo, mas não sua relevância, sendo acionado para abastecer o crescente mercado interno, permanecendo com as estratégias de promoção de exportações:

In the last two decades, several agri-food activities have shown strong dynamism in MERCOSUR countries. Their growth is related to the switch from state-led efforts to build domestic industries and accumulation around national markets that predominated in the middle part of the twentieth century, to 'outward-oriented development' involving export-promotion strategies (Robinson 2012). It occurred in a period of falling trade barriers, the emergence of the World Trade Organization (WTO) WTO and the policy prescriptions associated with the 'Washington Consensus' (Gereffi 2014). In this context, a new division of labor emerged on a global scale, where the agricultural sector of these countries is increasingly engaged in the production of flex crops that can be used as food, feed and biofuels (Borras et al. 2011). (CRAVIOTTI, 2016, p. 1)

A soja tem as características adequadas para a *flex crops*¹⁴, com a produção de alimentos, ração e biocombustível, tornando sua crescente produção integrada a demanda internacional de

¹⁴ A convergência de múltiplas crises (alimentos, energia e combustível, clima e financeiro) no meio do surgimento de novos núcleos de capital global (países BRICS e alguns países de renda média), e as diversas respostas a estes por países e corporações, têm aberto caminho para o surgimento de "culturas flexíveis e commodities". As culturas

commodities. O Mercosul se destaca com plantio de grande área e essa produção é voltada para os mercados externos na Ásia, especialmente China e União Europeia (CRAVIOTTI, 2016).

Para Wesz Junior (2014), o período recente aponta para uma intensa dinâmica da globalização do mercado da soja, que tem se refletido e intensificado nos países da América do Sul. O crescimento vertiginoso da produção de soja durante a segunda parte do século XX e mais acentuadamente dos anos 2000 se deu por conta do aumento da demanda e dos preços internacionais. Este processo muito acelerado acabou por dificultar a “construção de uma governança estruturada”, para tratar das questões sociais e ambientais, geradas em função destes avanços. Esses novos fluxos de comércio internacional acentuaram a participação de empresas transnacionais sobre áreas ainda disponíveis.

Para Maciel de Paula et al., (2015), o sistema agroalimentar tem sido marcado, desde o final dos anos de 1990, por uma intensa instabilidade nos preços das *commodities* agrícolas cujas consequências foram mais perceptíveis nos países menos desenvolvidos e mais dependentes de importações. Para essa instabilidade contribui a forte relação entre a lógica financeira e o mercado real de *commodities*. Para os autores:

[...] Com isso, os preços agrícolas deixaram de responder apenas aos estímulos da esfera real de oferta e demanda, e passaram a refletir a crescente conversão das *commodities* em ativos criados e negociados na esfera financeira. (...) (MACIEL DE PAULA et al, 2015, p. 295)

Para um maior entendimento da relação entre a lógica financeira e o mundo real das transações comerciais, temos que entender a formação de um circuito financeiro global e sua expansão rumo ao sistema agroalimentar. Existe uma transformação das *commodities* em derivativos e nas operações de mercado futuro. Com isso, operações financeiras passam a influenciar a formação de preços e expectativas futuras dos mercados de *commodities* agrícolas. Os preços dessas mercadorias não são reflexo apenas das forças de mercado, é também reflexo dos mercados financeiros, tornando complexa as expectativas quanto à formação dos seus preços.

Estas dinâmicas de financeirização podem estar associadas a diversas ferramentas usadas pelas principais empresas do agronegócio mundial:

También las *traders* desarrollan dinámicas de financiarización a través de distintos tipos de herramientas (consorcios sobre capital de riesgo, fondos de cobertura, fondos de pensión y fondos soberanos). Las cuatro compañías hegemónicas participan de estas actividades de dos maneras: por un lado, como propietarias de fondos de inversión y como firmas de gestión de activos, y por otro, como receptores de capitales de las instituciones financieras que invierten en los mercados agrícolas y que viabilizan, entre otros, el financiamiento de los mercados de futuros. (GORENSTEIN e ORTIZ, 2014, p. 67-68)

As empresas que controlam boa parte do setor agroindustrial internacional, além de sua atuação na cadeia produtiva e comercial, participam ativamente das operações financeiras que complementam, dão suporte e valorizam o mercado agrícola.

Conforme Maciel de Paula e Bastos (2009), existe um padrão no comércio internacional de alimentos, desencadeado pela industrialização crescente de alimentos. Os produtos processados ditam o ritmo principalmente dos países mais desenvolvidos no mercado internacional:

flexíveis são aquelas que têm usos múltiplos e/ou flexíveis: alimentos, ração animal, combustível e outros usos comerciais e industriais. Na verdade, a corrida planetária contemporânea por novas áreas de produção, está interligada com o aumento das culturas flexíveis e das *commodities*: soja, cana-de-açúcar, óleo de palma, milho, mandioca, árvores industriais. (TNI, 2017)

[...] Assim, a conquista de espaços no mercado internacional passa a depender mais da capacidade dos agentes de romper limites no terreno das inovações tecnológicas, diferenciando produtos, e do grau de articulação entre os diferentes segmentos industriais, frente à globalização do padrão de consumo. Consequentemente, não só a competitividade dos sistemas agroindustriais se distancia da base rural em direção aos segmentos industriais como também as trocas internacionais passam a ser marcadamente intraindustriais. (MACIEL DE PAULA e BASTOS, 2009, p. 306)

Entretanto muitos países em desenvolvimento, ainda têm as *commodities* agrícolas como item principal na sua pauta de exportações:

[...] enquanto a progressiva “descommoditização” do comércio de alimentos tem sido mais perceptível nos países desenvolvidos, a partir de estruturas industriais semelhantes, países menos desenvolvidos ainda se mantêm presos à preponderância de *commodities* em suas exportações. (...) (MACIEL DE PAULA; BASTOS, 2009, p. 307)

Estes mercados de produtos processados, entretanto, se tornam cada vez mais amplos e complexos, abrangendo cadeias *fast-food* até produtos frescos de alto valor. O consumo de produtos processados nas economias desenvolvidas ainda responde pela maior parte do mercado global alimentos. Mas tem havido um deslocamento da demanda para produtos mais sofisticados, em geral acoplados a serviços e conveniências. Apesar das diferenças entre os padrões nacionais de consumo alimentar, a proporção dos produtos de alto valor chega a quase 80% do comércio mundial do agronegócio (MACIEL DE PAULA; BASTOS, 2009).

Ou seja, enquanto o “padrão” do comércio internacional de alimentos é crescente em produtos manufaturados ou processados, o agronegócio brasileiro continuou sendo um exportador de matéria-prima. Cabe também a análise do peso das empresas processadoras que coordenam um complexo de atividades agroindustriais.

As empresas processadoras, que em geral têm suas matrizes nos países mais desenvolvidos, buscam novos mercados e o controle da produção das *commodities* nos países com disponibilidade de fatores de produção para ampliar sua competitividade no mercado internacional:

Nesse contexto, o domínio das grandes empresas agroalimentares ocorre primeiramente a partir de seu deslocamento em direção à base produtiva de *commodities*, instalando capacidade produtiva nas regiões produtoras e processadoras. Em segundo lugar, as necessidades de processamento industrial nos países importadores têm levado aquelas empresas a explorarem mercados consumidores por meio de investimento direto (IDE), em particular onde o nível de demanda se aproxima do predominante entre países desenvolvidos. A facilidade de transferência e adaptação tecnológica na esfera de processamento acaba permitindo que empresas optem por ampliar suas vendas através de estratégias de IDE, considerando essa mobilidade de capital e tecnologia entre os mercados. [...] (MACIEL DE PAULA; BASTOS, p. 308-309, 2009)

A estratégia de abrir filiais, em países detentores de condições competitivas melhores que as matrizes, não é recente e nem exclusiva das empresas do sistema agroalimentar, entretanto as iniciativas de IDE são o melhor caminho para explorar os mercados por dentro, em substituição às exportações, particularmente nos países cujos mercados consumidores são extensos o suficiente para absorver filiais de grandes investidores da indústria alimentar, por isso criam ou adquirem marcas de produtos com boa aceitação no mercado nacional via fusão e aquisição de empresas.

As empresas processadoras e exportadoras exercem o controle da produção primária até a fase industrial, como vimos acima via IDE. Mas para a padronização internacional dos

alimentos, foi fundamental a padronização de alimentos industrializados e um sistema de distribuição em massa desses produtos a partir de cadeias internacionais de vendas em atacado e varejo, como os supermercados (MENDONÇA, 2015).

Para a internacionalização do agronegócio foi necessária ainda a difusão de novas tecnologias na agricultura, gerando relativa dependência do processo produtivo agrícola de certos insumos industriais sob controle de empresas multinacionais. As culturas agrícolas passam a ser dependentes de fertilizantes e sementes que vão se concentrando a partir dos anos 1970 em empresas que até hoje controlam esses setores:

Na década de 1970, a indústria de fertilizantes estava entre as quatro maiores do mundo, atrás somente dos setores de petróleo, aço e cimento. Segundo declaração do economista-chefe da Agência do Departamento de Estado dos EUA para o Desenvolvimento Internacional, John W. Mellor, “no geral, a Revolução Verde é principalmente um esquema de fertilizantes” (PERELMAN, 1979, p. 169-171). (MENDONÇA, 2015, p. 391)

Grandes empresas das áreas petroquímicas e farmacêuticas como Monsanto, Pfizer, Shell e ARCO passam a atuar também no setor de produção de sementes, promovendo fusão e aquisições junto a empresas especializadas na área. Estas desenvolvem as sementes híbridas, que não podem ser reproduzidas naturalmente, tendo que ser revendidas a cada novo processo produtivo, abrindo, assim, uma nova possibilidade de obtenção de lucros.

Ao analisar as transformações atuais da agricultura e a produção de alimentos na América Latina e Caribe, Gorenstein e Ortiz (2016) reconhecem que o poder do capital transnacional nos setores de produção e distribuição tem se intensificado, através de continuas aquisições, fusões, alianças, contratos e acordos informais. Esse processo está combinado com a presença crescente de empresas latinas transnacionais denominadas de “translatinas”. Todo este processo acabaria por limitar o papel desempenhado pelos Estados nacionais na regulação do setor agrícola.

Segundo Gorenstein e Ortiz (2016), uma estrutura global assentada no tripé alimento-ração-combustível define o lugar do cone Sul enquanto fornecedor de matéria prima alimentar humana e animal, mas também com o uso crescente da produção agrícola para atender a demanda de biocombustíveis:

[...] Mientras que el Cono Sur es un proveedor importante de la soja que sirve como insumo para la producción de carne, también se han expandido otros «cultivos flexibles» o «comodines» –maíz, caña de azúcar y palma– con destino alimentario pero también utilizables como pienso o biocombustible. (GORENSTEIN e ORTIZ, p. 65, 2014)

Um dos aspectos mais importantes da expansão de empresas transnacionais é a expansão das terras destinadas ao cultivo agroindustrial. Neste processo são incorporadas novas áreas, causando, por exemplo, o desmatamento em áreas de floresta, assim como a substituição de outras culturas em favor das que apresentam maior rentabilidade naquele momento específico do mercado. Isso se aplica também à retirada de agricultores familiares de suas áreas tradicionais de cultivo através do aquecimento do mercado de terras em áreas de expansão da fronteira.

Esses processos ocorrem em várias partes do mundo e se incorporam a realidades agrárias locais específicas, tendo as grandes corporações de se adaptar às dinâmicas territoriais de cada país ou região. Nos países da América do Sul, ainda há grandes áreas já incluídas no controle do capital estrangeiro:

[...] En este proceso se combina el crecimiento de los cultivos flexibles y la concentración, extranjerización y acaparamiento de tierras, entendido como el control extendido sobre grandes superficies y otros recursos, a través de diversos mecanismos que involucran el capital de gran escala nacional o internacional. Así, hay capitales provenientes del Golfo Pérsico, China y Corea del Sur (en Argentina y Brasil); de Estados Unidos y países europeos (principalmente en Colombia, Perú y México); y de Japón (en Brasil, Colombia y Ecuador). Entre los capitales translatinos, los originarios de Argentina se orientan básicamente a los países del Mercosur; los de Brasil, a los países con los que comparte frontera, más Chile; y este último, a su vez, realizó adquisiciones de tierras destinadas a forestación y viñedos en Argentina, Brasil y Uruguay, más Colombia, Ecuador y Perú. (GORENSTEIN e ORTIZ, 2014, p. 66)

Estes autores lembram que a incorporação de terras ao processo produtivo nem sempre significa a transferência do título de propriedade para a empresa ou para o produtor rural diretamente. Pode funcionar de uma forma mais flexível, como o arrendamento de terras junto a antigos proprietários, como por exemplo os *pools de siembra*, muito utilizados na Argentina e Uruguai:

Estas operaciones no siempre implican la transferencia de los títulos de propiedad de la tierra. Los *pools* de siembra –modalidad difundida desde Argentina y Uruguay– arriendan grandes superficies a terceros para producir en gran escala, centralizando aportes de capital y tecnología. Los ejemplos más relevantes son los de las argentinas Cresud y Los Grobo, que operan en Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil. En esta estrategia productiva, además, hay asociaciones de firmas locales con empresas o fondos extrarregionales, o intervención directa de estos últimos. Por ejemplo, Cresud se alió con la mayor compañía agrícola china, Heilongjiang Beidahuang Nongken Group, para adquirir tierras y cultivar soja en América Latina; al mismo tiempo, el fondo de cobertura El Tejar, con sede en Londres, cultiva un millón de hectáreas de soja, maíz y algodón en Argentina, Brasil y Uruguay, y es solo propietario de 20% de sus tierras de cultivo y arrienda el resto. (GORENSTEIN e ORTIZ, 2014, p. 66-67)

Além da aquisição e dos sistemas de arrendamento, um pequeno grupo de empresas dominam a oferta de sementes, de agroquímicos e de fertilizantes - Monsanto, Dupont, Dow, Basf, Syngenta e Bayer – empresas conhecidas como *big six*:

[...] En tal sentido, las *big six* (Monsanto, Dupont, Dow, Basf, Syngenta y Bayer) han realizado importantes inversiones directas construyendo plantas de herbicidas, montando centros de servicios y adquiriendo empresas que contaban con redes nacionales de distribución que abarcan gran parte del territorio cultivable en América Latina y el Caribe. El proceso de concentración de estos mercados se sigue acentuando tanto por las ventas entre ellas de unidades de negocios como por las megafusiones entre corporaciones, y se explica por la fuerte complementariedad existente entre la demanda de semillas y la posibilidad de armar paquetes tecnológicos con otros productos de la marca, atándolos comercialmente. (GORENSTEIN e ORTIZ, 2014, p. 67)

O comércio internacional de *commodities* agrícolas também apresenta uma estrutura concentrada, com um número pequeno de empresas dominando este mercado. Praticamente quatro empresas conhecidas como o grupo ABCD (ADM, Bunge, Cargill, Louis Dreyfus *Commodities*) controlam as compras de matérias primas, de exportação, de armazenamento e de transporte, incluindo complexos portuários nos países e regiões, de onde parte a produção das *commodities* agrícolas, especialmente grãos e seus derivados:

[...] Estas grandes *traders* manejan más de 90% de la comercialización externa de Brasil, tras un proceso de reversión producido por el avance de la frontera agrícola hacia el centro-oeste y norte y la expansión del complejo sojero, que exigió nuevos sistemas de logística, transporte y puntos de venta. [...] (GORENSTEIN e ORTIZ, 2014, p. 67-68)

Estas empresas têm grande capacidade de controle e coordenação sobre todas as atividades das cadeias produtivas e dos recursos necessários para mobilizá-los. Quando se estabelecem nas novas regiões, especialmente no interior do Brasil e das áreas da Amazônia, geram grandes expectativas econômicas como empregos e oportunidades de negócios.

De acordo com Contini (2014), a dinâmica de crescimento do agronegócio brasileiro depende fundamentalmente da demanda externa. O comércio internacional no Século XX tem aumentado com a participação decisiva dos países do hemisfério Sul e do fluxo comercial estabelecido entre eles (Sul-Sul). E entre esses países a China é o maior exportador de produtos industrializados e importador de matérias-primas como minério de ferro e soja. Por outro lado, o Brasil se destaca através da exportação dessas matérias-primas, em grande parte produtos do agronegócio:

[...] Ademais, argumenta-se que a incorporação de pequenos produtores brasileiros – hoje excluídos do mercado, como analisado por Alves et al. (2013) –, com a possibilidade de se tornarem médios produtores, gerara um maior volume de produção, que o mercado interno terá dificuldades de absorver. As exportações representarão um instrumento para manter os preços em níveis de rentabilidade. O agronegócio brasileiro criara, assim, oportunidades de negócios e, ao mesmo tempo, terá a responsabilidade de suprir de alimentos e outros produtos agropecuários os países com dificuldade de abastecimento de seus mercados. (CONTINI, 2014, p. 150)

Esse autor¹⁵ apresenta uma visão muito positiva do agronegócio como propulsor do crescimento agropecuário brasileiro e responsável pelo suprimento de alimentos no comércio internacional. E ainda promovendo a inclusão de médios produtores neste tipo de atividade. A seguir, os países de destino das exportações brasileiras do complexo da soja representada na tabela 01 que segue:

¹⁵ Os autores tratados nesta parte do texto, tem posições completamente distintas no campo político e analítico (CONTINI X GORENSTEIN e ORTIZ). São autores com visões mais alinhadas ao “modelo” como Contini e os outros mais críticos ao “padrão” desenvolvido pelo agronegócio exportador como GORENSTEIN e ORTIZ.

Tabela 01: Exportações brasileiras, por países de Destino: Complexo de Soja

Países de Origem	2013		2014		2015		Jan-Nov/15		Jan-Nov/16	
	Quant.(t)	Valor FOB (US\$1000)								
GRÃO										
Alemanha	317.883	167.631	650.111	327.155	458.583	176.189	458.583	176.189	758.246	272.151
China	32.251.521	17.147.972	32.664.328	16.615.160	40.925.507	15.787.786	40.497.706	15.625.317	38.084.296	14.188.465
Espanha	1.962.643	1.058.680	2.120.346	1.072.905	2.376.257	909.472	2.260.341	866.124	1.621.691	598.682
França	149.691	79.619	191.904	99.921	339.035	129.552	339.035	129.552	232.341	94.196
Itália	356.106	190.682	462.157	249.689	85.996	34.198	85.996	34.198	494.207	185.517
Japão	610.599	328.959	581.066	299.754	473.977	185.150	473.924	185.129	454.399	171.740
Países Baixos	1.585.903	829.561	-	-	1.496.072	580.866	1.495.386	580.556	1.487.288	570.236
Russia	-	-	-	-	-	-	487.139	204.939	861.557	344.434
Tailândia	-	-	-	-	-	-	1.610.271	623.884	1.533.066	586.060
Outros	5.561.759	3.009.195	9.022.088	4.612.794	8.167.174	3.178.615	5.883.002	2.274.482	5.397.653	2.043.112
Soma	42.796.104	22.812.299	45.692.000	23.277.378	54.322.601	20.981.829	53.591.382	20.700.370	50.924.744	19.054.593
FARELO										
Alemanha	1.243.052	667.687	1.486.783	794.706	1.444.084	610.338	1.286.017	541.916	1.191.715	454.685
China	25.943	10.917	112.929	56.629	1.600	638	1.600	638	8.521	3.446
Dinamarca	159.597	80.863	126.409	71.863	54.879	24.272	38.448	18.289	-	-
Espanha	244.006	115.818	509.992	241.185	443.865	154.109	403.967	140.832	365.207	134.098
França	1.545.462	740.727	1.831.577	858.556	1.703.572	624.159	1.584.024	586.041	1.692.603	577.378
Irã, Rep.	535.476	269.973	204.840	102.098	500.170	179.042	500.144	179.020	617.900	204.073
Itália	362.104	177.157	357.518	177.916	313.938	124.611	298.938	118.986	157.907	55.010
Países Baixos	4.247.432	2.302.145	3.452.030	1.890.371	3.120.910	1.336.593	2.894.983	1.252.113	2.608.470	1.005.791
Tailândia	923.150	457.995	1.217.295	605.928	1.167.396	441.115	1.149.902	434.543	1.432.770	498.701
Outros	4.047.324	1.963.991	4.416.951	2.201.334	6.076.247	2.326.198	5.626.008	2.162.204	5.356.763	1.887.756
Soma	13.333.546	6.787.272	13.716.324	7.000.584	14.826.662	5.821.074	13.784.030	5.434.582	13.431.856	4.820.939
ÓLEO BRUTO, REFINADO E OUTROS										
Bangladesh	61.896	64.345	106.461	87.871	154.548	104.962	125.284	86.131	64.981	44.918
China	529.034	517.145	396.088	339.837	205.247	139.028	201.229	136.307	247.377	172.974
Hong Kong	3.700	3.756	5.600	4.968	8.000	5.444	8.000	5.444	2.192	1.637
Índia	241.899	232.755	423.857	366.527	814.577	551.864	701.002	477.890	517.841	357.193
Irã, Rep.	84.000	85.335	45.753	34.172	44.937	31.492	44.937	31.492	51.000	32.633
Países Baixos	9.818	9.378	250	558	433	512	403	457	196	366
Outros	432.121	453.213	327.086	295.725	442.206	320.751	413.658	300.990	296.587	229.385
Soma	1.362.467	1.365.928	1.305.096	1.129.659	1.669.949	1.154.053	1.494.513	1.038.712	1.180.173	839.107

Fonte: SECEX (2017)

Ao analisar os dados da balança comercial brasileira em relação ao do agronegócio, entre os anos de 1989 a 2013, Contini (2014), percebe que nossos fluxos comerciais tem um forte

crescimento a partir de 2004, com uma queda em 2009 em consequência da crise internacional, mas retoma o crescimento de 2010 em diante:

Até o ano 2004, o Brasil era um país fechado ao comércio internacional. O valor das exportações, em valores nominais, foi de apenas US\$ 34,4 bilhões em 1989, apenas superando os US\$ 100 bilhões em 2005 e atingindo a US\$ 200 em 2010. O recorde foi em 2011, com US\$ 256 bilhões. Nos últimos dois anos (2012 e 2013), as exportações totais brasileiras situaram-se em posição levemente superior a US\$ 242 bilhões. (CONTINI, p. 151, 2014)

Esse desempenho positivo melhor ocorreu através dos fluxos de exportação dos setores do agronegócio, que em 1989 atingiram US\$ 13,9 bilhões, fechando em 2013 em valor muito próximo de US\$ 100 bilhões. Recentemente, a crescente demanda externa elevou os preços internacionais das principais commodities, criando condições de rentabilidade para o setor (CONTINI, 2014). A seguir na tabela 02, o fluxo internacional (balanço de oferta e demanda) do complexo da soja:

Tabela 02: Balanço de oferta e demanda brasileira (Em 1.000 toneladas) (Continua)

PRODUTO	SAFRA	ESTOQUE INICIAL	PRODUÇÃO	IMPORTAÇÃO	SUPRIMENTO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO	ESTOQUE FINAL
SOJA EM GRÃOS	2011/12	3.016,50	66.383,00	266,5	69.666,00	36.754,00	32.468,00	444
	2012/13	444	81.499,40	282,8	82.226,20	38.694,30	42.791,90	740
	2013/14	740	86.120,80	578,7	87.439,60	40.200,00	45.692,00	1.547,60
	2014/15	1.547,60	96.228,00	324,1	98.099,70	42.850,00	54.324,00	925,7
	2015/16	925,7	95.434,60	500	96.860,30	43.700,00	51.300,00	1.860,30
	2016/17	1.860,30	102.446,60	300	104.606,90	45.500,00	56.500,00	2.606,90
FARELO DE SOJA	2011/12	3.177,80	26.026,00	5	29.208,80	14.051,10	14.289,00	868,7
	2012/13	868,7	27.258,00	3,9	28.130,60	14.350,00	13.333,50	447,1
	2013/14	447,1	28.336,00	1	28.784,10	14.799,30	13.716,00	268,8
	2014/15	268,8	30.492,20	1	30.762,00	15.100,00	14.826,70	835,3
	2015/16	835,3	30.954,00	1	31.790,30	15.500,00	14.100,00	2.190,30
	2016/17	2.190,30	32.340,00	1	34.531,30	16.000,00	15.900,00	2.631,30
ÓLEO DE SOJA	2011/12	988,5	6.591,00	1	7.580,50	5.172,40	1.757,10	651
	2012/13	651	6.903,00	5	7.559,00	5.556,30	1.362,50	640,2
	2013/14	640,2	7.176,00	0,1	7.816,30	5.930,80	1.305,00	580,5
	2014/15	580,5	7.722,00	25,3	8.327,80	6.359,20	1.669,90	298,7
	2015/16	298,7	7.839,00	60	8.197,70	6.380,00	1.400,00	417,7
	2016/17	417,7	8.190,00	40	8.647,70	6.600,00	1.550,00	497,7

Fonte: CONAB (2017)

Nos anos 2000, a crescente demanda externa elevou os preços internacionais das principais *commodities*, criando condições de rentabilidade para o setor. Houve uma pequena diversificação dos produtos exportados do agronegócio no final do século XX, entretanto os cinco principais produtos de exportação situam-se entre 70% e 80%, em comparação com o valor total das exportações. Isso significa que os demais produtos do agronegócio tiveram participação menor do que 30% (CONTINI, 2014).

Grande parte da produção dos Estados Unidos (60 milhões de toneladas) será processada no mercado doméstico, e 57 milhões de toneladas da Argentina serão processadas naqueles

país, enquanto no Brasil, apenas 16 milhões. Demonstrando que o perfil exportador brasileiro é baseado em soja em grãos.

O mercado de soja é cada vez mais globalizado, contando com o crescimento vertiginoso da produção durante a segunda parte do século XX e mais acentuadamente dos anos 2000, por conta do aumento da demanda e também dos preços internacionais. Esses, (preço e demanda internacional) são os principais indicadores de aumento do plantio e produção de soja sobre áreas na Amazônia, que se alia às limitações do governo em regular as relações sociais, fundiárias, ambientais e do trabalho, em grandes distâncias territoriais, construindo um cenário propício para a expansão desordenada.

O padrão produtivo dos países desenvolvidos, com industrialização crescente dos alimentos, utiliza a produção agrícola, em grande parte como matéria-prima para abastecer as agroindústrias. No Brasil o padrão de exportação é de produtos *in natura*, grande parte do que se exporta é grãos. As empresas multinacionais controlam tanto o setor de comercialização de alimentos quanto os setores de produção de insumos industriais como fertilizantes e agroquímicos.

1.3- EXPANSÃO DO AGRONEGÓCIO NO BRASIL

No Brasil, a soja foi introduzida inicialmente na região Sul, nos estados do Paraná e Rio Grande do Sul. Houve forte expansão na sua produção a partir dos anos 1960¹⁶. Neste período prevalecia a pequena propriedade, com os agricultores organizados em cooperativas (SCHLESINGER, 2013)

A produção de soja obteve um crescimento vertiginoso nos anos no fim dos anos de 1960 e início de 1970 em função da necessidade do governo incentivar uma cultura de exportação para garantir saldo na balança comercial, durante o período do “milagre econômico” (1967-1973). Na maior parte a produção se concentrava no Sul, mas já tinha início a sua expansão sobre o bioma do Cerrado.

Com a abertura da BR-163, no início dos anos 1970, ligando Cuiabá-MT a Santarém-PA, junto com outros programas, como os de colonização¹⁷, a produção de grãos, principalmente de soja, ampliou-se e tornou-se a região Centro-Oeste a maior região produtora do país (SCHLESINGER, 2013). Outras regiões do país também passaram a fazer parte do processo de expansão da soja.

Para Bertrand et al., (1987) o estado brasileiro¹⁸ intervém decisivamente para a expansão da soja no país, a partir de uma série de interesses convergentes: do próprio Estado, com a necessidade de consolidar o crescimento econômico do país no período militar, dos produtores, em busca de alternativas de cultura rentáveis, e de industriais, que nela veem um fator de

¹⁶ No plano internacional a produção de soja ganhou impulso entre as duas grandes guerras mundiais. É neste período que os Estados Unidos passam a ser o maior produtor e exportador. Cria-se uma nova forma de produzir carnes para alimentação humana, onde os animais são criados em regime de confinamento, e sua ração é a base de farelo de milho e soja (SCHLESINGER, 2013).

¹⁷ Estas políticas e programas serão vistos no capítulo 2, nos aspectos que tiverem relação com os objetivos do trabalho.

¹⁸ Nos anos 1970 o Estado brasileiro intervém a partir de “Um sistema muito seletivo de crédito com taxas de juros negativas, isto é, inferiores a inflação, apoiava primeiramente as culturas de exportação “não tradicionais”, e transformáveis pela indústria. Dessa ótica a soja se impôs como a cultura ideal. A demanda mundial desse produto não parava de crescer e ele podia ser transformado industrialmente sob a forma de óleo ou de torta. Além disso, sua cultura implica maior utilização de insumos (máquinas, adubos, sementes selecionadas, produtos fitossanitários, etc.), que dinamiza a produção industrial para cima da agricultura.” (BERTRAND et al., 1987, p. 92-93)

dinamização da produção e de integração do sistema agricultura e indústria (BERTRAND et al., 1987).

O complexo da soja no Brasil a partir deste período ganha grande projeção com as políticas de incentivo e de fomento, aliadas ao aumento da demanda internacional. De acordo com Wesz Junior (2014, p. 30-31):

[...] foi na década de 1970 que o crescimento da soja tornou-se mais expressivo, com a expansão da área cultivada, que saltou de 1,3 para 8,8 milhões de hectares, e da produção, que passou de 1,5 milhão para mais de 15 milhões de toneladas [...]. Diversos elementos condicionaram este resultado: aumento do preço internacional (principalmente pela quebra de safra na Rússia e na China); crescente demanda por óleos vegetais em substituição às gorduras animais; surgimento de um sistema cooperativista dinâmico, que apoiou fortemente a produção, industrialização e comercialização das safras; construção de uma rede de pesquisa da soja; melhorias nos sistemas viário, portuário e de comunicações, facilitando o transporte e barateando os custos das exportações; estabelecimento de um importante parque industrial de máquinas, de insumos agrícolas e de processamento de oleaginosas; incentivos fiscais ao cultivo do trigo; aumento da demanda interna, proveniente da crescente urbanização e da mudança nos hábitos alimentares da população brasileira; subsídios à exportação sob a forma de isenções, créditos fiscais e taxas de juros favorecidos (Castro, 1996; Bickel, 2004; Embrapa, 2004; Campos, M. C., 2012).

De acordo com Wilkinson (1996), o complexo soja tornou-se o símbolo da modernização agroindustrial brasileira e em 1980 já tinha conquistado 43% do mercado mundial de farelo e 35% das exportações de óleo. A soja tornou-se dominante no mercado interno de óleos comestíveis e estimulou a avicultura intensiva no Brasil.

Segundo Wilkinson (1996), no período do Pós-Segunda Guerra Mundial, e de forma mais contundente nos anos 1970 em diante a busca por maior competitividade na agroindústria brasileira foi condicionada por fatores estratégicos de abastecimento de alimentos e de exportação de matéria-prima. Esta última, a partir dos anos 1990, sendo utilizada para ajuste das contas externas do país no cenário de abertura internacional e de relações de globalização produtiva e comercial. Algumas cadeias alimentares já apresentavam destaque anterior, como o café. Mas a partir dos anos 1970, o suco de laranja, a soja, carnes, lácteos, de forma distinta mostrando dinâmicas de crescimento nos mercados doméstico e internacional.

A produção de soja teve crescimento significativo na década de 1960, entretanto foi na década de 1970 que este crescimento foi mais expressivo e tornou a soja a principal cultura do agronegócio brasileiro:

[...] passando de 1,5 milhão de toneladas, no ano de 1970, para mais de 15 milhões de toneladas em 1979. No final da década de 70, mais de 80% da produção de soja ainda estava concentrado nos três estados da região Sul, embora o Cerrado, na região central do país, sinalizasse que atuaria de forma mais intensiva no processo produtivo da oleaginosa, o que efetivamente ocorreu na década de 80, (AGNOL, LAZAROTTO e HIRAKURI, 2010). (SILVEIRA et al., 2014, p. 05)

Na década de 1980 há uma estagnação tanto da produção como da área plantada. Aquela década foi afetada por uma crise fiscal do Estado Nacional, aliada a altas taxas de inflação. O grosso da produção de soja se deslocou dos estados do Sul para o Centro Oeste, encontrando nas áreas de cerrado do estado do Mato Grosso o ambiente propício para sua expansão.

O complexo da soja apresentou algumas mudanças no início do século XXI. Apesar da maior participação brasileira no comércio internacional, a composição das exportações deste setor passou a ser centrada nos bens de menor valor agregado, especialmente a soja em grão:

A cadeia de agregação de valor do complexo da soja alterou nos últimos 15 anos. Gradativamente, o Brasil tem aumentado proporcionalmente sua participação no mercado internacional da soja via exportação de bens de baixo valor agregado em detrimento de exportação de bens de maior valor agregado, por exemplo, farelo e óleo de soja. (SILVEIRA et al., 2014, p. 01)

Talvez o maior incentivo para as exportações brasileiras *in natura* e consolidação do próprio complexo da soja tenha sido a implementação da lei Kandir em 1996. Esta lei desonerou as exportações de produtos básicos e semielaborados de ICMS, estimulando a exportação de soja em grão em detrimento dos subprodutos farelo e óleo, que têm maior valor adicionado. Ao contrário o país que mais importa do Brasil, a China tem uma política tarifária, taxando menos o produto de baixo valor agregado e aumentando a tarifação na importação de produtos que tenham valor agregado mais alto (SILVEIRA et al., 2014). Essas estratégias são distintas, mas se complementam ao definirem uma divisão do trabalho dentro do complexo produtor da soja.

A partir da lei Kandir em 1996, as exportações brasileiras passaram a crescer de forma vertiginosa. No caso do complexo da soja, há aumento da exportação de grãos em detrimento de farelo e óleo:

Desde a entrada em vigor da lei Kandir, em 1996, as exportações brasileiras de grãos, que representavam 12% do comércio mundial, saltaram para 35%, dez anos depois. Na contramão, o market-share das vendas de farelo encolheu de 47% para 35% no mesmo período e o de óleo, de 44% para 31%, segundo a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove). [...] (WILKINSON, 2009, p. 76)

No período anterior à promulgação da lei Kandir, foi elaborado o Programa de Apoio às Exportações do Complexo de Soja, estudo encomendado por entidades ligadas ao setor como OCB, Associação Brasileira de Agribusiness (Abag), Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja) e Confederação Nacional da Agricultura (CNA). Essas entidades chamaram a atenção do Estado brasileiro para a oportunidade de aumentar a produção e exportação por meio da desoneração tributária da exportação, do combate ao protecionismo e subsídios e da concessão de financiamentos a taxas competitivas. A incidência de tributos sobre a fabricação dos derivados de soja desestimulou os investimentos da indústria processadora no Brasil (WILKINSON, 2009).

Segundo Silveira et al., (2014), com a grande quantidade de terras cultiváveis disponíveis e aumentos expressivos da produtividade no campo, o Brasil tem expandido sua fronteira agrícola. Além desta expansão, o setor agrícola tem sido o principal setor da pauta de exportação e, portanto, tem gerado divisas para a economia. Esse processo pode revelar uma possível reprimarização da pauta exportadora, com consequências negativas para o país.

Um fator importante para aumento da exportação e também no plano internacional é a maior demanda global por alimentos em geral e em particular por carnes, com aumento dos preços internacionais das *commodities* agrícolas:

Em relação ao que se tem observado no Brasil, Carvalho e Carvalho (2011), em seu estudo revelaram uma mudança da pauta favorável às exportações de produtos primários que sugerem uma reprimarização. A razão para isso está ligada ao aumento da demanda mundial por *commodities* que elevou os preços dos alimentos e das matérias-primas provenientes de recursos naturais. Tal situação, entretanto, poderá ser revertida quando a taxa de câmbio nominal voltar a ser depreciada e os investimentos em infraestrutura logística e em inovações forem retomados (CARVALHO E CARVALHO, 2011). (SILVEIRA et al., 2014, p. 04)

Para esses autores, o movimento de maior demanda por alimentos pode estimular a especialização do país e de seu complexo agroindustrial em produtos primários. A tal reprimarização pode ter sido resultado da liberalização econômica e expansão do agronegócio, que aumentou as exportações de matérias-primas agropecuárias de baixo valor agregado, ou seja, as chamadas *commodities* agrícolas e minerais.

A economia brasileira passou por ciclos econômicos que privilegiaram uma pauta agrária exportadora e a substituiu pelo processo industrial, voltado para o mercado interno. Mas apesar dessas mudanças estruturais, as *commodities* sempre estiveram presentes em nossa economia. O crescimento recente das atividades do agronegócio da soja revela que essa dinâmica estrutural de relativa dependência da exportação de *commodities* parece ainda presente e longe de se exaurir.

Ao comparar as exportações brasileiras em termos agregados com as do agronegócio, pode-se notar entre os anos de 1990 até 2013 que houve um crescimento vertiginoso dos setores ligados ao agronegócio nacional em comparação aos outros setores, demonstrando um relativo dinamismo das atividades agropecuárias voltadas ao comércio externo:

Desempenho melhor ocorreu com as exportações dos setores do agronegócio. No ano de 1989, suas exportações atingiram a apenas US\$ 13,9 bilhões, fechando em 2013 em valor muito próximo de US\$ 100 bilhões. A participação das exportações do agronegócio em comparação com as exportações totais situou-se próximo dos 40%, e indicando certa constância. Podia-se esperar que, com o desenvolvimento global do país, as exportações, principalmente as agrícolas, perdessem sua posição de participação, o que não ocorreu. Isso indica seu dinamismo, por um período relativamente longo, que se estende até os nossos dias. (CONTINI, p. 151-152, 2014)

Esse dinamismo para Contini (2014) foi fruto da abertura de nossa economia a partir de 1990, da adoção de novas tecnologias e do aumento da demanda externa que elevou os preços internacionais das principais *commodities*, criando condições de rentabilidade para o setor. Apesar de haver uma relativa diversificação da produção do agronegócio brasileiro nas últimas décadas, as exportações do agronegócio ainda estão concentradas em 5 produtos, com destaque para a soja, carnes, complexo sucroalcooleiro e produtos florestais.

A dinâmica do agronegócio brasileiro, segundo Contini (2014) está relacionada ao aumento nas exportações, pois o mercado interno não tem capacidade de absorver a produção agropecuária crescente.

A dinâmica macroeconômica no Brasil também se relaciona com o crescimento agrícola de exportação da soja e do aumento da produção. A tendência geral da economia brasileira, face aos desequilíbrios externos, foi o fortalecimento e estímulo do agronegócio, como gerador de divisas para equilibrar o balanço de pagamentos.

Nesta linha, Delgado (2012) analisa um período de transição entre duas graves crises cambiais. Nos anos de 1980, as políticas de ajustes macroeconômicos levaram à reforma da política de crédito rural, reduzindo-se o volume e indexando as taxas a juros nominais à inflação. Caracteriza-se um intenso uso de políticas estimuladoras da produção doméstica como instrumento de combate à inflação.

Segundo Jank et al., (2004) os anos de 1970 a 1980 marcaram a primeira expansão da fronteira agrícola do país com o deslocamento de produtores do estado do Rio Grande do Sul para o Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e oeste da Bahia. Neste período predomina o crédito oficial farto e barato. Importantes investimentos também foram feitos em torno da pesquisa agrícola, inclusive com a criação da Embrapa e de Unidades nas áreas do Cerrado que contribuíram para o desenvolvimento de novas variedades de cultivares adaptadas à região.

Para resolver o problema da desorganização da economia brasileira provocada pela crise recessiva, a partir de 1981, e pela estagnação do crescimento econômico, a política econômica do governo militar lança a estratégia de geração de superávit primário, ancorado na exportação

de produtos básicos e agro processados como variável-chave do ajustamento externo e como fonte de divisas para o envio de “renda líquida ao exterior”. No entanto, essa estratégia não promove a recuperação do conjunto da economia, mas apenas dos setores envolvidos no arranjo macroeconômico (DELGADO, 2012).

Em seguida, o período de 1990 a 1999 é caracterizado pelo “choque da eficiência e da competitividade”, decorrente do ajuste econômico resultante da desregulamentação dos mercados, do fim do crédito rural, do endividamento dos agricultores, da abertura comercial e do controle da inflação.

A inserção do país no mercado internacional deveu-se de um lado ao cenário internacional extremamente favorável à exportação da soja e também pelo crescimento da demanda interna. Por outro lado, os investimentos em pesquisa e em logística espacial aumentaram a produtividade e a competitividade do produto brasileiro no mercado externo.

Esses fatores contribuíram para o alargamento da fronteira com a incorporação de novas áreas: Rondônia, Tocantins, Pará, Maranhão, Bahia e Piauí. Tais áreas passam a ser os novos centros da produção da soja nacional. Importantes mudanças ocorreram nesse período, tais como: fim do crédito subsidiado, financiamento por parte dos produtores, com recursos próprios, criação de importantes programas: MODEFROTA e do Fundo Constitucional do Centro-Oeste (FCO), expansão do mercado interno de carnes (bovinos, suínos e aves) e óleos, por exemplo, além do descasamento entre os preços dos produtos e comprometimento financeiro dos produtores, e a criação de mecanismos privados de financiamento.

A segunda crise ocorre em 1999, interrompendo o período de transição, entre os anos 1980 e o final de 1990 e irá demarcar a construção de um novo projeto de acumulação de capital no setor agrícola, através da política econômica e financeira do Estado. Para Delgado (2012), o segundo governo de Fernando Henrique Cardoso lança a “economia política do agronegócio”, recorrendo às cadeias agroindustriais para retirar o país da crise que se aproximava¹⁹. O agronegócio é chamado para gerar saldos comerciais.

Assim, novamente os setores primário-exportadores são acionados para gerar saldo comercial, colocando em pauta, na agenda da política macroeconômica externa do governo, a discussão em torno da agricultura capitalista, autodenominada de “agronegócio”.

Com o fortalecimento dos setores ligados ao “agronegócio”, suas atividades passam a gerar quantidades maiores de produtos e também distinção social. Seus produtos, a exemplo da soja, tornam-se “símbolos de riqueza” no âmbito regional e nacional. Essa visão compreende o caráter estratégico deste setor para a economia brasileira, sob os mais variados argumentos: desde a segurança alimentar até a geração de divisas para o ajuste das contas externas. Dentre os produtos agroalimentares, a soja começou a se destacar como uma das principais *commodities* brasileiras, representando o produto principal do novo ciclo agropecuário do país.

Nos anos de 1990, a produção de soja cresce em média quase 9% ao ano, principalmente pelo aumento da produtividade, pois área cresce em média apenas 2% no mesmo período. A produção de soja alcançou na safra de 1998, 31,3 milhões de toneladas, ocupando uma área de 11,4 milhões de hectares com uma produtividade que alcançava 2.308 kg/ha. Isso ocorreu em decorrência de um aumento de 4,9% ao ano na produtividade média (SILVEIRA et al., 2014).

A produção brasileira se acentua no século XX, passando do patamar de 31 milhões de toneladas produzidas em 1999, para alcançar na safra de 2015 quase 100 milhões, conforme tabela 03 a seguir:

¹⁹ Para Delgado (2012) o “agronegócio” se torna um conceito político de fortalecimento das cadeias agroindustriais frente ao Estado brasileiro e a outros setores econômicos e sociais. Com isso é feito um “pacto político” dos setores dominantes da agropecuária brasileira e as atividades de exportação assumem um papel central na geração de divisas para equilibrar o balanço de pagamentos, especialmente a partir do choque especulativo/cambial.

Tabela 03: Quantidade produzida de soja em grão- Brasil (Toneladas) Anos 1990-2015

ANO	QUANTIDADE	ANO	QUANTIDADE	ANO	QUANTIDADE
1990	19.897.804	1999	30.987.476	2008	59.833.105
1991	14.937.806	2000	32.820.826	2009	57.345.382
1992	19.214.705	2001	37.907.259	2010	68.756.343
1993	22.590.978	2002	42.107.618	2011	74.815.447
1994	24.931.832	2003	51.919.440	2012	65.848.857
1995	25.682.637	2004	49.549.941	2013	81.724.477
1996	23.166.874	2005	51.182.074	2014	86.760.520
1997	26.392.636	2006	52.464.640	2015	97.464.936
1998	31.307.440	2007	57.857.172	2016	-

Fonte: IBGE - Pesquisa Agrícola Municipal (2017)

A produção mundial de soja chegou a 156 milhões de toneladas em 1998/1999, após ter obtido o recorde histórico no ano anterior com 158,1 milhões de toneladas. O volume produzido, concentrado nos EUA, era 74,1 milhões de toneladas; no Brasil, era de 30,9 milhões; Argentina, 18,8 milhões; na China 13,2 milhões de toneladas (SILVEIRA et al., 2014).

Entre 1999 a 2004, corresponde à expansão da oferta e explosão de competitividade, proporcionada por dois fatores: o primeiro, a desvalorização do Real em 1999; e o segundo, o aumento do consumo interno dos países asiáticos, principalmente a China. Os ganhos em competitividade tornaram o país um dos maiores exportadores de *commodities* agroindustriais. A competitividade está relacionada com o nível de câmbio real e as condições de infraestrutura. Essa última ainda se apresenta como um dos grandes gargalos para essa atividade, pois a logística é peça-chave para o sucesso das operações envolvendo o “agronegócio” brasileiro.

Entre 2003 e 2014, segundo dados do MDIC (2015), o superávit comercial do agronegócio brasileiro totalizou US\$ 617,15 bilhões, com o setor tendo respondido no ano de 2013 por nada menos que 41% das exportações.

Como já visto, a produção de soja, até início dos anos 1970, era concentrada nas regiões Sul e Sudeste. Isso se modifica com o processo de espacialização das lavouras a partir do deslocamento de família de agricultores destas regiões para o interior do país.

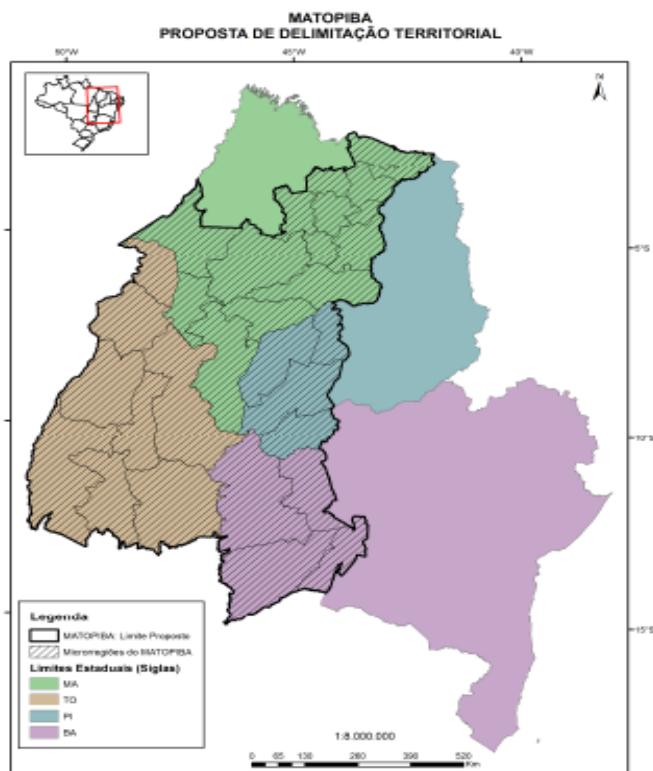
Nos anos de 1980 uma grande área do Centro-Oeste passa a ser cultivada com grãos, com incentivos do governo e após alguns experimentos a soja começa a se destacar. Analisando a expansão territorial da soja dos anos 1970 até 2011, Wesz Junior (2014) demonstra o intenso processo de espacialização da produção de soja nos últimos 40 anos no Brasil:

[...] Ao longo deste período, ficam evidentes dois processos correlatos: expansão para novas regiões e a intensificação em algumas áreas mais “tradicionais”. No que se refere à expansão, é evidente o avanço do cultivo ao longo dos anos. Na safra 1972/73 a soja encontrava-se no Sul do país, além de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Goiás. Em 1980/81 já se pode ver a presença de Mato Grosso, Tocantins, Maranhão e Bahia, enquanto que no início do século XXI inclui-se também Rondônia, Amazonas, Pará e Piauí. Na safra 2010/11, Acre e Roraima passam a fazer parte do grupo, restando “fora” do cultivo da soja na Região Norte apenas o Amapá. Em suma, além do avanço sobre as áreas de cerrado nos estados do Centro-Oeste, Nordeste e Minas Gerais, é evidente a sua expansão na região amazônica. [...] também evidencia uma ampliação da área cultivada no Sul do país, principalmente na última década, mostrando que inclusive nas regiões mais “tradicionais” ocorre uma nova fase de expansão da soja. (WESZ JUNIOR, 2014, p. 33)

Existe uma expansão para praticamente quase todo o país, onde todas as grandes regiões são utilizadas. Mas se destacam o Centro Oeste e uma grande área entre o Centro Oeste, Nordeste e o Norte do país:

[...] Enquanto que na safra de 1972/73 se localizava principalmente no noroeste do Rio Grande do Sul, em 2010/11 estavam difundidas em muitas regiões brasileiras, com destaque para grande parte dos estados de Mato Grosso e do Paraná, sul goiano, oeste baiano, fronteira entre Maranhão, Piauí e Tocantins (corriqueiramente chamada de Mapito), noroeste gaúcho, fronteira entre Goiás e Minas Gerais e a faixa central de Mato Grosso do Sul. (WESZ JUNIOR, 2014, p. 32-33)

O MAPITO tem um acréscimo com o Estado da Bahia e se transformou em MATOPIBA, grande área, agregando Maranhão, Piauí, Tocantins e Bahia. Essa expressão designa uma realidade geográfica que recobre parcialmente os quatro estados mencionados, caracterizada pela expansão de uma fronteira agrícola, baseada em tecnologias de alta produtividade (MIRANDA ET AL, 2014). O mapa 01 abaixo representa a proposta de delimitação territorial MATOPIBA:



Mapa 01: Delimitação territorial do MAPITOBA (MIRANDA et al, 2014)

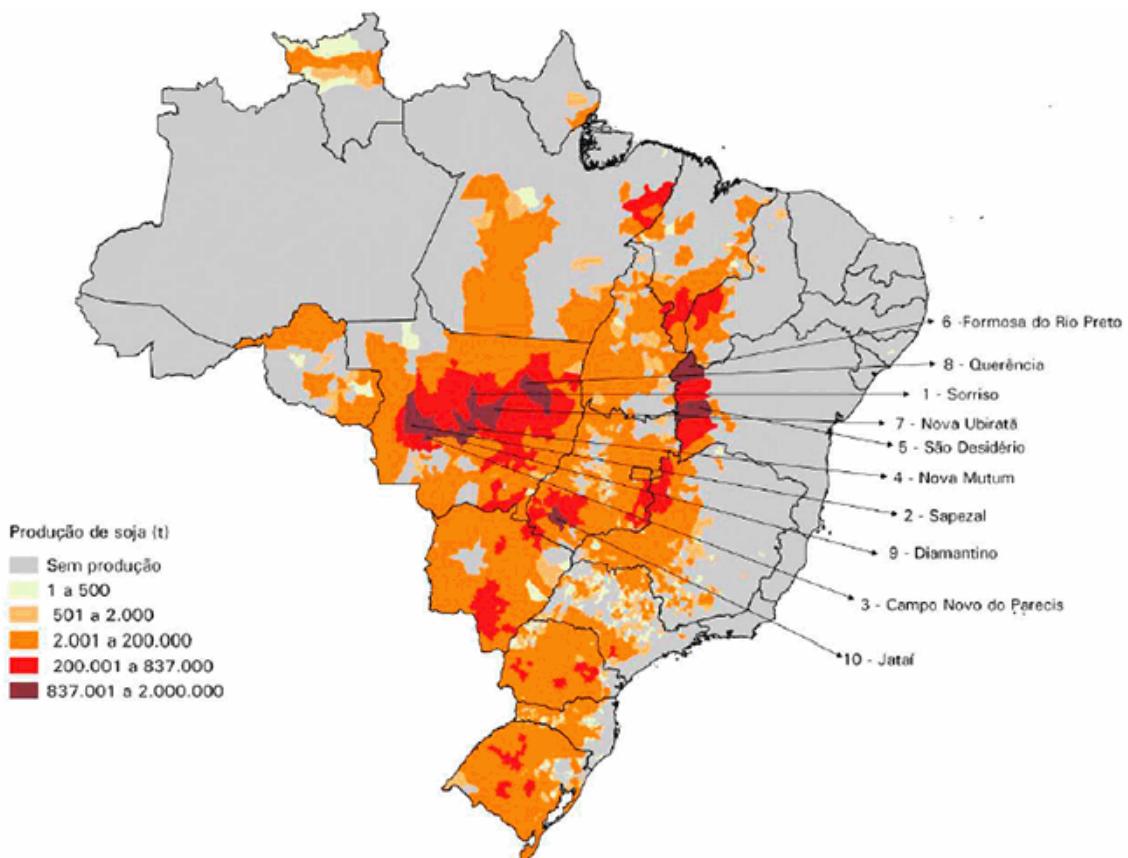
Segundo Miranda et al., (2014) no caso do MATOPIBA, as pastagens nativas extensivas e tradicionais, em áreas de campos e cerrados, são substituídas por culturas anuais intensivas em tecnologia e irrigadas. Esse dinamismo pode ser visto pelas mudanças no uso e ocupação das terras no Oeste baiano, entre 1985 e 2010, além da substituição muito rápida das pastagens extensivas, em campos e cerrados, por uma agricultura mecanizada e áreas de irrigação, transformando as áreas urbanas vizinhas, com a chegada de indústrias e serviços integrados à montante e à jusante da produção agropecuária.

Esta dinâmica ocorre também no Sul dos Estados do Maranhão e do Piauí, em condições agroecológicas e socioeconômicas diferenciadas. No caso do Tocantins, importantes centros,

com suprimentos e com apoio logístico (armazenagem e transporte) ligados às atividades agrícolas em áreas de cerrado, também se consolidaram nos últimos anos.

Essa região passa por uma especialização na produção de grãos: soja, milho, arroz, algodão e outros em menor proporção (feijão e sorgo). Tomando como referência o caso do movimento da distribuição de grãos no MAPITO de 1991 para 2011, além da alteração da soja de 24 para 56 pontos percentuais; observa-se que o arroz perdeu quase 41 pontos percentuais, o algodão ganhou cerca de 10 pontos, e o feijão perdeu mais de três pontos. Houve, ainda, outras mudanças menores (GARAGORRY et al., 2015).

Diniz (2002) aponta para três movimentos simultâneos da produção agropecuária brasileira: deslocamento da agropecuária extensiva, intensificação produtiva nas regiões mais desenvolvidas, e crescimento nas áreas irrigadas do Nordeste. Nestes processos se destacam a produção de grãos, tais como o arroz, o feijão, o milho, o trigo e a soja; que segundo Diniz (2002, p. 24) “foi triplicada em três décadas, surgindo da média anual de 25 milhões de toneladas, no triênio 1978/70, para 77 milhões de toneladas no triênio 1997/99”, conforme o mapa 02 a seguir:



Mapa 02: Quantidade produzida (Toneladas) soja em grãos 2015 (com destaque para os 10 municípios de maior produção).

Fonte: IBGE - Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Agropecuária, Produção Agrícola Municipal (2015).

Para Diniz (2002), o deslocamento da agropecuária extensiva atende a critérios econômico-territoriais como a busca por áreas, com menores preços de terras e adequadas à agricultura tecnificada. A fronteira da pecuária, assim como a agrícola também se desloca relativamente para o Centro Oeste dos anos 1960 aos 1990. O deslocamento da produção agropecuária apresenta, ainda, várias implicações econômicas, sociais e ambientais, cabendo analisá-las em conjunto e através de suas inter-relações:

A expansão da produção em padrões modernos e em regiões de fronteira exerce um forte efeito econômico sobre as atividades urbanas, através da demanda de insumos, máquinas e equipamentos, serviços bancários e comerciais, etc. Por sua vez, a oferta de bens agrícolas, como insumo à produção industrial, abre a possibilidade da localização de vários projetos de processamento da produção agrícola. (DINIZ, 2002, p. 260)

Nas regiões de fronteira, as atividades agrícolas, os índices de desmatamento, a poluição de rios e os impactos sobre a fauna obrigam os órgãos públicos reguladores dos impactos ambientais a terem uma atenção redobrada sobre esses riscos. As implicações socioeconômicas, por outro lado, derivam do fato de ocorrer um processo dinâmico, quase contínuo de reestruturação produtiva, que atinge a base técnica com efeitos sobre a base econômica e social das regiões de fronteiras agropecuárias.

A difusão da agricultura e do agronegócio pelo território brasileiro, em geral, e no semiárido e cerrado nordestino, em particular, resulta da incorporação destes espaços à produção agropecuária globalizada (ELIAS, 2006). Essa autora defende a ideia de que a inserção dos espaços agrícolas aos circuitos produtivos globalizados da agricultura funciona como reservas de acumulação dos espaços de produção, abrangendo áreas até pouco tempo menos favoráveis à especialização agrícola e à obtenção de alta produtividade e lucratividade.

A ‘divisão territorial do trabalho’ no setor agropecuário sofreu mudanças durante o período de globalização dos mercados, quando as regiões Sudeste e Sul passaram por intensos processos de modernização, seguidas pelo Centro-Oeste. Nessas regiões existem os principais espaços agrícolas, alvos de transformações produtivas responsáveis por novos arranjos territoriais sob o domínio de empresas do sistema agroalimentar nacional e internacional (ELIAS, 2006).

A adaptação progressiva destas regiões à reestruturação produtiva do setor agropecuário informa a localização e reprodução dos diferentes ramos do agronegócio, apesar do padrão de utilização do espaço rural não se reproduzir de forma homogênea pelas regiões brasileiras. Nesse sentido, algumas áreas são beneficiadas por duas variáveis: localização e alta concentração de investimentos públicos e privados:

Entretanto, se a reestruturação produtiva da agropecuária e meio técnico científico-informacional se dão de forma contígua nos espaços agrícolas da região concentrada (Sul e Sudeste), e no Centro-Oeste, aparece como manchas e pontos em todo o restante do território brasileiro, incluindo estas outras regiões (ELIAS, 2006, p. 30).

As regiões cuja a autora faz distinção de manchas e pontos são Nordeste e Norte. A primeira é considerada resistente às transformações da reestruturação produtiva global (ELIAS, 2006); a segunda, é palco recente do avanço da nova fronteira agrícola produtora de grãos, particularmente a soja.

O agronegócio brasileiro também passou nos últimos anos por processos da globalização dos mercados através das aquisições estratégicas de empresas regionais. As grandes *tradings* buscam, através dessas incorporações e aquisições, o controle maior e a coordenação das ações de diversas etapas das cadeias produtivas, o que parece condição indispensável à competitividade deste setor.

Além da grande área do MAPITOBA, áreas do Centro Oeste, assim como outras pelo Brasil, eram consideradas inadequadas e inviáveis para o cultivo da soja. Entretanto com a utilização de corretivos químicos, a produção e a produtividade se elevam e a tornam nos últimos 30 anos a área mais relevante para o complexo da soja no Brasil.

A produção de soja no Brasil mostrou uma grande evolução após a adaptação dos solos do Cerrado no Centro-Oeste brasileiro principalmente no estado do Mato Grosso, permitindo, inclusive, a ampliação da fronteira agrícola para outros estados não tradicionais do Nordeste e

do Norte. A Professora Bertha Becker, em conferência sobre *Geopolítica de soja na Amazônia*, comentou que a produção de grãos nos cerrados mato-grossenses, seria a grande revolução tecnológica brasileira na segunda metade do século 20.

Essa expansão da produção se baseou em avanços tecnológicos, a partir de pesquisas da Embrapa e de instituições públicas, além das políticas de fomento agrícola, demonstrando que o Estado brasileiro apresentou um papel fundamental no sentido de incentivar a produção de soja.

O Estado brasileiro (Executivo) vem refletindo, no século XX e no início do XXI, sobre posições políticas e pressões, liderado por grupos com interesses ligados ao agronegócio. O Estado segue a lógica de atender as demandas dos grupos ligados ao agronegócio exportador, para, ao mesmo tempo conseguir apoio político no Congresso, a fim de gerar recursos de curto prazo para o governo.

Os processos de intensificação e expansão de plantios de soja e outras *commodities* não foram acompanhados de um planejamento governamental capaz de tratar os efeitos sociais e ambientais, decorrentes dos intensos fluxos de produtos e pessoas nas áreas de fronteira.

1.4- DOS CERRADOS PARA A REGIÃO AMAZÔNICA

Nos anos de 1970, o processo de ocupação seguiu as linhas da política desenvolvimentista do regime militar, através da colonização oficial feita pelo Incra na Amazônia e colonização particular no Mato Grosso. Em geral, o impacto das políticas públicas para o desenvolvimento regional na Amazônia, ao longo da segunda metade do século XX, obteve como resultado o aprofundamento das desigualdades sociais e econômicas, além de acentuar as diferenças regionais em relação às outras regiões do país.

No século XXI, a ocupação territorial nas áreas de expansão do agronegócio, no caso pesquisado apresenta um fluxo migratório de produtores capitalizados, vindos do Estado do Mato Grosso, além de um deslocamento de empresas exportadoras de produtos agrícolas transnacionais, e mais recentemente, firmas de logística multimodal para atender o crescente fluxo de grãos, através do corredor de transporte do Norte brasileiro via portos. Os pequenos produtores rurais já estavam presentes, vindo de diversas correntes migratórias do passado, inclusive do período militar, e irão em vários momentos encontrar com esses fluxos, gerando conflitos de diversas ordens, especialmente as disputas pelo território, mas também alianças, especialmente com empresários locais.

A história do cultivo de soja na região Norte e nos estados que compõem a Amazônia brasileira está relacionada com as lavouras introduzidas no cerrado mato-grossense na região Centro Oeste. As políticas de ocupação do interior do território, com objetivos de integrar áreas pouco povoadas ao “progresso” ou “desenvolvimento” nacional foram usadas por governos democráticos, ou não, ao longo do século XX.

O Estado do Mato Grosso foi neste sentido o caso de maior relevância no Brasil de expansão da fronteira agrícola da soja. Sua extensão de terras²⁰ e localização geográfica na área central do país, com possibilidades de escoamento da produção não só para os tradicionais portos do Sudeste e Sul, mas também para os novos corredores ao Norte, são potencialidades diferenciais e recursos que vêm sendo utilizados e o tornam o maior produtor de soja do Brasil e a maior área concentrada do mundo.

No Estado do Mato Grosso, o cultivo de soja teve grande expansão em função das condições agrárias e incentivos do governo. Alguns acreditam que o bioma do cerrado foi

²⁰ 903.198,091 Km² (IBGE, 2016)

explorado por apresentar as condições propícias para a plantação de grãos, a partir do desenvolvimento de pesquisas para melhorar as condições do solo e da adaptação de sementes:

A alta produtividade alcançada nos solos do cerrado, com o uso em larga escala do plantio direto é um bom exemplo do que pode ser conseguido com o tratamento adequado do solo. O cerrado de Mato Grosso alcança tão alta produtividade de soja, chegando a superar a produtividade dos Estados Unidos, onde há excelentes tipos de solo. Uma grande vantagem da moderna agricultura do cerrado é a fixação do nitrogênio do ar pela soja, introduzindo no sistema o nutriente mais caro e mais usado no mundo, o nitrogênio. [...] (WILKINSON, 2009, p. 78-79)

Contribui com isso o fato de que nos anos 1970 em diante foi criado um forte sistema nacional de inovação da soja no Brasil, com a participação decisiva do Estado. Como exemplo, a Embrapa Soja²¹, criada em 1975 e com ela, no Paraná, outros programas de pesquisa da soja estabeleceram-se nessa mesma década pelo Brasil afora: Universidade Federal de Viçosa e Epamig em Minas Gerais; Emgopa, em Goiás; Embrapa Cerrados, no Distrito Federal; Coodetec, Indusem e FT-Sementes no Paraná; Fundacep no RS; Embrapa Agropecuária Oeste e Empaer no Mato Grosso do Sul (WILKINSON, 2009).

Para Fernández (2007, p. 110), a soja no Mato Grosso se desenvolve a partir da migração de colonos gaúchos, na segunda metade dos anos 1960, [...] “incentivada pelas políticas de colonização, de infraestrutura, de créditos subsidiados e de pesquisa agropecuária, durante o regime dos governos militares.” [...] Mas este autor enfatiza que a expansão não pode ser vista apenas através da extensão da área plantada:

[...] “mas por um movimento mais amplo de produção e transformação de territórios, de forma de ocupação de terras e de estruturação de relações sociais. Trata-se de um modo específico de produção de vida, a partir das condições de possibilidades encontradas e produzidas por diferentes atores. Nesse caso, é importante destacar que a introdução e a expansão desse cultivo nas áreas de cerrado, deslocando-se para as áreas de mata da floresta amazônica, não resultaram de políticas e ações planejados no âmbito dos programas de colonização, mas de oportunidades criadas por diferentes atores ao longo do processo de ocupação de terras.” [...]

Nos anos de 1970, as terras dos estados do Centro-Oeste eram consideradas inadequadas para agricultura e eram ocupadas por populações indígenas e pequenos posseiros, além de algumas fazendas de pecuária extensiva. A população que reside atualmente nas áreas rurais e são responsáveis pela dinâmica agroindustrial da soja são provenientes de processos migratórios, promovidos tanto pelo Estado, através do INCRA quanto pelas empresas privadas de colonização. Existiram ainda outros através da associação entre o Estado e cooperativas privadas, para fixar colonos interessados em se estabelecerem no cerrado, sendo responsáveis pela ocupação e pela substituição das populações preexistentes (HEREDIA et al., 2010).

No caso do Mato Grosso, observou-se uma estratégia atrelada à integração da economia brasileira às necessidades do mercado internacional, viabilizando o acesso a grandes extensões de terras para o Programa de Lavouras Selecionadas, principalmente o cultivo de lavouras permanentes como o plantio de soja, em larga escala, com vistas a atender uma demanda global (ROCHA et al., 2006).

Nos anos 1970, ao longo das Rodovias Federais nos Estados do Mato Grosso e do Pará, a política de colonização e de desenvolvimento agropecuário orientado marcou o padrão de

²¹ Segundo WILKINSON (2009) a Embrapa Soja tem participação decisiva no avanço da cultura rumo às regiões tropicais, em função do modelo de parcerias, com associações de produtores de sementes, utilizado em seu programa de melhoramento genético. O Centro de Pesquisa de Soja da Embrapa, que agrupa especialistas nas áreas de solo e sementes, já desenvolveu 65 variedades de soja do total de 186 disponíveis aos agricultores locais. As variedades da Embrapa são responsáveis por quase 43% das 15 variedades mais plantadas no Brasil.

ocupação. Foi no II PND que se definiu o modelo de uso da terra na Amazônia, resultando em estratégias distintas de inserção e de apropriação produtiva da terra na região. No caso do Pará, por exemplo, o projeto de pecuarização foi valorizado a partir de incentivos e subsídios, viabilizados pela SUDAM, financiadora do acesso à terra por grandes grupos econômicos do Centro-Sul.

Podemos apontar algumas consequências do processo de ocupação decorrente dos programas de colonização planejados pelo regime militar. Tais programas deram origem a um grande fluxo migratório e incremento demográfico: trabalhadores rurais, latifundiários, grileiros, fazendeiros/empresários dirigiram-se para a região em busca de terra. Grande parte desses migrantes se deslocaram do Nordeste fugindo da seca ou do desemprego, este causado pela mecanização da lavoura e/ou da transformação dos cafezais em pastos nas regiões do Centro-Sul. Eram atraídos pelos programas de colonização para trabalhar na abertura de Estradas Federais, nos desmatamentos e na exploração de madeira, e ainda nas fazendas de gado, nos garimpos, na construção de barragens e em grandes projetos empresariais como os da atividade mineradora. Em contraposição aos migrantes nordestinos ou a pequenos agricultores de outras regiões, que buscavam pequenas porções de terra para agricultura familiar ou de subsistência, os grandes latifundiários buscavam glebas para seus empreendimentos (ROCHA e LEÃO, 2006).

É interessante notar que Fernández (2007) em sua análise sobre a soja, no Estado do Mato Grosso, recoloca as políticas de ocupação e de colonização mas tira um peso destes programas para a consolidação das lavouras:

Apesar de ser uma atividade realizada por agricultores que migraram predominantemente da região Sul, o cultivo de soja não resultou de políticas planejadas, concebidas no âmbito dos programas de colonização, sendo o resultado da combinação de oportunidades geradas ao longo do processo de ocupação da Amazônia e do Centro-Oeste. Tanto que, em Mato Grosso, os projetos de colonização ocuparam inicialmente as áreas de mata, localizadas mais ao Norte do estado, para posteriormente, ocupar as áreas de cerrado. Os plantios de soja seguiram um caminho inverso: após ocupar as áreas do cerrado, de vegetação menos densa e portanto, mais fácil de ser trabalhada, deslocou-se para áreas de floresta. [...] (FERNÁNDEZ, 2007, p.111)

As famílias vindas do Sul do país tinham como projeto inicial a criação de gado, pela percepção de que os solos do cerrado não eram propícios ao desenvolvimento de lavouras de soja. Mas como estes produtores possuíam longos anos de experiência, como o cultivo da leguminosa nas suas antigas áreas, foram por conta própria realizando testes, mesmo sem as mesmas condições ambientais do Sul.

Esses testes eram feitos em áreas em diferentes pontos do Estado, segundo depoimentos colhido por Fernández (2007), e, seguindo este raciocínio, ele diz que não existe uma única causa para expansão do cultivo de lavouras de soja no Cerrado, mas [...] “uma combinação de diferentes elementos que concorrem para que sejam criadas as condições adequadas em termos de conhecimento, tecnologia, infraestrutura, financiamento e mercado” [...] (FERNÁNDEZ, 2007, p.114).

A produção no Mato Grosso se concentra em três grandes regiões: Nordeste, no vale do Araguaia, às margens da BR-158, onde se destacam alguns municípios como Querência, Santo Antônio do Leste, Canarana (BERNARDES, 2009). Ao Sul, com polo em Rondonópolis. E ao Norte, com duas áreas de concentração, uma ao longo da BR-163, incluindo o município de Sorriso e a outra, à Leste, com polo em Sapezal. (FERNÁNDEZ, 2007)

Até o final dos anos de 1970, os agricultores apresentavam grandes dificuldades em desenvolver o plantio de soja com alto rendimento, em relação à adaptação de variedades e técnicas de manejo do solo, pois a soja é sensível a altos níveis de alumínio no solo daquela

região, mas passou a ser neutralizado pelo uso de calcário. (FERNANDEZ, 2007). O cultivo do arroz era a primeira alternativa dos agricultores sulistas, pois era financiada pelos agentes de crédito do governo, mas:

[...] A partir da segunda metade da década de 1980 a taxa de crescimento da área cultivada de soja na região Médio-Norte, especialmente ao longo da BR-163, onde estão situados os municípios de Nobres, Lucas do Rio Verde e Sorriso e na micro região de Pericis, composta pelos municípios de Diamantino, Campos de Júlio, Sapezal e Campo Novo de Pericis, foi mais acentuada do que no Sudeste do Estado. Além dessas, a região de Canarana situada na mesorregião Nordeste, sentido Vale do Araguaia, apresentava tendência de crescimento da área plantada de soja, de tal modo que, em 1985, essa passou a figurar como a principal atividade agrícola em termos de área plantada e volume de produção, sobretudo as lavouras de arroz. (FERNÁNDEZ, 2007, p.119)

Do início dos anos 1980 até os dias atuais, o crescimento da área plantada com soja no Mato Grosso é contínuo, superando todas as outras regiões do Brasil, inclusive as da região Sul. As regiões do Norte do Mato Grosso, a partir do final dos anos 1980, superam às demais do Estado, pela mobilização dos recursos estratégicos como calcário, além do deslocamento de empresas compradoras e pela incorporação de terras mais baratas ao sistema produtivo da soja. Segundo Fernández (2007, p.121):

[...] Após consolidada uma determinada região, o crescimento de lavouras seguia para as áreas de menor valor imobiliário, de relevo plano e solos profundos e com acesso a infraestrutura de transporte, o que permitiu ampliar a área cultivada por unidade produtiva, com menor investimento.

Outra característica do Estado do Mato Grosso é a elevada concentração de terras, pois a estratégia do sojicultor é incorporar áreas, preferencialmente, nos limites das suas, ou em outras regiões promissoras e com terras mais baratas. Neste caso, os estados mais ao Norte se destacam Rondônia e o Pará, e nas demais áreas de fronteira da Amazônia Legal.

O avanço das lavouras de soja está associado à apropriação de terras. Nestas áreas a presença de pequenos produtores, assentados, posseiros e trabalhadores rurais, além de indígenas, com certeza, fazem lembrar, por exemplo, que no Mato Grosso grupos étnicos foram dizimados pela expansão da fronteira agrícola e a abertura de estradas. Os conflitos sociais ainda estão muito presentes nas áreas de fronteira, especialmente nas regiões mais ao Norte²².

A ocupação do Cerrado se deu pela abertura de rodovias e concessão de incentivos fiscais, e também pelo enorme potencial de recursos naturais, e de sua topografia, com imensas áreas planas e contínuas, altamente propícias ao cultivo de larga escala. A construção de novas rodovias, a exemplo da BR-163 e BR-158, favoreceu o fluxo de migrantes para a região e também de grandes empresas contempladas com projetos agropecuários, sendo realizados investimentos em infraestrutura e pesquisa para facilitar a ação do capital (BERNARDES, 2007).

Os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs), o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) foram responsáveis por diversos projetos oficiais de colonização e incentivou a participação de empresas particulares de colonização e de cooperativas agropecuárias. Para Bernardes (2006) foi no âmbito dos projetos de colonização privada que, nos anos 80, agricultores do Sul do país se deslocaram para as áreas de influência da BR-163, a procura de terras baratas para plantar soja, tendo certa experiência acerca dos solos fracos e de utilização de calcário, favorecidos por variedade de soja mais adaptadas e por programas de pesquisa e de desenvolvimento do cerrado.

²² Ver Bernardes (2006) e Bernardes (2009)

Além da participação de políticas públicas do Estado, contribuíram para a expansão da soja nos cerrados mato-grossenses, o aumento da demanda internacional, as altas cotações do mercado de *commodities*, o baixo valor das terras na fronteira e os processos de deslocamento e migrações feitas pelas políticas de colonização, conforme o gráfico 04 a seguir:

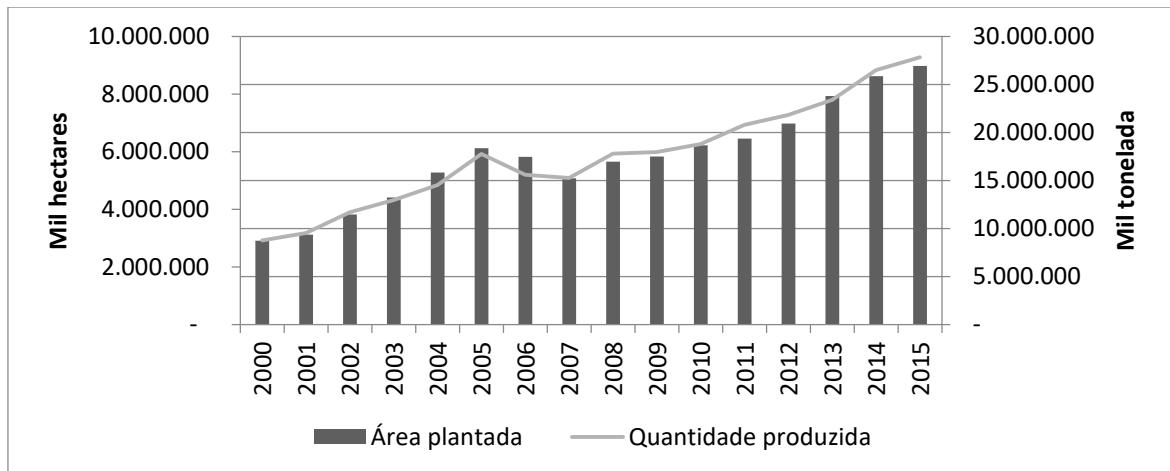


Gráfico 04: Área plantada e quantidade produzida de soja no Mato Grosso

Fonte: IBGE - Produção Agrícola Municipal (2017)

De acordo com Carvalho (1999), o cultivo de soja na Amazônia dá início a uma mudança importante nos modelos de ocupação do espaço, conduzindo a economia regional a um modo de produção altamente capitalizado em contraposição aos modelos tradicionais. Mais ainda, em comparação com outras regiões do Brasil, a soja na Amazônia está baseada em grandes volumes de incentivos oficiais destinados à produção e a implantação de infraestrutura, especialmente de transporte. Na Amazônia Legal, a área cultivada era inexpressiva no início dos anos 1990. Com exceção dos estados do Mato Grosso, Tocantins, Rondônia e Maranhão nenhum outro estado cultivava soja. Mas com a formação recente de coalizões de produtores de soja articuladas com grandes *tradings*, o cultivo se expandiu rapidamente.

Na esteira do processo de expansão do agronegócio da soja, é relevante se apropriar de pesquisas desenvolvidas na área de transição entre o Mato Grosso e Oeste do Pará, pois as transformações e as novas configurações territoriais na região estudada são medidas também pelas dinâmicas produtiva e logística de empresas, de produtores, de comerciantes, além de outros atores provenientes do Estado do Mato Grosso. As empresas multinacionais estão instaladas nos municípios ao longo da BR-163 (Cuiabá-Santarém), e desenvolvem atividades comerciais e de exportação, utilizando o sistema de transporte regional entre os dois Estados citados. O mesmo se aplica aos sojicultores que migram para o Pará, buscando novas áreas de cultivo de soja.

Ao analisar a expansão das lavouras de soja nas áreas de cerrado e de transição com a Floresta Amazônica no norte do Mato Grosso, Fernández (2007, p. 20) demonstra que a dinâmica expressa um processo de longa duração:

[...] incorporando aprendizados, estratégias, recursos, formas de agir, de articular, de consolidar referências de ação, ou seja, seus processos econômicos, caracterizados pelas relações de troca, pelas relações de produção e pelo acesso a serviços, não se realizam de forma autônoma e independente das outras dimensões que constituem um processo social.

Para Fernández (2007), os estudos específicos sobre a “expansão das lavouras de soja” mostram que as relações econômicas estão articuladas com outras relações por um “mecanismo

de entrelaçamento, de associação e de conflitos”. A dimensão econômica nesta perspectiva estabelece uma “relação de interdependência com outras dimensões constitutivas de uma configuração social específica”.

Fernández (2007) considera que a dinâmica de cultivo de soja no Mato Grosso em direção à Amazônia não está apenas condicionada à busca de maior produtividade, da maximização dos fatores de produção e do crescimento do mercado, como apontam as teorias econômicas aplicadas aos estudos do desenvolvimento na agricultura. Está também condicionada aos efeitos das estratégias criadas pelos agricultores e outros agentes em converter diferentes tipos de recursos (técnico, informacional, financeiro, político, cultural, organizacional, entre outros) em recursos de estímulo e de fortalecimento à produção (terra, trabalho, tecnologia, capital e mercado).

No caso do Estado do Mato Grosso, os agricultores de soja associam diferentes estratégias para incorporar novas terras aos sistemas de produção:

[...] De um lado recorrem a áreas de valor imobiliário mais baixo, sempre com características produtivas adequadas, o que permite substituir superfícies já formadas e valorizadas por outras de extensões superiores, mas ainda necessitando de elevados investimentos para proceder à abertura (desmatamento, catação de raiz, calcariamento e adubação), cujos custos operacionais não raramente superam o valor da terra. Por outro lado apoiam-se, em políticas de incentivo e subvenção para suprir a demanda de capital necessária à compra e/ou abertura da área, transferindo ao Estado partes dos custos dessas aplicações, de modo que o mercado de terra situado no processo de expansão das lavouras de soja em Mato Grosso não é mediado apenas por relações econômicas, ele tem sido construído, também, pelas relações que os agricultores estabelecem com outros agentes, com o objetivo de converter recursos culturais, políticos e sociais em recursos de produção, no caso, a terra (...) (FERNÁNDEZ, 2007, p. 223)

Outro estudo realizado no contexto do agronegócio do Mato Grosso desta vez por Almeida (2013), buscou definir os atributos sociais dos “gaúchos”²³ e suas distinções internas. O caminho para construir essa análise percorreu as formas de sociabilidade características dos “gaúchos”, abrangendo festas e situações cotidianas. Através desse estudo, a autora tenta perceber como as distinções entre os grandes produtores estão relacionadas a sua conduta no âmbito dos negócios, sobretudo nas questões relativas às dívidas que são constitutivas das operações produtivas nesse contexto. Para Almeida (2013), quando se fala em “negócios”, não estão em jogo somente aspectos econômicos – no sentido mais estrito – mas também são fatores determinantes, nessas operações financeiras, princípios de moralidade e as reputações desses “agricultores” construídas no âmbito local.

Para Wesz Junior (2014, p. 196) foi possível discutir e analisar o mercado da soja nas suas diferentes escalas, a partir de um estudo sobre o Sudeste do Mato Grosso:

²³ Como são chamados os produtores de soja da região. Em geral de famílias vindas de todos os estados do sul do País, e não apenas do Rio Grande do Sul.

[...] iniciando no nível global, passando pelo supranacional (Cone Sul), nacional (Brasil), estadual (Mato Grosso) e no plano local (Mesorregião Sudeste Mato-Grossense, com ênfase nos municípios de Campo Verde e Primavera do Leste). Um aspecto comum e perceptível em todas as escalas foi o elevado grau de inserção desta cadeia nas redes globais de produção, que se observa a partir de diferentes movimentos e dinâmicas. Provavelmente, a característica mais evidente da internacionalização da cadeia produtiva da soja diz respeito à presença das empresas transnacionais, que são líderes deste mercado independentemente do recorte espacial analisado. Desse modo, são praticamente os mesmos nomes que aparecem no plano global e local, como é o caso da Yara, Mosaic, Potash e Agrium no setor de fertilizantes; Bayer, Syngenta, Basf, Monsanto, Dow e DuPont nos defensivos e sementes; CNH, AGCO e John Deere na indústria de máquinas e equipamentos agrícolas; ADM, Bunge, Cargill e Dreyfus no esmagamento da soja e nas exportações *in natura*.

Estas grandes empresas da cadeia produtiva dos grãos desenvolvem estratégias produtivas, comerciais, logísticas e financeiras altamente especializadas, atuando da esfera local até aos circuitos de comércio e de produção globais:

Além de se manterem entre as principais corporações do setor, estas firmas ampliaram as suas fatias de mercado nos últimos anos a partir de diferentes estratégias, como fusões, aquisições e parcerias (joint venture); investimentos estratégicos na área de ciência, tecnologia e inovação; formação e capacitação de recursos humanos; recuperação e ampliação da infraestrutura e da logística, incluindo armazenamento e transporte rodoviário, hidroviário e ferroviário. Além destas estratégias, as principais empresas do elo a jusante passaram a investir nas outras etapas da cadeia produtiva, como a produção e venda de insumos, oferta de financiamento, assessoramento técnico, compra do grão, processamento, produção de óleo, farelo e biodiesel, exportação da soja *in natura* e venda de mercadorias prontas para o consumo (tanto no mercado doméstico quanto no internacional). (WESZ JUNIOR, 2014, p. 196-197)

A partir de uma análise pautada das teorias da nova sociologia econômica, Wesz Junior (2014) entende que, dentro da esfera das redes, ganham importância as relações sociais, centrais nas negociações, porque grande parte delas ocorre de forma pessoalizada, baseando-se em estruturas de interação regular, apoiadas na confiança, na reciprocidade, na trajetória de relacionamento, nos vínculos familiares, na amizade e no compromisso mútuo:

[...] foi possível perceber que os elementos institucionais, as redes sociais e os quadros cognitivos comparecem de forma simultânea nos diferentes perfis de sojicultores, independentemente das suas estratégias produtivas e das suas dimensões econômicas. (...) Estas estratégias são de suma importância para estes grupos, tanto para legitimar suas atividades, como para facilitar a negociação com os outros atores produtivos. Como foi destacado, seguir os trâmites oficiais de algumas empresas, como é o caso das transnacionais, demandaria um tempo demais e uma grande burocracia, que pode ser evitada na relação direta com os gerentes das firmas. Mas, para que as transações “no fio do bigode” sejam construídas, é fundamental essa “presença” no âmbito local, reforçando sua imagem de “pioneiro” e de empresa “familiar”, que é alimentada via relações e redes sociais. (WESZ JUNIOR, 2014, p. 198-199)

É ainda destacado por Wesz Junior (2014) que o poder das grandes empresas está na capacidade de articular sua inserção e de pôr em prática suas estratégias nas diferentes escalas, assim como o conhecimento da realidade e da história regional:

Em suma, as próprias firmas transnacionais precisam atuar localmente para alimentar o seu alto grau de inserção nas cadeias globais, o que acaba condicionando ações e estratégias espacializadas. O poder das grandes empresas está, justamente, em articular suas estratégias de acumulação nas diferentes escalas, o que é difícil de ser feito pelas firmas pequenas que atuam no âmbito local e estadual. É preciso reconhecer que a forte influência que os aspectos sociais, culturais, familiares e políticos exercem sobre as relações de troca no mercado da soja está atrelada às próprias características regionais do Sudeste Mato-Grossense. Nesse sentido, a trajetória de ocupação do território nas décadas de 1970 e 1980 tem uma influência importante, dado que os produtores, na maior parte “gaúchos”, ainda ocupam posição de destaque na região e na estrutura social, política e econômica dos municípios. (WESZ JUNIOR, 2014, p. 199)

Para este autor, as decisões estratégicas do mercado da soja devem ser analisadas ampliando o foco da dinâmica puramente econômica. É necessário dar relevo para elementos de ordem social, cultural e histórica.

Em pesquisa realizada na BR-163, no Estado do Mato Grosso Bernardes (2006) trabalha buscando perceber como esta noção de fronteira muda no período recente. Ela aborda a expansão da fronteira da agricultura nesta região “a partir da lógica que estruturou/desestruturou esse corredor de exportação e imprimiu substituições nas formas espaciais herdadas no período posterior a 2000” (BERNARDES, 2006, p. 16).

Assim a nova fronteira estende-se através de novas relações de mercado para além dos limites do território já incorporado e consolidado, com apropriação das terras para obtenção do maior lucro possível através da utilização das técnicas mais inovadoras com vistas ao mercado externo. (BERNARDES, 2006, p.34)

A autora destaca as condições naturais propícias à expansão da fronteira agrícola da soja como temperatura, distribuição de chuvas, luminosidade e topografia, assim como os determinantes sócioespaciais, principalmente as forças políticas e valores tradicionais presentes há algum tempo no território. Se existem condições que facilitam o cultivo, existem também a necessidade de superar certas barreiras naturais, através de inovações tecnológicas (químico-física, genética, biológica, mecânica) para aumentar o rendimento médio, com a utilização de variedades geneticamente adequadas às condições do cerrado, e de utilização de insumos (fertilizantes e agrotóxicos), de máquinas e implementos modernos.

Bernardes (2006) observa alguns dos fenômenos que caracterizam a “fronteira tecnológica” da soja na BR-163 matogrossense nos anos 2000 e estruturaram um “novo” espaço. O primeiro é a consolidação desta região como corredor de exportação. A fronteira seria formada por pontos-lugares estratégicos, envolvendo vias de transporte rodoviário e fluvial, com “desigualdades e posições diferenciadas na trama regional”:

[...] não inaugura vias de circulação, já que o corredor de exportação Cuiabá-Santarém foi tarefa da abertura da fronteira nos anos 70, embora com rapidez surpreendente surja atualmente o asfaltamento nas principais estradas vicinais, numa parceria entre produtores, governos municipais e estadual. 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, 2006, p. 18)

A autora observou uma mudança nos valores médios de terras, com diferenciação nos preços entre as áreas de fraca e de forte expansão, concentrada/consolidada da soja. Observa ainda uma continuidade no processo de expansão da fronteira, com distintos níveis de avanço e diferentes formas de controle de acesso à terra, em decorrência de sua valorização. A terra

tem aumento de preços e as áreas para pequena produção vão ficando cada vez menores, apontando para a “exclusão da pequena propriedade no âmbito da agricultura moderna”.

Em outra pesquisa, agora realizada na área de influência da BR-158, Bernardes (2009) analisa as experiências que resultam na constituição dos “novos espaços produtivos”, buscando entender as formas de organização da sociedade a partir das mudanças nas relações sociais, e como os processos econômicos se constituem no Cerrado. A expansão da “agricultura moderna” e os “sistemas técnicos de produção” sobre o contexto de uma região de fronteira têm alguns significados e aspectos definidores. Segundo Bernardes (2009, p. 35):

Um dos aspectos definidores da expansão da fronteira agrícola moderna no Vale do Araguaia em direção ao norte do Mato Grosso é a logística de transporte. A BR-158, que corta o Vale do Araguaia de sul, encontra-se asfaltada até Ribeirão Cascalheira, envolvendo a área concentrada de produção agrícola moderna. A viabilização da pavimentação de 515km entre Ribeirão Cascalheira e Vila Rica possibilitará a expansão do agronegócio em direção ao norte de Mato Grosso, devendo a produção escoar, através da rodovia já asfaltada, até Carajás e, por meio da ferrovia, atingir o Porto de Itaqui/Ponta da Madeira, no Maranhão. [...]

Com isso, um processo que vem ocorrendo em várias áreas de expansão da fronteira agrícola e pecuária, especialmente na Amazônia, é definido por Bernardes (2009, p. 35) por “antecipação espacial” e tem a ver com o mercado de terras:

Neste contexto, a antecipação vem constituindo uma prática dos agentes do agronegócio, seja adquirindo terras a menor preço, ou selecionando as melhores localizações e, muitas vezes, implantando-se na região, a exemplo da *trading* Bunge e da empresa Araguassu, produtora de biodiesel, em Porto Alegre do Norte, aguardando a pavimentação da rodovia para seu funcionamento efetivo. Portanto, prevê-se utilização intensa dessa via de escoamento, implicando em valorização da terra e substituição de atividades tradicionais.

O padrão de ocupação nestas áreas de fronteira, a partir de dos anos 2000, segundo Bernardes (2006), tem como resultado: o privilégio do grande capital como indutor da expansão, com diminuição das áreas produtoras de alimento, a deterioração das condições naturais em função da elevação dos níveis de desmatamento, atividades pouco absorvedoras de mão de obra, na ruptura étnica-cultural com a perda de parte da identidade e do território das populações nativas, conflitos no campo, envolvendo assassinatos, torturas, agressões, prisões e expulsões, colocando o Mato Grosso com o Pará no topo dos índices de violência no campo:

Nessa fronteira formam-se eixos de circulação de mercadorias que tendem, por um lado, a anular a potencialidade das forças produtivas locais/regionais tradicionais e, por outro, a desenvolver redes técnicas que passam a ser o fator mais importante de coesão e estruturação regional. Captar o fenômeno da fronteira da agricultura moderna significa perceber a substituição de atividades tradicionais por outras mais rentáveis, da existência do pequeno produtor encravado, do seu difícil acesso à terra, do trabalho precário e temporário, significa ver o território para a ação política, o que exige lê-lo como totalidade. Na fronteira há sempre destruição e construção, estando a exploração de seus recursos voltados para a acumulação. (BERNARDES, 2006, p.35)

As análises da dinâmica nacional e regional, assim como da internacional do agronegócio da soja, informam que as novas áreas de plantio e a necessidade de buscar novas rotas de escoamento estarão presentes nas estratégias das *tradings* ligadas ao setor, assim como dos sojicultores nacionais e estrangeiros atuantes no país.

Na última década, o crescimento econômico de países populosos como os do BRICs, tendo a China como protagonista, vem ocorrendo um aumento significativo da demanda por

soja. O Brasil é o país que mais vem respondendo em termos de oferta em nível mundial (produção e área plantada), devido à extensão territorial, com terras propícias ao cultivo da soja, em função das inovações tecnológicas e dos investimentos estratégicos de *tradings*.

O cultivo de soja na região Norte está relacionado com as lavouras introduzidas a partir dos anos 1970 e 1980 nos cerrados mato-grossenses à região Centro-Oeste do país. O Estado do Mato Grosso é o caso de maior sucesso em termos de produtividade do plantio de soja no Brasil e no mundo. Isto se deve às pesquisas realizadas ao longo das últimas décadas do século 20 (solo, clima, adaptação de sementes etc.) e a existência de terras baixo valor, fornecidas pelo Estado, através de políticas de colonização. Função dos ganhos de produtividade e das facilidades criadas pelo Estado para o estabelecimento de produtores do Sul do país com experiência no cultivo de grãos, essa região se especializou na produção de grãos para exportação utilizando sementes transgênicas, além das tecnologias e novas espécies em órgãos governamentais. E depois com os negócios avançados e capitalizados, recorrem à compra de sementes e insumos importados junto a empresas privadas. Este modelo de agronegócio ultrapassou os limites do Cerrado do Mato Grosso, e no final do século XX e início do XXI penetrou em áreas do bioma Amazônia.

CAPÍTULO II :DINÂMICAS REGIONAIS NO OESTE DO PARÁ E NOVA FRONTEIRA DA SOJA

A região Oeste do Pará está inserida neste contexto mais recente de incorporação de novas áreas ao cultivo de grãos e faz parte espacialmente do corredor Norte, nova rota brasileira de exportação de grãos é alvo de altos investimentos feitos, por grupos empresariais nacionais e internacionais. Neste capítulo, será discutido o processo de expansão produtiva das lavouras de soja para o Oeste do Pará, especialmente na região do município de Santarém. Essa região engloba outros dois municípios próximos: Belterra e Mojuí dos Campos, com áreas incorporadas ao sistema produtivo de grãos. Partimos do pressuposto de que esta nova fronteira agrícola na região Amazônica se difere das frentes anteriores²⁴, pela incorporação da cadeia produtiva da soja, ou seja, o elemento diferenciador é tipo do produto e sua destinação ao mercado internacional.

Em função disso, na secção 2.1 discutiremos a fronteira como categoria de análise sobre processos de ocupação de espaços geográficos, suas principais abordagens, particularmente as que tratam da fronteira na região amazônica. Apresentamos uma breve apresentação da formação da região de Santarém.

Na 2.2, apresentamos a expansão dos plantios de soja na região Amazônica e no Norte do Brasil. Apresentamos os polos produtores no estado do Pará e discutiremos por que a região de Santarém, no Oeste do Pará, tornou-se um dos centros da produção.

Na 2.3, apresentaremos a experiência da produção de soja na região de Santarém, os antecedentes e as principais dinâmicas relativas aos primeiros experimentos com grãos, com compra de terras no Planalto Santareno, além do impulso na produção a partir da instalação do porto graneleiro; será apresentado balanço dos processos e de efeitos, destacando, ainda, o mercado de terras, o desmatamento e os conflitos sociais.

2.1- HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO, ESTRUTURA AGRÁRIA E ATORES SOCIAIS PRESENTES

2.1.1- Antigas fronteiras, frentes pioneiras e frentes de expansão na Amazônia

Antes de abordar o caso amazônico, é importante entender como a “fronteira” se tornou um referencial de análise para os processos sociais de ocupação territorial. Diversas formulações foram elaboradas pelo pensamento social, com o intuito de utilizar a categoria de fronteira como instrumento de análise sobre processos históricos (políticos, econômicos e sociais). A primeira formulação que merece ser lembrada vem da historiografia norte-americana, a partir de Turner.

Esse autor definia como fronteira os espaços ‘vazios’ e/ou ‘livres’²⁵ do Oeste americano, que sofriam o movimento expansivo da colonização, ressaltando que este espaço dinâmico era privilegiado para a constituição do modelo de democracia a ser aplicado sobre as demais regiões

²⁴ Para Velho (1976) três grandes correntes camponesas se dirigiram para Amazônia até década de 1970: 1- a corrente “espontânea” vinda do Noroeste do Maranhão para o Sul do Pará; 2- corrente “espontânea” do centro-Sul para Rondônia e Acre; 3- a colonização “planejada” da Rodovia Transamazônica, entre os rios Xingu e Tapajós. Podemos incluir nesta terceira corrente, a área da rodovia Cuiabá-Santarém, pois faz parte da mesma região e estamos definindo como Oeste do Pará. A terceira “corrente” se relaciona com a Política de Integração Nacional, tinha como eixo principal a construção de estradas que ligassem a região Norte ao resto do país. Embora a política de colonização fosse, no primeiro momento, voltada a pequenos produtores, a política foi revista, em favor de empresas rurais, com subsídios fiscais articulado a demandas do capital financeiro e industrial.

²⁵ Estas áreas eram ocupadas secularmente por grupos indígenas que foram praticamente dizimados pela política de colonização norte-americana no século XIX.

dos EUA. Várias leituras são possíveis sobre a perspectiva de fronteira em Turner. Uma das muito difundida até hoje é o papel dos colonizadores ‘pioneiros’ na construção da identidade nacional norte-americana.

Uma possível leitura desta abordagem entende que a fronteira é concebida como objeto social e espaço dinâmico, onde pessoas ou grupos desenvolvem formas sociais de viver ou formas de sociedade. Neste sentido, Turner se contraporia às perspectivas estáticas das fronteiras naturais, como simplesmente áreas ou lugares.

Turner enfatiza que existiriam ‘forças vitais’ na sociedade atuantes na determinação das condições de vida. Para Knauss (2004), esta abordagem indica o viés culturalista da política em Turner, apesar de que originalmente as matizes econômico-sociais o acompanhavam. Mas na sua reflexão sobre a democracia americana importavam mais as condições processuais em que se desenvolve a vida social, relacionando a adaptação do homem com o meio ambiente e suas condições de vida à constituição de grupos sociais particulares, pouco valorizando os aspectos jurídicos, políticos e institucionais, pois aquela sociedade em formação não estava ainda vinculada às condições e aos regulamentos formais de uma sociedade já consolidada.

No Brasil, diversos autores podem ser lidos, a partir da abordagem de Turner, e desenvolvem análises dentro do viés culturalista da política. Neste sentido, Vianna, Cassiano Ricardo e Moog, discutem as bases sociais do Autoritarismo no Brasil.

Vianna (1923) desenvolve uma reflexão sobre a cultura política no Brasil, explicando a construção do Estado Nacional como fenômeno cultural. Para isso, ele trabalha com a oposição do tipo ideal da região dos canaviais da costa, ao tipo ideal do interior (pastoreio), que desbrava as ‘matas virgens’, ressaltando as qualidades dos últimos como uma classe superior de homens. Para Knauss (p. 17, 2004), o que se revela na obra de Vianna “é que das relações entre Geografia e Sociedade vai-se submeter à ordem da eugenia de natureza racista”.

Ricardo (1970), na mesma perspectiva, contrapõe o grupo social litorâneo, com uma certa identidade europeia, ao grupo móvel que desbravava o planalto, marcado pela mobilidade bandeirante. Estes grupos de desbravamento das fronteiras foram denominados de bandeirantes e, segundo o autor, portadores de elementos de uma nova nacionalidade, a americana colonial. Moog (1957) vai se contrapor à ideia de superioridade das raças como elemento que explicaria a construção da sociedade no Novo Mundo. Ele caminha em sentido inverso e mostra as diferenças explicativas entre a colonização brasileira e a norte-americana.

Numa outra linha de abordagem, temos a definição de fronteira a partir de atividades econômicas capitalistas como, por exemplo, das lavouras cafeeiras. Neste sentido, destacam-se Monbeig (1957), Martins (1982), Moog (1957), Waibel (1955).

Apresentando a ideia de ‘marcha pioneira’²⁶, para reconhecer as mudanças radicais na paisagem na região do interior de São Paulo, através da construção de ferrovias e de cidades pela difusão da agricultura comercial do café e do algodão, Monbeig (1984 [1957]) se referia a uma das fases mais importantes de expansão do Capitalismo sobre o território brasileiro, com a conversão das terras sem valor em mercadorias, devido às transformações operadas entre as duas últimas décadas do século XIX e a primeira metade do século XX.

Ele ressalta a velocidade das mudanças ocorridas no interior paulista, resultando na ‘formação regional’ do Estado de São Paulo em 75 anos. Para Monbeig (1984 [1957], p. 23):

²⁶ Que vai se desdobrar em “regiões pioneiras”, “zona pioneira” e “franja pioneira” que se articulam com o crescimento da cidade de São Paulo, fornecendo matérias-primas para as indústrias em formação naquele período de transição entre a crise do ciclo do café e o processo de industrialização (MONBEIG, 1984[1957]).

Tudo se passa como se, como se este país conhecesse em setenta e cinco anos, um século no máximo, o que se levou milênios para se fazer na Europa. E certamente é isso: nascimento e formação da paisagem rural, fundação e crescimento das cidades, construção de uma rede de comunicações, mistura de raças, elaboração de uma mentalidade regional, tal o imenso trabalho que ainda prosseguia, aos nossos olhos.

Para analisar o “movimento pioneiro”, no Oeste paulista, Monbeig (1984, [1957]) aborda as transformações produtivas rurais entre os séculos XIX e XX nas áreas do Oeste Paulista e fronteira com o Norte do Paraná. Ele apresenta a decadência da cultura cafeeira e advento do algodão, assumindo lugar de destaque com o crescimento de sua produção devido ao aumento da demanda internacional, abrindo a necessidade de incorporação de novas terras ao processo produtivo, entre os anos de 1870 e 1890.

As transformações rurais no Oeste do Pará apresentaram características do “movimento pioneiro”, com novas paisagens, conversão de culturas e de atividades, e incorporação de áreas ao processo produtivo da soja. Veremos isto nas seções 2.2 e 2.3.

Outro elemento importante no quadro de análise das “frentes pioneiras” é a dinâmica populacional: o crescimento do número de moradores, o surgimento de novas cidades, migrações internas e de estrangeiros, e ocupações de áreas não habitadas. A mola propulsora do movimento pioneiro é a busca por grandes lucros e crescentes, e para isso eram necessárias grandes áreas monocultoras. A devastação de florestas nativas entra no balanço das zonas pioneiras como parte do sistema econômico espacial.

Para Waibel (1957), as zonas pioneiras só ocorrem quando há expansão da agricultura, acompanhada por um aumento do fluxo de população sobre este território. Este é caso do Norte e Oeste do Paraná na década de 1950.

Os fluxos populacionais em Santarém em função das atividades do agronegócio, estão mais diretamente voltados aos atores da atividade da soja, como produtores, empresários e trabalhadores especializados em comércio e serviços agrícolas correspondentes.

Para Martins (1982), a fronteira é o *lócus* para onde a população pobre excedente em certas regiões migra, ou seja, o movimento se apoia em excedentes de mão-de-obra. Desse modo, a fronteira funciona como válvula de escape para camponeses buscarem acesso à terra e a melhoria de padrão de vida em áreas pouco habitadas.

Martins (1997) e Velho (1972) debatem sobre frentes de expansão e frentes pioneiras. Velho define frentes de expansão como áreas que apresentam incremento demográfico maior de 60% entre as décadas de 1950 e 1960. E incorpora na definição o fato de que estas frentes são constituídas pelos ‘segmentos extremos’ da sociedade brasileira, que migravam para áreas antes não exploradas, apenas habitadas por grupos indígenas. Enquanto frentes pioneiras são áreas ocupadas anteriormente, tendo passado por período de decadência cíclica, mas que em algum momento histórico específico voltam a apresentar aumento do fluxo demográfico.

Martins (1997) enfatiza que o movimento de fronteira implica no encontro de temporalidades distintas de cada grupo social, com diferentes modos de participação na expansão territorial do capitalismo sobre o território brasileiro, observa então que o termo fronteira implica em uma combinação de tempos sociais.

Esta última observação de Martins serve para demonstrar que a análise de fronteira se desenvolve num contexto capitalista de organização social e de produção. Portanto é uma fronteira capitalista na sua essência. Isto implica dizer que este fenômeno se desenvolve sobre relações contraditórias e desiguais entre grupos e pessoas.

A fronteira para Martins (2009) é definida pelo conflito e não pelo pioneiro desbravador. É o lugar da alteridade, do encontro dos diferentes. O deslocamento de grupos sociais, vindos de outras regiões para ocupar as áreas de fronteira, aumenta a possibilidade de ocorrerem conflitos, especialmente por terra, com os moradores já instalados em outras épocas.

No período mais crítico de expansão das atividades agrícolas da soja na região de Santarém e outras áreas do Oeste Pará, foram relatados conflitos territoriais, voltados a luta pela manutenção de áreas ocupadas por posseiros, e essas lutas também refletiam disputas políticas entre as organizações de trabalhadores rurais da região e um conjunto de atores, interessados em permitir e facilitar o comércio de terras rurais, como imobiliárias instaladas para promover esse mercado, e os possíveis compradores e produtores de soja.

Esta distinção da fronteira entre “frente pioneira” e “frente de expansão” é feita em geral por geógrafos e antropólogos, respectivamente. Conforme Martins (2009) os geógrafos acentuam a importância da urbanização, das vias de comunicação, dos empreendimentos, da mentalidade empreendedora, ou seja, dos elementos mais “modernos”, estruturando o espaço para a acumulação do capital e ressaltando os fatores econômicos nos processos de deslocamento e ocupação da frente pioneira. O elemento mais relevante seria a conversão da terra, antes quase sem valor, em “equivalente mercadoria”.

A presença de novas empresas, de aumento da renda local, novos empregos, aliado à crescente procura por terras rurais e urbanas, aquece tal mercado e faz da fronteira um espaço de valorização imobiliária. Em geral, os moradores locais sofrem pressões para sair de áreas estratégicas para a produção agrícola e, em alguns casos, posseiros são obrigados a se retirarem à força.

Segundo Martins (2009), as “frentes de expansão e frentes pioneiras”, não são instrumentos de classificação e definição da realidade da fronteira e, não podem ser vistas como etapas na expansão do capital na Amazônia, mas como “expressão da contradição entre temporalidades históricas”. Tais abordagens sobre o deslocamento da fronteira na região amazônica são instrumentos de análise que se situam em diferentes momentos históricos e/ou em áreas geográficas próximas.

Se a “frente pioneira” se define essencialmente pela presença do capital na produção, o mesmo não ocorre, no entanto, na frente de expansão, onde os fatores econômicos de mercado não são os únicos ou mais relevantes elementos da constituição do modo de vida e da mentalidade presente. O autor resume:

[...] A teoria da fronteira é, no meu modo de ver, basicamente um desdobramento da teoria da expansão territorial do capital. Novos terrenos são ocupados de modo capitalista quando é possível extrair deles, a renda capitalista da terra, ao menos a renda absoluta, isto é, quando é possível embutir nos preços dos produtos nela cultivados, além da renda territorial, a taxa média de lucro do capital. [...] (MARTINS, p. 157, 2009)

Para os antropólogos as frentes de expansão dizem respeito aos territórios tribais indígenas, onde se movem fluxos populacionais e culturais de homens brancos. Em outras palavras, um lugar de contato, onde há desencontros e perspectivas, expressando a “contraditória diversidade da fronteira”.

Para Martins (p. 139, 2009), “a distinção entre frente Pioneira e frente de expansão é na melhor das hipóteses, um instrumento auxiliar na descrição e na compreensão dos fatos e acontecimentos da fronteira”. São úteis, quando são trabalhadas na sua unidade, destacando a temporalidade própria da situação de cada grupo social da fronteira, permitindo estudos sobre a diversidade histórica não só como diversidade estrutural das categorias sociais, mas também como diversidade social, relativa aos diferentes modos e tempos de sua participação na história.

Velho (1976) retoma a abordagem de Turner para analisar o desenvolvimento do capitalismo no Brasil, através de estratégias de frentes de expansão do Nordeste para Amazônia, coordenados pelo Governo autoritário do período de ditadura militar. A ordem política brasileira reproduz formas de repressão típicas da época, marcada por um padrão de desenvolvimento dissociado do advento de uma revolução político-burguesa e no qual o Estado

assume o comando do processo de modernização e transformação da sociedade. Neste sentido as relações sociais na fronteira fazem coro com o autoritarismo para definir uma ordem social desigual que caracteriza o Brasil.

Em uma caracterização geral sobre a fronteira amazônica, Velho (1976) lembra que a não ser por um curto período de tempo, no auge da exploração da borracha (entre os anos 1930-40), o mundo e o Brasil, praticamente, não reconheciam a existência da região amazônica. Nos anos de 1950 algumas mudanças irão antecipar, tendências transformadoras dos anos de 1970, entre elas ele destaca: a construção das rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre e outras estradas menores. Entre os anos de 1950 e 1960, a expansão do cultivo de pimenta-do-reino e juta, realizada por imigrantes japoneses, após a Segunda Guerra Mundial; a extração de manganês no Território do Amapá; o desenvolvimento da pecuária em várias áreas da Amazônia. Também houve um avanço de camponeses nordestinos do Maranhão sobre áreas do Sul do Pará. Este movimento contínuo de nordestinos utilizava como sistema produtivo a agricultura e a técnica da queimada, que se reproduz até hoje, e não tinha acesso a títulos de terra.

Com a abertura da rodovia Belém-Brasília, também foram abertas frentes de expansão para a produção de arroz, voltadas aos mercados do Sul do país. A colonização entre Maranhão ao Pará, era caracterizada como uma “fronteira de expansão espontânea”. A partir da abertura da Rodovia Transamazônica, com a implantação do Programa de Integração Nacional o governo propõe uma abordagem inter-regional. O principal argumento o governo da época era a existência de excedente populacional nas regiões Nordeste e Centro-Sul, com escassez de terras “livres” e, em contrapartida no Norte havia abundância de terras e baixa população. Esta colonização, era tida como “dirigida”, sob a administração institucional do INCRA. Com isso as políticas de colonização, tiveram um papel central no avanço da fronteira “móvel” na Amazônia.

Leroy (1991) entende que na Amazônia o antagonismo entre posse e a prosperidade não era frontal, devido às características da economia extrativista regional e à escassez populacional, fora as áreas de várzeas tradicionalmente ocupadas pelas fazendas. A situação mudou com a abertura da Amazônia aos grandes projetos econômicos. No Maranhão, no Norte de Goiás, no Mato Grosso, no Pará (no Sul e ao longo da Belém-Brasília), a frente pioneira – o capital – avançou sobre a frente de expansão – os posseiros avançando, eles mesmos, sobre as terras indígenas (MARTINS, 1982). A propriedade instalou-se e, com ela, cresceu assustadoramente a concentração de terras.

Para Oliveira (2005), os processos de colonização na Amazônia, foram, em geral, uma estratégia das elites nacionais para evitar a Reforma Agrária em áreas de ocupação antiga, nas regiões Nordeste e Centro Sul e, ao mesmo tempo, garantir mão de obra para os seus empreendimentos na fronteira. Os trabalhadores rurais buscam, tanto nos projetos de colonização privada, quanto nos oficiais, além da ocupação espontânea, a maneira de acessar a terra e sair do processo de expropriação, a qual estão historicamente subjugados.

No quadro de análise de Oliveira (2005), Estado e capital privado “caminham juntos”, pois a acomodação de colonos, por meio dos projetos públicos ou privados de colonização, ao lado das áreas de investimentos empresariais, cria a oferta de mão de obra necessária para atender as necessidades econômicas de alocação produtiva.

O Governo Federal não incluiu nestes programas e projetos, entre os anos 1970 e 1980, a organização territorial ou, mais precisamente, a regularização fundiária. Foi uma ocupação desordenada, feita por grupos e atores privados, sobre áreas públicas, sem a ato institucional da legalização de terras (BRITO; CARDOSO JR., 2015).

Neste período, foram desenvolvidos esforços institucionais para garantir e facilitar a ocupação econômica da Amazônia, com investimentos do capital nacional e internacional. Tanto a esfera Federal, quanto a Estadual criaram facilidades políticas para a entrada de novos atores na região:

Na questão da terra não apenas o Governo Federal pode ser acusado de ser arbitrário. Nos estados a situação era idêntica. [...]. Nas terras sob jurisdição do Pará o processo foi abusivo e se processou sob a influência econômica e a pressão política da oligarquia regional, que controlou rigidamente a situação e produziu instrumentos legais em favor de seus interesses. [...]. (LOUREIRO, 2015, p. 112)

As influências de interesses econômicos regionais pontuam a ação do Estado, ainda mais naquele momento histórico de controle militar. No Estado do Pará, isso vai contribuir para aumentar as desigualdades de acesso à terra e os conflitos sociais:

[...] Em meados dos anos 70 as terras com titulação duvidosa apresentavam já uma grande incidência de conflitos. Eram movidos contra os novos proprietários pelos posseiros que nelas habitavam originariamente ou que se haviam nelas instalado com vistas a garantirem sua sobrevivência familiar na nova terra, atraídos pela propaganda governamental. (LOUREIRO, 2015, p. 113)

O padrão do mercado de terras é feito através de grilagem, o ato pelo qual alguém se aposse da terra, em geral em posse de outra pessoa, mediante falsificação de documentos sobre aquela mesma terra (LOUREIRO, 2015). No início dos anos 1970, as terras públicas foram federalizadas e o Estado de maior área envolvida neste processo foi o Pará:

No processo que foi conhecido como “*federalização das terras amazônicas*”, cujo marco foi o Decreto-Lei nº 1.164/71, o Estado do Pará foi em toda a região, o mais penalizado como consequência dele. De um lado, porque um maior número de rodovias federais corta o seu espaço e, de outro porque sua geografia já o divide naturalmente, pelos grandes rios, em porções territoriais descontínuas, o que as estradas, marginadas pelas terras federais acentuaram mais ainda. [...]. (LOUREIRO, 2015, p. 125)

Este processo contribuiu para aprofundar os problemas fundiários, devido à emissão de títulos para grandes proprietários, em áreas apossadas, ao descontrole, à desorganização, aliados à corrupção dos órgãos de governo:

Com a transferência de jurisdição das terras para o governo federal em 1971, os títulos referentes à terra pública foram cancelados e os lotes repassados aos novos empresários chegantes; outros foram emitidos sucessivas vezes, superpondo-se aos anteriores, sem que houvesse o cancelamento prévio dos anteriores. [...]. Mas, em geral os títulos se superpunham e tinham, quase sempre, uma extensão muito superior àquela constante dos registros feitos (quando havia algum). (LOUREIRO, 2015, p. 126)

O “caos fundiário” se tornou o padrão reconhecido da situação das terras em grande parte da região amazônica. Esta situação tinha função de facilitar os processos de grilagem:

Para completar o caos fundiário promovido pelo Estado, os cadastros das diversas instituições não eram (e não são até hoje) compatíveis uns com os outros e nem as instituições se articulam quando desenvolvem suas atividades cotidianas [...]. Em meio a esta confusa situação, não foram poucos os que promoveram a grilagem de terras privadas e públicas, incluindo terras indígenas. (LOUREIRO, 2015, p. 126)

Segundo Loureiro (2015), em 1987, é revogado o Decreto-Lei nº 1.164/71 que havia federalizado as terras estaduais. Entretanto, essa revogação constituiu-se apenas num ato político, de caráter simbólico, como outros que pretendiam afirmar o fim ditadura.

O Instituto de Terras do Estado do Pará (ITERPA) havia sido criado em 1975, por meio da Lei nº 4.584. O governador era Aloysis da Costa Chaves, que propôs a criação de uma

Autarquia de Direito Público, para atuar na execução da política de preservação do patrimônio agrário paraense, além de promover o fim da insegurança dominial (ITERPA, 2016).

A criação do ITERPA ocorreu dentro de um contexto de intervenção federal no Pará, marcada pelos efeitos do Decreto Lei 1.164/71, que instituía a federalização de mais de 70% das terras do patrimônio do Estado, com presença de órgãos, diretamente subordinados à Secretaria do Conselho de Segurança Nacional, que objetivavam, principalmente, a distribuição das terras públicas da Amazônia, como o INCRA, GETAT (Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins) e GEBAM (Grupo Executivo do Baixo Amazonas) (ITERPA, 2016):

No Estado do Pará o Instituto de Terra – ITERPA, desde sua criação sempre procedeu à regularização fundiária dos grandes lotes de terras ignorando as posses de pequenos agricultores que habitam dentro do espaço a ser regularizado. Demarca e regulariza apenas o lote maior, com os posseiros dentro – [...] – sob a alegação de que as taxas cobradas reportam-se apenas à demarcação “principal”, não sendo suficientes para cobrir a demarcação das posses internas que, segundo o órgão, são “abandadas” ou omitidas nos processos. (LOUREIRO, 2015, p. 165-166)

O resultado da demarcação de grandes lotes, deixado de fora das ações políticas de regularização dos pequenos posseiros, só fez aumentar os conflitos agrários no campo. O governo brasileiro foi responsável pelo sistema fundiário vigente, além de grande parte dos conflitos decorrentes deste sistema, pois criou facilidades aos grupos econômicos dominantes, com medidas de favorecimentos a estes, causando exclusão e conflitos.

Os conflitos decorrentes da grilagem de terra pública, incluindo a venda com posseiros antigos e novos, são o quadro rotineiro na região e, especialmente no Estado do Pará. Segundo Loureiro (2015), durante o período dos governos militares e na década de 1990, há o predomínio de políticas de concessão de terras para as grandes empresas e grupos econômicos. Com isso o Estado brasileiro tem sido ao longo dos anos, o grande ator que promove os conflitos no campo, pelas suas ações de políticas públicas agrárias ou até pela omissão diante de tantos problemas, especialmente pelas desigualdades e assimetria de poder.

Citando o exemplo do Pará, Loureiro (2015) percebe que este Estado, por suas características agrárias, políticas e geográficas, é uma das principais portas de entrada para a expansão da fronteira no país:

Na Amazônia, o caso do Pará é, novamente, exemplar. Isto porque ele expressa a concentração de terras e, como estado que é a porta de entrada do capital e de migrantes, ele reflete os movimentos que, posteriormente vão acontecer nas demais unidades da região. (LOUREIRO, 2015, p. 204)

As políticas de colonização e valorização das terras da Amazônia pela sua integração ao restante do Brasil seria suficiente para desencadear o processo de especulação com a terra. Mas, a política dos incentivos fiscais potencializou ainda mais os efeitos perversos da disputa pela terra na região (LOUREIRO, 2015).

Um dos marcos institucionais desta estratégia foi a criação das agências de desenvolvimento para a região amazônica, especificamente a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM – e o Banco da Amazônia - BASA – em 1966. A Sudam tinha como objetivos coordenar a elaboração e execução de projetos de desenvolvimento econômico, para isso contava com um sistema de incentivos fiscais e financeiros para empresas e investidores nacionais e estrangeiros. O Banco da Amazônia cumpria o papel de agente bancário das operações.

Com isso, muitas empresas se instalaram na região neste período, principalmente nos dois principais centros urbanos, Belém e Manaus, neste último caso em função da Zona Franca, criada em 1967, e nas áreas rurais em virtude dos grandes projetos agropecuários. Entretanto,

as facilidades de se obter financiamento e o volume destinado não foram acompanhados pela fiscalização daqueles órgãos e o resultado foi o uso indevido de tais recursos:

A permissividade e a omissão do Estado no que concerne à aplicação dos recursos públicos nos projetos agropecuários foram tais que, 20 anos depois, a quase totalidade das fazendas se caracterizava como latifúndio improdutivo. E isto ocorreu, mesmo no Estado do Pará, o mais bem servido por infraestrutura de estradas e transportes e onde se localiza a sede da SUDAM. (LOUREIRO, 2015, p. 103)

Muitos desvios de recursos fraudes foram cometidos pelos grandes grupos econômicos beneficiados e, ao mesmo tempo, o governo fez a opção em não divulgar os resultados e nem tomou qualquer providência quanto à punição dos culpados. O que se constata é que, durante toda a década de 70 e nos anos 80, o desenvolvimento da Amazônia não foi considerado prioritário pelo poder central, porque valorizou sua simples ocupação fundiária (LOUREIRO, 2015).

Sob o entendimento da “fronteira” como lócus da reprodução do capital, Graziano da Silva (1982) assinala como variável fundamental do desenvolvimento da agricultura brasileira a existência de uma fronteira a ser ocupada. Para o autor, a fronteira não corresponde necessariamente a uma região distante, vazia do ponto de vista demográfico. Ela seria uma fronteira do ponto de vista do capital, entendida como uma relação social de produção. Desta forma, uma região poderia ser inexpressiva do ponto de vista da produção agrícola ou da área plantada, mas não poderia ser considerada uma fronteira. A fronteira, afirma o autor, não é externa ao “modelo agrícola” brasileiro, mas condicionante e resultado da “modernização dolorosa” do campo (GRAZIANO DA SILVA, 1982).

Graziano se contrapõe ao conceito clássico de que a ocupação da fronteira implica na inexistência de terras a serem incorporadas ao processo produtivo. Ao contrário, o “fechamento da fronteira” se dá de “fora para dentro”, quando a terra perde seu valor produtivo e assume apenas o de “reserva de valor”, ou seja, não é a ocupação produtiva do solo que estabelece esse caráter de “fechamento”, mas a finalidade de propriedade privada da terra. Como indicador fundamental do “fechamento da fronteira”, o autor aponta os focos de tensões sociais representados na luta pela terra, a exemplo do que ocorreria em muitas regiões do país como a Amazônia. Além dos conflitos de terra, também são elencados como indicadores: a regularização da propriedade da terra com a expropriação dos pequenos ocupantes e o processo de “urbanização precoce” das cidades do Norte, em especial decorrentes da redução das taxas de emprego na agricultura da região, além da rapidez com que cidades deixam de ser destinos e passam a ser pontos de origem dos fluxos migratórios (GRAZIANO DA SILVA, 1982).

No “plano externo”, o “fechamento da fronteira” implicava para onde dirigir os excedentes populacionais de outras regiões do país, assim sua consequência imediata seria o afluxo para os grandes centros, agravando os problemas urbanos já existentes. Por outro lado, esse “fechamento” colocaria a questão da ocupação da “fronteira interna” da região Centro-Sul em áreas ainda não exploradas ou a não existência de “terras livres” na fronteira, obrigaria uma maior capitalização da agricultura de modo a aumentar tanto a produtividade do trabalho como da terra, implicando na continuidade do processo de “modernização dolorosa” (GRAZIANO DA SILVA, 1982).

Na perspectiva do mercado de terras, o “fechamento da fronteira” tem relação com o aumento do nível de preços e com a concentração das áreas agriculturáveis para fins da agricultura mecanizada. Elementos do “fechamento da fronteira” podem ser visto também em função de ações institucionais de regulação do mercado e ambiental, como a Moratória da soja e o Cadastro Ambiental Rural – CAR, respectivamente.

Becker (1982) traça uma análise da estrutura espacial da região Amazônica em relação ao Brasil. Para a autora, a Amazônia localiza-se à margem do sistema espacial nacional e a

primeira forma utilizada pelo Estado nacional para integrá-la, foi a implantação de rodovias “captando a fimbria da hileia para a órbita do centro”, ou seja, ao criar condições para que uma rede de integração espacial possa se instalar, quebra as barreiras geográficas, permitindo a integração de mercados e o deslocamento de camponeses e fazendeiros. Nesta perspectiva, a fronteira é um componente do sistema espacial em formação, caracterizada por um enorme potencial de recursos naturais, que atraíam investimentos externos, destinados às atividades econômicas das frentes de expansão (Becker, 1982; 2004).

Para Becker (1982), o reforço da presença brasileira na região é marcada pelos grandes deslocamentos populacionais e pelos militares nos limites políticos da Amazônia. Valendo-se do modelo *centro-periferia*²⁷, a autora entende que o desenvolvimento brasileiro tem ocorrido em processos de integração do sistema espacial em favor do “centro” do país. É o “centro” do país que comanda a dinâmica do espaço e a “periferia” depende do seu “acesso” às estruturas do “centro”, em posição dependente e vulnerável.

Becker (2004) reflete sobre as mudanças ocorridas na Amazônia nos últimos anos do século XX e reafirma seu conceito de “fronteira de recursos”, embora ressalte a existência de diferenças significativas, decorrentes da complexidade do novo contexto histórico:

As fronteiras de recursos são definidas como zonas de povoamento novo, em que o território virgem é ocupado e tornado produtivo. As fronteiras contíguas localizam-se à frente de zonas de povoamento antigo, e correspondem às frentes pioneiras. As fronteiras não contíguas estão separadas dos centros de povoamento por amplas áreas desabitadas. Passam a existir com a descoberta de recursos naturais importantes e o comprometimento do Governo e de firmas privadas no sentido de explorar as oportunidades comerciais que elas apresentam. [...]. A característica fundamental da fronteira de recursos é a distância em relação aos centros de população, indicando que no passado não eram consideradas excelentes para ocupação e cultivo, situadas então em regiões distantes e inóspitas ao homem. [...]. (BECKER, 1982, p. 80-81)

Sua proposição é do novo significado geopolítico que agora não mais atua na conquista do território, mas na apropriação da decisão sobre seu uso. Sob essa perspectiva, a Amazônia aparece em dois níveis distintos: 1) em nível global, é percebida como espaço a ser preservado para a sobrevivência do planeta; 2) em nível nacional, é vista como uma ‘fronteira de recursos’, a serem explorados. Em ambos níveis se expressam processos de “mercantilização da natureza e da apropriação do poder do Estado sobre o uso do território”.

Esse valor confere então a Amazônia o significado de “fronteira de uso científico-tecnológico” da natureza, ou seja, o valor estratégico da Amazônia para o uso da natureza, mediante o desenvolvimento de novas tecnologias, permitindo o aproveitamento, sobretudo, da biodiversidade (BECKER, 2004).

O Estado brasileiro, especialmente no período militar, mas não só nele, aprofunda a ideia de integrar a região amazônica às outras regiões do país. Está na base de quase todas as políticas de ocupação e incentivos econômicos. Entretanto, esta integração mostrou limites e foi quase sempre subordinada aos interesses políticos e do capital externo. Para Castro:

²⁷ Para este tema consultar Bielschowsky (2000).

A integração permanece como matriz conceitual da ação do Estado nas novas fronteiras no Brasil [...]. No caso brasileiro, no avanço dos bandeirantes (MOOG, 1969) para o Oeste e para o Norte, adotou-se a ideia de nação e de brasiliidade, recriando-se o imaginário do progresso. Esse princípio norteou as políticas dos governos militares para a Amazônia, nos anos 60 e 70. A integração tornou-se uma meta dos programas de construção de grandes eixos rodoviários, como a rodovia BR-230 (Transamazônica), a rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém), a rodovia BR-364 (Manaus-Porto Velho) e a Perimetral Norte. Os grandes projetos de colonização também constituíram pilares da política de integração nacional, e os investimentos em infraestrutura viabilizaram o avanço em direção a novas áreas, potencializando a expansão da agropecuária, seguindo o mesmo modelo da conquista de novas terras no Oeste paulista e paranaense. (CASTRO, 2007, p. 109)

A pecuária extensiva se tornou a atividade-chave de expansão da fronteira na Amazônia. Isso contribuiu para disputas e conflitos por terras e a forte concentração. Os projetos de colonização não conseguiram se sustentar sem as políticas de assistência e crédito do Governo Federal e foram praticamente abandonados. Além da pecuária, as atividades de exportação (madeira, minerais e grãos) se tornaram, ao longo das últimas décadas, hegemônicas com apoio político e econômico institucional, no âmbito nacional e regional:

O movimento de expansão da fronteira foi impulsionado pelo aumento da demanda de produtos agrícolas para mercados internos e para atender a pauta de exportação de recursos primários, como madeira e minério. A fronteira, por ser móvel, refaz-se pelas novas dinâmicas dos atores sociais (MORAN, 2002). [...]. Certamente está em jogo a discussão do papel da agricultura e de seus novos arranjos na economia que se moderniza e da sociedade que vive um rápido processo de urbanização (COSTA, 2005). Não basta pensar apenas na opção da revolução verde, que converteu a floresta em regiões de agricultura intensiva com vantagens comparativas, pois o que se observou com a abertura da fronteira em direção ao norte foi a destinação de recursos naturais sobretudo ao mercado capitalizado. [...]. (CASTRO, 2007, p. 110-111)

O que está em jogo não é apenas o papel da agricultura de exportação, mas este modelo é importante para o país ou para Amazônia. A questão da transformação de vastas áreas de floresta em produção de grãos pode levar à invasão de unidades de conservação ou terras indígenas, ou ainda, desestabilizar a oferta local de alimentos, com o deslocamento de famílias produtoras das áreas rurais para os centros urbanos:

A interpretação dos princípios de racionalidade econômica e da modernização, conjugados com as estratégias de caráter político dos agentes econômicos presentes em espaços diferenciados da Amazônia, é importante, a nosso ver, para o entendimento das possibilidades e do alcance do ordenamento estatal do território. É necessário levar em conta quatro dimensões fundamentais. Em primeiro lugar, não há uma causa única para as fortes mudanças territoriais, nem para o desmatamento [...]. Em segundo lugar, essa alteração do território está organicamente relacionada à estrutura social do país, desigual em renda e oportunidades, e à capacidade de acumulação dada pelas condições da fronteira. Em terceiro lugar, é preciso levar em conta o modo de inserção da Amazônia e do país na economia mundial globalizada. Finalmente, o quarto ponto diz respeito aos arranjos políticos, à disponibilidade de recursos institucionais e à capacidade que os atores locais têm de reafirmar estratégias de desenvolvimento sustentável. (CASTRO, 2007, p. 111)

A situação que envolve as transformações territoriais, podem aumentar ainda mais o desmatamento da floresta e concentração/apropriação de terras, e depende de fatores políticos e econômicos complexos, envolvendo atores nacionais e internacionais. Na região da BR-163 onde estão localizados os municípios de Santarém e Itaituba, dois modelos de ocupação se destacam, para Castro (2007). O primeiro a autora chama de fronteira clássica, que:

[...] constitui um padrão que se tem consolidado em diferentes subespaços regionais. A fronteira clássica foi orientada pelos programas de colonização dos anos 70 e 80 e caracteriza-se por uma dada estrutura de ocupação da terra. [...]. O processo de desmatamento acompanhou a abertura das rodovias Transamazônica e BR-163 e suas vicinais e a emergência de centros urbanos. Essas áreas representam também espaços de ação política de diversos atores que investiram na construção de um projeto de desenvolvimento regional. (CASTRO, 2007, p. 112)

Parte relevante da população atual, residente na região Oeste do Pará, é proveniente desta geração de migrantes dos anos 1970 e 1980. Estes grupos sociais se distribuem nas áreas urbanas e rurais, desenvolvendo atividades ligadas ao comércio e aos serviços nos centros urbanos e na pecuária, na exploração madeireira, mineral e na produção agrícola de pequeno porte.

Entretanto, a partir de meados dos anos 1990, “novas frentes de expansão” dessas mesmas atividades se juntam a uma nova atividade da agricultura dos grãos que se difere da forma de produção anterior por ser “intensiva e capitalizada”:

O segundo modelo, aqui denominado novas fronteiras, é determinado pelo avanço de novas frentes de expansão da pecuária, da madeira e do garimpo, de Itaituba em direção a Castelo de Sonhos, no Pará – uma frente que se encontra com grupos vindos do Mato Grosso. São áreas, ou regionalizações, ligadas a partir de certas cidades do Norte do Mato Grosso pela BR-163 e do Tocantins, por meio de Xinguara, Redenção e São Félix do Xingu. Daí se originam atores capitalizados, cujas estratégias e interesses estão vinculados à dinâmica da economia pecuária e da agricultura intensiva [...]. (CASTRO, 2007, p. 112)

Buscaremos demonstrar quais são as peculiaridades da questão da fronteira da soja no Oeste paraense, que para Castro (2007) seria uma “nova fronteira”, à luz da expansão do agronegócio. As áreas de fronteira atraem um fluxo de famílias capitalizadas de antigas áreas de exploração, como os estados do Sul e Sudeste do país. No caso da soja, as áreas do Cerrado mato-grossense também geraram um fluxo de imigrantes para novas áreas de expansão do cultivo de grãos mecanizados em alguns estados no Norte. Os maiores atrativos foram terras a um preço bem inferior das áreas consolidadas, e a proximidade maior dos portos graneleiros, administrados pelas empresas exportadoras de *commodities*.

Até o início dos anos 1950, a Amazônia localizava-se praticamente fora do sistema espacial nacional. Depois de diversas intervenções na infraestrutura, realizadas por políticas públicas e ações privadas, como estradas federais e ramais, além do processo de urbanização, modificador da dinâmica no espaço amazônico, a conquista do território pela atividade produtiva capitalista se transformou e se modificou para uma estratégia de controlar as decisões sobre o uso do território. Essas decisões, que variam entre a exploração dos recursos naturais e a sua preservação, continuam sendo tomadas fora do espaço amazônico, e em grande parte fogem do controle das populações que ali vivem.

A partir das próximas seções deste capítulo, buscaremos lançar luz sobre estas dinâmicas da fronteira agrícola, a partir do caso do Oeste do Pará, analisando os efeitos locais destes movimentos sobre essa área de ocupação mais recente.

2.1.2- Dinâmicas regionais no Oeste do Pará

Na região Oeste do Pará Oeste do Pará as dinâmicas econômicas empresariais estão relacionadas com o padrão de ocupação territorial. Apresentaremos em linhas gerais, a questão fundiária e, as principais atividades econômicas rurais.

Em função deste quadro de complexidade agrária, a posse da terra é o padrão de ocupação das áreas no Oeste do Pará. Ao invés de haver instrumentos legais de propriedade da mesma:

A relação de propriedade [...] sempre assumira na região um caráter singular. Havia uma espécie de “reconhecimento prático” de quem era ou não “dono” das áreas, independentemente da existência de títulos legais. Esse “reconhecimento prático” era, na verdade, característico de uma sociedade em que o fundamento das formas de dominação não era tanto o controle sobre a terra, e sim o *controle do acesso ao mercado* pelo capital mercantil, no regime do avamento [...] (ARAÚJO et al., p. 20, 2008)

Sob a administração dos governos militares e suas políticas e instituições de fomento, privilegiando a grande propriedade fundiária, nos anos de 1970 e 1980, a terra pública, que estava habitada por povos tradicionais (colonos, ribeirinhos, índios, caboclos), foi colocada à venda, à revelia dos moradores “posseiros”, em lotes de grandes dimensões para os grandes investidores, os quais adquiriam-nas diretamente dos órgãos fundiários do governo ou de particulares. O Estado no Brasil tornava legal a aquisição de terras demarcadas ou compradas por esse sistema (ARAÚJO et al., 2008).

Os processos de concentração fundiária, a revitalização de um mercado de terras que praticamente inexistia anteriormente, devido ao baixo valor deste fator econômico elementar, são condicionantes de uma nova estrutura fundiária e reconfiguração regional, atingindo particularmente áreas rurais de Santarém, Belterra e Mojuí. E correlato a intensificação do mercado de terras, verificam-se com maior frequência os esquemas de grilagem; a desestruturação e até o desaparecimento de comunidades rurais são resultado da pressão dos grandes produtores de grãos sobre os colonos (agricultores familiares) locais, para a venda de suas áreas.

A economia rural dessa região apresenta características peculiares ao longo da sua história. Nas áreas rurais ou de floresta, o extrativismo prevaleceu sobre as demais atividades, até os anos 1960, mas praticava-se também a criação do gado e a agricultura de pequeno porte. Ao longo de sua história, os produtos para exportação, explorados na região, tiveram queda de preços no mercado internacional, e seus custos de produção já não compensavam seu investimento. Isso aconteceu com a borracha, juta, pimenta do reino etc.

Antes da década de 1970, a pecuária proporcionava uma renda considerável e relativamente distribuída, devido a um sistema de rotação sazonal do rebanho entre a várzea e a terra firme, que segundo (Bunker, 1982) pouco mudou em mais de 300 anos.

No período de 1990 até 2000, a produção pecuária declinou, sendo por falta de um mercado regular ou pela perda dos rebanhos, ocasionada pelo ciclo das cheias, pelas doenças, pela falta de pastos, além de transporte inadequado dos rebanhos.

O padrão de ocupação da região apresentou variações no século XX, porém as atividades da pecuária extensiva, a exploração madeireira e mineral ocupam lugar de destaque em termos empresariais. Elas coexistem e cooperam entre si para controlar grandes porções do território, e por isso geram conflitos territoriais com as populações que vivem de atividades predominantemente de subsistência ou de baixa integração aos grandes mercados (pequenos produtores rurais, extrativistas, pescadores artesanais etc.). Para Araújo et al (2008) a ocupação da região trouxe dinâmicas diferenciadas para a economia como as atividades extrativistas ligadas aos produtos florestais não madeireiros, praticadas pelas populações remanescentes do período da borracha e a pequena produção familiar agrícola e pecuária, onde desenvolveram um sistema vinculado à "imigração mais recente que acompanhou a estrada" e se estabeleceu fora das áreas de assentamentos rurais.

A atividade da mineração tem forte impacto na constituição histórica e no crescimento nas cidades de Itaituba e Santarém pelos efeitos diretos e indiretos da garimpagem do ouro e de

outros minérios ainda explorados em diversas sub-regiões do Estado, como a exploração da bauxita em Juruti pela ALCOA e em Oriximiná (Monte Dourado) pela Mineração Rio do Norte. Segundo BRASIL (2007) a região Oeste do Pará é uma das maiores do Brasil em potencial de exploração mineral, além do ouro e bauxita, o calcário também se destaca.

Cerca de 91% das reservas de bauxita metalúrgica e de 35% das reservas de bauxita refratária do Brasil estão localizadas no Pará, a maior parte dentro da área de abrangência do Plano. As reservas medidas em Oriximiná totalizam 1,15 bilhão de toneladas, com teor de 50,3% de minério contido. A principal empresa produtora é a Mineração Rio do Norte, controlada pela Cia Vale do Rio Doce (CVRD). [...] (ARAÚJO ET AL, 2008, p. 42)

A região entre o Norte do Mato Grosso o Sudoeste do Pará fazem parte das principais regiões produtoras de ouro do país. Se por um lado, essa atividade promova uma geração importante de renda para os moradores já instalados e migrantes em geral, por outro, a falta de presenças e regulação dos órgãos públicos facilita a degradação ambiental e graves problemas sociais.

A extração de ouro na região do Rio Tapajós é feita há muitas décadas e permite, aos garimpeiros investirem na compra de gado, com isso muitos pecuaristas da área são garimpeiros ou já saíram da atividade.

Durante 20 anos, a garimpagem de ouro foi feita, na região do Tapajós, com o nível tecnológico muito baixo devido às jazidas do metal estarem na superfície de rios e terra, conhecidos como “aluvões”. Entre o final dos anos 1970 e início dos anos 1980 tem a fase da mecanização da garimpagem. Em meados dos anos 80 com o aumento da população nos garimpos, consolidou-se a transformação do garimpo dos locais onde além da produção, também era realizado o consumo de bens. No fim de 1983, com a decisão do Governo Federal de fechar o garimpo de Serra Pelada e entregar a área no ano seguinte à Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) estimulou os garimpeiros à buscarem alternativas de renda como a pecuária, além disso, a região do rio Tapajós foi receptor dos garimpeiros expulsos da Serra Pelada (ARAÚJO ET AL, 2008).

Segundo Brasil (2007) o calcário também é explorado na região, tanto para uso na construção civil (brita e cimento) quanto como corretivo de solo. As principais jazidas estão situadas em Itaituba e Monte Alegre. Tais jazidas são de importância estratégica para a expansão da produção mecanizada e já está sendo utilizada para esse fim.

A exploração madeireira se tornou uma das principais atividades da ocupação da região, representando uma relevante fonte de renda para as populações residentes, com impactos como a abertura de caminhos e vicinais e, finalmente, a possibilidade de empregos nas serrarias e nas equipes de localização e derrubada de árvores. A extração madeireira também fornece oportunidades de acumulação para vários atores intermediários, no início de ocupação de uma área (ARAÚJO ET AL, 2008). Fica bastante evidente a relação entre madeireiros, pecuaristas e sojicultores:

Nesse processo, alguns indivíduos, geralmente ligados ao comércio local ou a empresas especializadas, assumem uma posição intermédia na cadeia da extração madeireira e investem seus lucros na grande pecuária extensiva ou – em alguns casos – na agricultura mecanizada. [...] (ARAÚJO ET AL, 2008, p. 30)

Para o MPF (2015), a ilegalidade na retirada de madeira das florestas na região amazônica tem relação com o contexto mais amplo do desmatamento da floresta. Onde, exploração de madeira descontrolada é o passo inicial de um processo de desflorestamento, seguido por queimadas e, depois, pelo estabelecimento, na área convertida, da pecuária extensiva ou de monocultura. Essa exploração ilegal tem como consequência principal a degradação ambiental

das florestas, causando perda de biodiversidade, degradação do solo, afugentamento de animais, alteração do regime de cursos d'água, redução de qualidade de água etc.

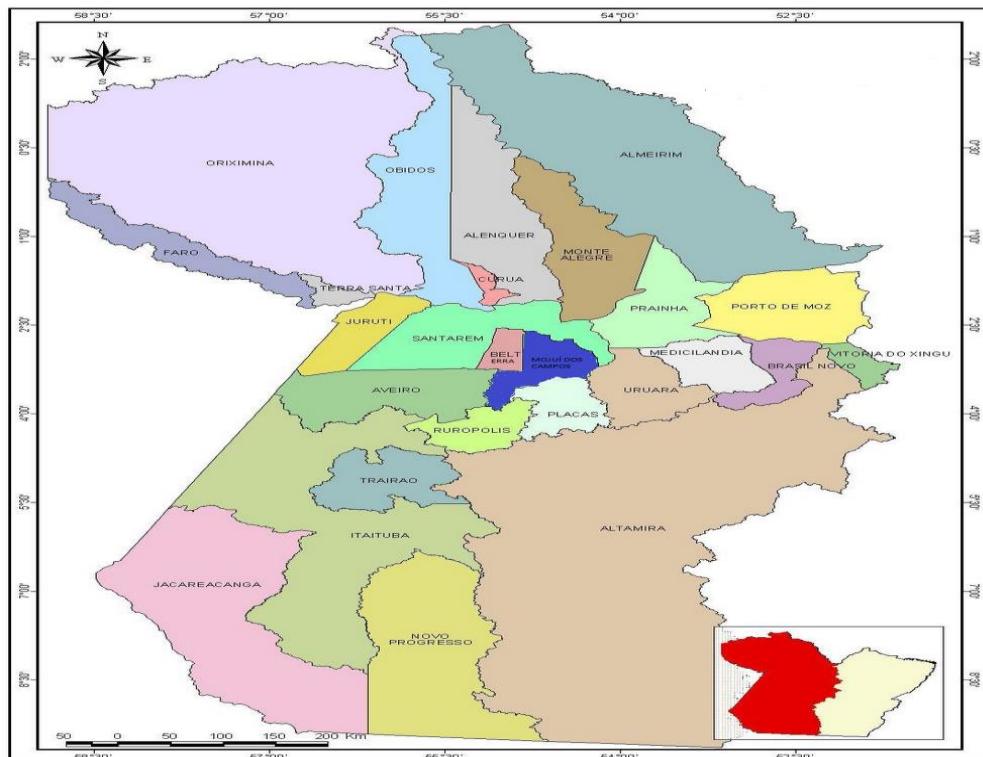
A pecuária, considerada o principal vetor do desmatamento na região amazônica, tem importante atuação no mercado regional. Ficou estagnada em termos de produtividade pelo padrão de produção ser predominante extensivo e os problemas sanitários terem provocado barreiras às exportações durante longo período no século XXI:

Diversos estudos têm demonstrado que a pecuária extensiva possui baixa lucratividade, com uma taxa interna de retorno do investimento inferior a 8% (SCHNEIDER et al. 2002). Por outro lado, a pecuária intensiva (pecuária de corte em pastos reformados) consegue melhores taxas internas de retorno – em média 13% a 18% (MARGULIS, 2003). (ARAÚJO ET AL, 2008, P. 55)

Segundo dados do MPF (2015) houve uma grande expansão da pecuária bovina na Amazônia na primeira metade da década 2000-2010, aumentando o rebanho na região de 47.536.000 cabeças, em 2000, para 74.589.000 cabeças, em 2005, o que representa um crescimento do rebanho de 56,9% em 5 anos (média de mais de 10% por ano). Na segunda metade dessa mesma década, o rebanho obteve um crescimento menor e, alcançou, em 2011, o total de 79.768.000 cabeças.

Segundo Araújo et al (2008) a pecuária no Oeste Paraense iniciou no século XXI um processo irreversível de modernização técnica a fim de melhorar os rebanhos e elevar a produtividade tanto do leite como da carne, e o acesso à informação e a proximidade de mercados mais exigentes são determinantes na mudança de padrão produtivo.

A expansão do agronegócio da soja no Oeste do Pará produziu efeitos regionais e incorporou os seguintes municípios, ao processo produtivo dos grãos com a instalação de complexos portuários estratégicos: Santarém, Belterra, Mojuí dos Campos e Itaituba. Os três primeiros municípios estão inseridos da mesorregião do Baixo Amazonas e Itaituba no Sudoeste Paraense (IBGE). A seguir mapa 03 da localização dos municípios da região Oeste do Pará:



Mapa 03: Região Oeste do Pará

Fonte: Base cartográfica do IBGE, adaptado pelo autor.

O Oeste do Pará abrange 29 municípios. São eles: Alenquer, Almerim, Altamira, Aveiro, Anapu, Belterra, Brasil Novo, Curuá, Faro, Itaituba, Jacareacanga, Juruti, Medicilândia, Monte Alegre, Mojuí dos Campos, Novo Progresso, Óbidos, Oriximiná, Pacajá, Placas, Porto de Moz, Prainha, Rurópolis, Santarém, Senador José Porfírio, Terra Santa, Trairão, Urucuá, Vitoria do Xingu²⁸.

A área dessa região corresponde a 59% da área total do estado do Pará (732.509,5 Km²) e 15% da população (1.159.000 habitantes) (IBGE, 2010). Como se pode notar, o Oeste paraense não é uma região político-administrativa do Estado, mas é estratégica para a dinâmica do agronegócio brasileiro e internacional, devido à localização geográfica que facilita o escoamento da produção de grãos do Mato Grosso pela BR 163.

2.1.3- Santarém e Itaituba: histórico de ocupação, estrutura agrária e atores

Santarém, situada na Mesorregião do Baixo Amazonas, microrregião de Santarém, é o centro polarizador da Região Oeste do Pará – área que abrange 17.903,51 km². Sua localização geográfica contribui para o tornar um polo comercial em relação aos demais municípios da região. É o município que realiza mais intensamente o transporte de mercadorias e pessoas, canalizando, portanto, a maior parte do fluxo de bens, serviços e recursos financeiros dessa região. Apresenta precárias condições de infraestrutura urbana e rural.

²⁸ Estes municípios que compõem estas duas mesorregiões participaram em 2011 do plebiscito de divisão territorial do estado do Pará, e consequente criação de um novo ente federativo, intitulado de estado do Tapajós. Esta proposta foi rejeitada pela consulta popular realizada em todo o estado, juntamente com a proposta do estado do Carajás.

A população rural de Santarém se formou durante mais ou menos um século e meio. Na década de 1850, quando houve dois movimentos importantes: o abandono das antigas atividades tradicionais (a pesca e plantação de mandioca) para a extração da borracha; ocorreu a chegada da primeira leva de nordestinos para também trabalhar na atividade de exploração da borracha, conhecida como gomífera (LEROY, 1991; SANTOS, 1980).

Os portugueses chegam à região do Rio Tapajós, com a intenção de ocupação e exploração colonial por volta de 1537-38. O objetivo inicial é capturar índios para usá-los na extração de drogas do sertão (cravo, canela, baunilha, resinas aromáticas). Com a chegada dos jesuítas em 1661, a escravidão africana passa a ser adotada como regime de trabalho dominante entre os séculos XVII e XVIII, enquanto a região se voltou quase completamente ao extrativismo (LEROY, 1991; SANTOS, 1980).

No século XVIII, ocorre um forte impulso na extração de cacau e de cravo, viabilizado e sob controle da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, mas estas atividades decaíram no início do século XIX, com a queda de preço dos produtos no mercado internacional. Durante o período colonial, a área territorial hoje pertencente ao Estado do Pará sofreu pela sua incapacidade de criar alternativas produtivas, autônomas na formação de renda em relação ao mercado mundial, além do controle português sobre o sistema produtivo e comercial (LEROY, 1991; SANTOS, 1980). Para Leroy (1991, p. 25), os povos que viviam no Tapajós “*chejavam no limite de opressão política e pobreza*”.

Na metade do século XIX, com o descobrimento dos seringais do Tapajós, a área passa a ser utilizada para exploração gomífera feita por índios, caboclos e posteriormente por imigrantes nordestinos. Para Leroy (1991) foi entre este período – primeiro grande processo de imigração e ocupação – e a virada do século XX, que se definiram a ocupação da área de várzea e da beira dos rios e as atividades econômicas, tais como as configuradas até a década de 1970.

O segundo processo de ocupação se deu nas áreas do planalto santareno, através de uma leva de imigrantes nordestinos. Eles vieram em bom número a partir da grande seca de 1877-78, com o objetivo de criar colônias agrícolas, mas acabaram em grande parte se envolvendo nas atividades de extração de seringa da borracha, esvaziando de certo modo a colonização para agricultura (LEROY, 1991; SANTOS, 1980).

Essa região era o principal reduto de extração da borracha na Amazônia até o início do século XX. Depois acabou sendo superado pelo médio Amazonas e Acre. O ano de maior produção gomífera brasileira foi em 1912, com quarenta e três mil, trezentos e setenta toneladas (42.370 t). Com a racionalização da produção asiática, devido ao êxito de plantações planejadas em países como a Malásia, Ceilão e África tropical, incentivada pela Inglaterra, a produção brasileira entra em processo de decadência, incapaz de concorrer, devido aos preços internacionais (LEROY, 1991; SANTOS, 1980).

Durante a segunda grande guerra mundial foram fechados os acordos da borracha em Washington – EUA, com o intuito de suprir as necessidades dos exércitos dos países aliados (Reino Unido, França e Estados Unidos à frente). Uma nova massa de imigrantes nordestinos, chamados a trabalhar como “soldados da borracha,”²⁹ cumprem importante papel no fornecimento da matéria-prima, já que a produção asiática encontrava problemas de circulação e escoamento no mercado mundial. Com isso, os velhos seringais brasileiros e em particular do Tapajós voltam à cena nesta época (COSTA, 1993).

A região de Santarém foi utilizada para projeto de cultivo de seringueiras. A empresa automobilística norte-americana Ford se instalou em uma área à margem direita do rio Tapajós, passando a se chamar Fordlândia, sob o incentivo do governo paraense. Mas a experiência inicial não obteve os resultados esperados, devido às plantações serem acometida de pragas, e

²⁹ Nome dado aos seringueiros que foram chamados pelo governo para trabalhar na produção de borracha na Amazônia para atender a grande demanda na época da Segunda Guerra.

a área foi abandonada e trocada por outra mais próxima da cidade polo, ficando conhecida como Belterra (COSTA, 1993). Após isso, seu patrimônio foi incorporado ao ministério da agricultura em 1945. Mais recentemente (ano 2000 em diante), a região pertencente à Belterra foi e está sendo utilizada para plantio de soja. Foi uma das primeiras áreas vendidas pelos posseiros locais aos “posseiros da soja”, já que se trata de terras legalmente públicas.

Relacionadas aos processos produtivos que envolviam a borracha, sejam eles de plantio de seringueiras ou de extração, o padrão de ocupação da região tem forte peso na imigração nordestina espontânea ou dirigida. Temos neste caso a vila de Mojuí dos Campos, a 30 km de Santarém, no planalto, criada por famílias cearenses, vindas inicialmente para trabalhar no sistema produtivo da borracha, mas que acabam, no início do século XX, apostando na agricultura do algodão como fonte de receita.

Por volta de 1950, o Instituto Nacional de Colonização introduziu no Planalto santareno um bom número de imigrantes nordestinos, em torno de doze mil e quinhentas pessoas (12.500). E apesar do plantio de algodão não ter prosperado, a área do planalto continuou ocupada pelos colonos³⁰, que produziam arroz, milho, frutas, feijão, malva e pimenta do reino (essa última quando chegou uma leva de imigrantes japoneses) (ANDERSON, 1991).

Entre os anos de 1970 e 1980, ocorre um novo processo de migração para a região do município de Santarém, através da abertura das estradas, Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163). A partir destes canais rodoviários, mesmo sem a conclusão das obras como o asfaltamento, tem-se um forte processo de ocupação das áreas de terra firme, não mais através dos rios; durante os séculos precedentes, o único meio de aportar na região (ANDERSON, 1991). Para Leroy (1991) surge aí um campesinato diferente do caboclo dos rios e do colono do planalto.

As obras de abertura das rodovias começam em 1972 e os primeiros colonos a serem assentados pelo INCRA foram através do Projeto Integrado de Colonização (PIC) de Itaituba, que abrangia os municípios de Aveiro, Itaituba e Santarém. Nos projetos de colonização executados no eixo da BR-163, o que se constata é a predominância dos PIC³¹. Segundo Leroy (1991, p. 37):

Segundo o INCRA em 1973 havia no PIC Itaituba 571 famílias assentadas, das quais 146 do Sudeste/sul, 136 do Nordeste e 264 do Norte (IANNI, 1979b; p. 62). No final de 1976, o PIC Itaituba contaria 1.554 famílias assentadas sendo prevista para 1977-79 o assentamento de mais de 2.457 famílias. Eram nordestinos e, chegando pela primeira vez à região, um contingente de agricultores do Sul do país: Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. [...]

Grande parte dos imigrantes gaúchos se estabeleceu na área próxima à Rurópolis³², confluência entre as BR's 163 e 230, e vieram para a Amazônia em busca de terras para desenvolver uma agricultura (familiar) diferente do modelo agroexportador desenvolvido no Sul. Os altos preços de terras, a necessidade de mecanização aliada aos constantes endividamentos eram as causas principais da migração do Sul para a região de Santarém, mas com forte estímulo do Governo Federal.

Com a instalação do Programa POLAMAZÔNIA em 1974, fica claro que os objetivos do planejamento regional, voltados para a colonização e uso econômico do espaço rural mudaram. Através da SUDAM, foram criados incentivos fiscais e creditícios pra empresas privadas, para

³⁰ Como são conhecidos localmente os moradores da zona rural em Santarém e região.

³¹ O INCRA como órgão oficial na condução e fiscalização do PIC elaborou várias modalidades que, segundo Castro et al (1994:50), podem ser resumidas em: (1) PAD – Projeto de Assentamento Dirigido; (2) PAR – Projeto de Assentamento Rápido; (3) PEA – Projeto Especial de Assentamento; (4) PEC - Projeto Especial de Colonização e (5) PAC – Projeto de Assentamento Conjunto.

³² Na época distrito de Santarém e hoje município emancipado.

iniciar ou expandir empreendimentos extrativistas, minerais, agropecuários, para aumentar a capacidade de produção e de exportação. E para a consolidação desses projetos empresariais. o INCRA tinha papel decisivo, regularizando terras, permitindo que agricultores e empresas pudessem ter acesso ao crédito bancário.

Um dos polos contidos no POLAMAZÔNIA era o Tapajós, e trazia algumas orientações específicas: discriminação das terras, para que pudessem definir as propriedades e assim incentivar a agropecuária, a aceleração da regularização dos lotes atribuídos aos colonos do PIC Itaituba, a implantação de médias empresas agrícolas com capital e tecnologia, a criação de área para exploração racional da floresta e abastecimento regular às indústrias a serem instaladas na região (SUDAM *apud* LEROY, 1991).

A cultura agrícola de Santarém é importante em nível regional, devido à infraestrutura de transportes ser precária e cara, dependendo do transporte fluvial, onde o tempo médio de barco ou balsa para Manaus é de quarenta e oito; para Belém de setenta e duas horas, fator que torna o nível de preços dos produtos vindos de outras regiões elevados e, consequentemente, torna a produção local um amortecedor inflacionário e a alternativa mais barata.

A estrutura produtiva agrícola é diversificada, e as atividades rurais desenvolvidas por agricultores familiares, mesmo com muitas dificuldades de acesso a crédito, comercialização, preço etc., praticam essa modalidade de agricultura, é destinada ao mercado interno e externo. Na diversidade de produtos agrícolas vindos das comunidades rurais, a mandioca e seus derivados, incluindo a produção de farinha, é a que mais se destaca. A produção agrícola familiar é realizada sem a utilização de máquinas, o que torna a jornada de trabalho do agricultor e de sua família intensa, que se inicia de madrugada e só termina à noite.

No caso da agricultura familiar, existem alguns fluxos importantes entre as comunidades rurais do município de Santarém até a comercialização nas feiras da cidade: as comunidades rurais produzem frutas, hortaliças, verduras, farinha e seus derivados, que abastecem o centro urbano da cidade. Pelo porto de Santarém a produção é mandada para outros municípios da região, para Belém e para os Estados do Amazonas e do Amapá.

A população do município de Santarém é de 294.580 hab., com 215.790 hab. (73%) residindo na área urbana e 78.790 hab. (27%) na área rural (IBGE, 2016). É a maior população municipal do Oeste e do interior do Pará. É ainda a maior população de todos os municípios do interior da região Norte do Brasil, gráfico 05 a seguir:

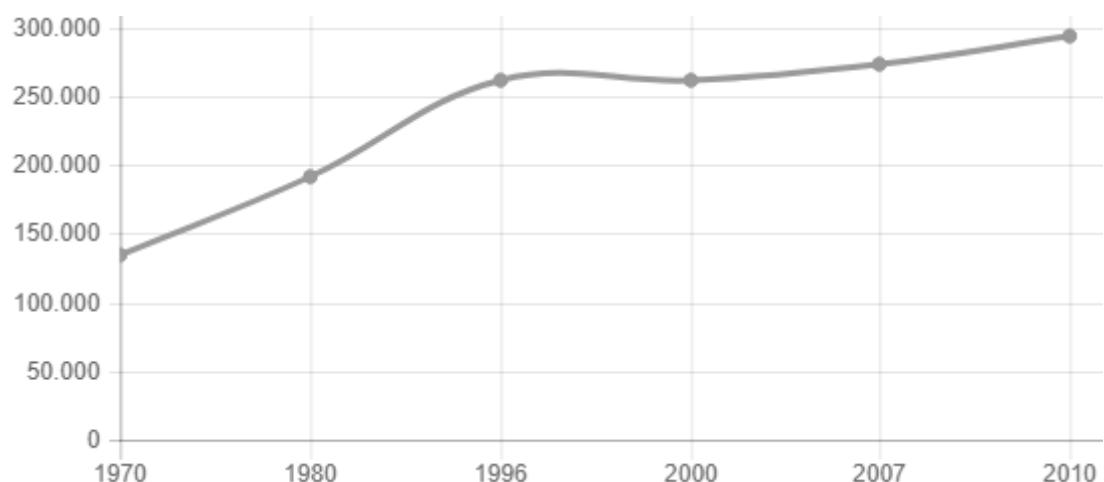


Gráfico 05: População residente em Santarém/PA

Fonte: CIDADES/IBGE (2016)

Os setores da economia local que mais empregam são os serviços, o comércio e a administração pública, com um total de 32.000 empregos formais em 2012. O setor

agropecuário possuia empregados, 884 trabalhadores no mesmo ano. Em termos de rendimento, 70% das pessoas ocupadas recebiam até 3 salários mínimos e 50% na faixa de até um salário (SEPOF, 2013). O que demonstra um nível salarial baixo. O IDH do município em 2010 era de 0,587 (PNUD/IPEA, 2011). A seguir a foto 01:



Foto 01: Vista parcial da frente de Santarém, fevereiro 2016.

Autor: Sandro Leão

O município de Belterra, também situado na Mesorregião do Baixo Amazonas, microrregião de Santarém, foi criado através da Lei nº 5.928 de 28 de dezembro de 1995, tendo sido desmembrado do município de Santarém, com sede na localidade de Belterra, que passou à categoria de cidade, com a mesma denominação. Sua instalação aconteceu em 1º de janeiro de 1997, a partir no pleito municipal de 3 de outubro de 1996 houve a primeira eleição para a prefeitura e para a câmara municipal (SEPOF, 2013).

Mas antes disso, Belterra (foto 02) era uma área que pertencia a empresa Norte Americana Ford, entre os anos 1930 e 1940. A Companhia Ford Industrial do Brasil tinha como objetivo a produção em larga escala de borracha para suprir a indústria de automóveis e se tornar autossuficiente na fabricação de pneus.



Foto 02: Município de Belterra.

Fonte: <http://www.incttox.com.br/2013/04/>

Belterra foi planejada e construída obedecendo aos padrões de uma cidade norte-americana da época, com uma infraestrutura de estradas, residências, escritórios, hospital, postos de saúde, escolas, água encanada, usina de força e luz, telefone, fábrica de gelo, praças

de esportes, serraria, áreas de comércio, clubes de diversões, complexo de oficinas, cinemas etc.

Segundo o Censo Agropecuário do IBGE (2006), o número de estabelecimentos rurais do município de Belterra era de 301, apresentando uma área total de 67.218 hectares. Enquanto o número de estabelecimentos rurais, com áreas de até 100, cerca de 70% do total, a área ocupada pelos mesmos abrangia apenas cerca de 7% da área total, demonstrando uma concentração da estrutura fundiária. Como pode ser analisada na tabela a seguir:

Tabela 04: Área dos estabelecimentos por grupos de área total e concentração fundiária – Belterra (2006)

Município	Grupos de Área Total	Área dos estabelecimentos (Hectare)			
		Nº. de Estabelecimentos	Nº. de Estabelecimentos (Percentual)	Área dos estabelecimentos (Hectare)	Área dos estabelecimentos (Percentual)
Belterra	Total	301	100,00	67218	100,00
	Mais de 0 a menos de 0,1 há	2	0,66	X	X
	De 0,1 a menos de 0,2 há	5	1,66	1	0
	De 0,2 a menos de 0,5 há	5	1,66	1	0
	De 0,5 a menos de 1 ha	20	6,64	10	0,02
	De 1 a menos de 2 há	35	11,63	38	0,06
	De 2 a menos de 3 há	10	3,32	22	0,03
	De 3 a menos de 4 há	6	1,99	19	0,03
	De 4 a menos de 5 há	3	1	12	0,02
	De 5 a menos de 10 há	14	4,65	88	0,13
	De 10 a menos de 20 ha	21	6,98	273	0,41
	De 20 a menos de 50 ha	38	12,62	1208	1,8
	De 50 a menos de 100 ha	52	17,28	3238	4,82
	De 100 a menos de 200 há	41	13,62	4633	6,89
	De 200 a menos de 500 há	31	10,3	7956	11,84
	De 500 a menos de 1000 há	9	2,99	5382	8,01
	De 1000 a menos de 2500 há	4	1,33	6818	10,14
	De 2500 e mais	2	0,66	X	X

Fonte: IBGE - Censo Agropecuário – 2006 (SIDRA)

Nota: Os dados das Unidades Territoriais com menos de 3 (três) informantes estão desidentificados com o caractere X.

Sua população, de 16.808 (gráfico 06), tem 60% residindo nas áreas rurais do município (SEPOF, 2013a), conforme o gráfico abaixo. Possui uma área territorial de 4.398,40 Km². Situado à margem direita do Rio Tapajós, numa altitude de 525 pés acima e afastado 7,5 km da margem do rio, onde se inicia o planalto belterrense.

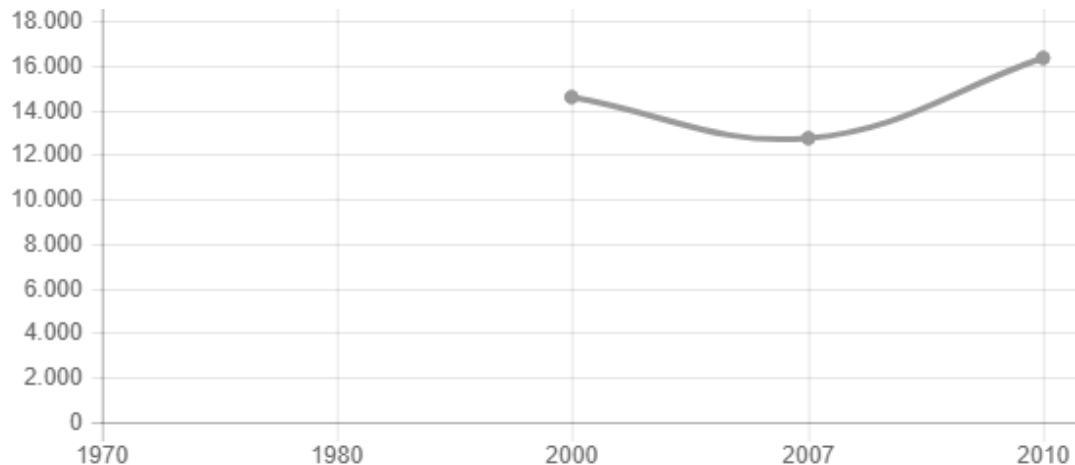


Gráfico 06: População residente em Belterra/PA

Fonte: CIDADES/IBGE (2016)

Trata-se de um município de pequeno porte, na economia, tendo destaque o setor agropecuário, concentrando quase a metade dos estabelecimentos e empregando mão de obra no município, além de 80% da totalidade de empregos. A média dos rendimentos fica na casa de 1 a 2 salários mínimos (SEPOF, 2013a)

O município de Mojuí dos Campos foi, durante o século XX, um distrito de Santarém, a 14 km da sede. Em dois plebiscitos, realizados nos anos de 1995 e 1999, mais de 84% da população de Mojuí dos Campos e de Santarém votou a favor da emancipação. Mojuí dos Campos foi criado pela Lei Estadual 6.268 de 1999. O TSE homologou o resultado do plebiscito em 2009. Em 2012 foram realizadas as primeiras eleições municipais. A seguir a estrada de acesso ao município de Mojuí dos Campos, conforme foto 03:



Foto 03: Estrada de acesso à Mojuí dos Campos

Fonte: <https://www.google.com.br/maps/>.

Mojuí dos Campos possui uma população estimada de 15.232 hab³³. Tendo como característica a presença marcante de descendentes nordestinos, vindos para a região ao longo do século XX, a partir de algumas ondas migratórias; eles atuam tradicionalmente no comércio local e em atividades agropecuárias. Segue a tabela que População Residente em Santarém¹ e Belterra – 1970 a 2010 a seguir:

³³ Como até o ano de 2012 era vinculado institucionalmente à Santarém, suas informações e dados estavam contidos nas estatísticas municipais do município polo, Santarém (SEPOF, 2013b).

Tabela 05: População Residente em Santarém¹ e Belterra – 1970 a 2010

Município	Situação do	Ano				
		1970	1980	1991	2000	2010
Belterra - PA	Urbana	-	-	-	5.126	6.852
	Rural	-	-	-	9.468	9.466
Santarém –	Urbana	61.324	111.493	180.018	186.297	215.790
	Rural	73.891	80.452	85.044	76.241	78.790

Fonte: SIDRA/IBGE (2016)

¹A população de Mojuí dos campos nos Censos Demográficos de 1970 a 2010 ainda fazia parte da população de Santarém.

Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos se conectam pela proximidade físico-geográfica, e pelas relações sociais construídas ao longo da história. Compartilham também de áreas de planalto propícias à produção de grãos, alvo de grande demanda por parte dos sojicultores, que migraram para a região no período recente; período delimitado para a pesquisa de tese. Portanto, ao longo do período que se estende de 1997 a 2016, se estabelece nesta região, um fluxo de novos moradores vindos do Mato Grosso em busca de terras para a produção de grãos, principalmente soja. Este movimento aqueceu o mercado de terras, como veremos adiante e como consequência começou a modificar a estrutura agrária da região.

A fundação oficial do município de Itaituba ocorre entre final do século XIX e início do século XX, apesar de ter havido menções de ocupação de exploradores portugueses e espanhóis nos séculos anteriores. Antes havia ainda a ocupação pré-colonial, feita pelos povos indígenas, ao longo do rio Tapajós. Até o final do século XVII a área pertencente à Itaituba era da Espanha e se chamava *Isla de Nuestra Señora de La Concepción*. Em 1836, a parte urbana do município era uma aldeia indígena; em seguida, os portugueses assumem o comando dessas áreas³⁴. Devido à presença de áreas de extração mineral, com enorme potencial de garimpagem do ouro no vale do rio Tapajós, recebeu o apelido de a “Cidade-Pepita” (SÁ ALMEIDA, 2012).

Apesar da distância e isolamento geográfico desta região, Itaituba pode ser acessada pelo rio Tapajós e pela estrada. A BR-163 e BR-230 são as principais saídas para as regiões garimpeiras, para o Mato Grosso e outras cidades no Pará. O rio Tapajós tem boas condições de navegação o ano inteiro e deságua no rio Amazonas em frente à Santarém, permitindo acesso às cidades ribeirinhas do Pará, Amazonas e saída para o Oceano Atlântico. A localização geográfica é estratégica para utilização do rio como canal de escoamento de cargas e de transporte de pessoas, por barcos e lanchas. Não é possível a navegação de navios graneleiros

³⁴ Segundo IBGE (2014) A formação histórica do município de Itaituba está ligada à conquista dos portugueses. A primeira expedição estrangeira que atingiu a região, onde se encontra o atual município, foi a do Capitão Pedro Teixeira, em 1626. Em 1812 já existia o lugar com o nome de Itaituba, cujo desbravador e fundador fora o Coronel Joaquim Caetano. Em 1836, para lá foi enviado um pequeno destacamento do posto de resistência Brasília Legal, fundado no mesmo ano, em decorrência do banditismo desenvolvido na Província do Grão-Pará. Em 1856 Itaituba tornou-se sede do município, cuja instalação ocorreu em 1857. Com a Proclamação da República, obteve foro de cidade. O topônimo, de origem tupi, significa lugar de pedregulhos.

na região de Itaituba devido não haver profundidade para navegação e atracação para esse tipo de embarcação. Na foto 04 a seguir, a orla de Itaituba:



Foto 04: Orla de Itaituba, com área de portos do outro lado do rio, março 2016

Fonte: Sandro Leão

Para Schuber (2013), o município se tornou núcleo urbano de suporte à atividade garimpeira no início da década da 1980, em virtude de sua posição estratégica para o transporte rodoviário, pois, em alguns trechos o rio Tapajós se torna de difícil navegação no acesso às áreas de garimpo, acima de Itaituba. A produção de ouro nos garimpos foi responsável em grande parte pela dinâmica econômica do município e região. Nos momentos de crise da garimpagem significava também a retração da economia local.

Além da mineração do ouro, o município dispõe de indústria baseada no calcário, para utilizar como matéria prima para a produção de cimento. Dispõe ainda de um setor pecuário voltado para o mercado regional, além da pequena produção agrícola (feijão, milho e mandioca), que não supre as necessidades de consumo local. A economia urbana é centrada nos serviços e no comércio, mas, geralmente, os empregos são oriundos do serviço público (SÁ ALMEIDA, 2012; IBGE, 2016).

O município possuía 97.493 habitantes no último Censo (2010). Isso coloca o município na posição 14 dentre 144 do Pará. Sua densidade demográfica é de 1,57 habitantes por km², colocando-o na posição 131 de 144 do Pará. O município pertence à mesorregião Sudoeste Paraense e a microrregião de Itaituba. Apresenta uma área territorial de 62.040,10 Km². Representada no gráfico 07 a seguir:

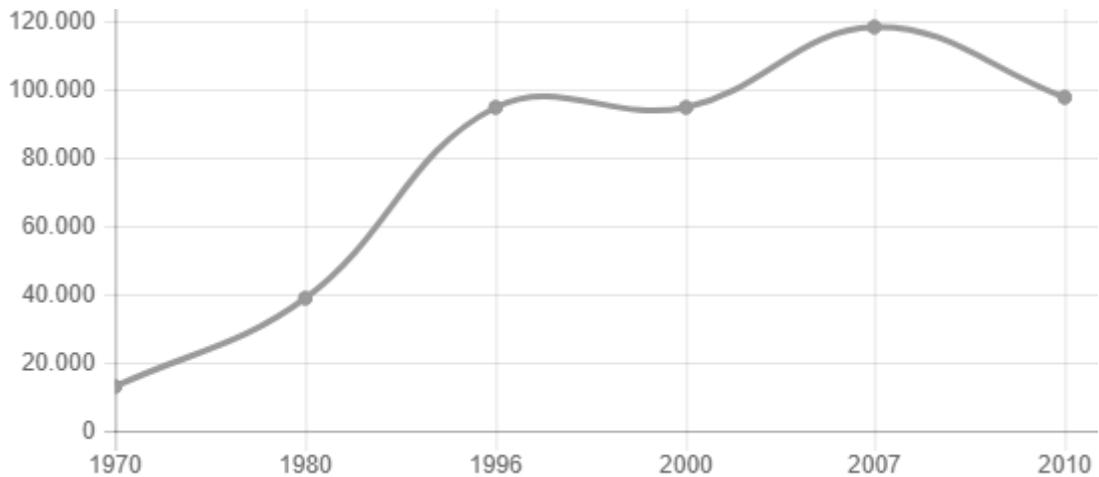


Gráfico 07: População residente em Itaituba/PA

Fonte: CIDADES/IBGE (2016)

Aproximadamente 70% da população reside na área urbana do município. Em 2014, o salário médio mensal era de 2,2 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 12.2%. Considerando domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa, tinha 43,9% da população nessas condições (IBGE, 2016).

Para Brito et al., (2014) as atividades que dinamizam a economia do município de Itaituba são três: a fabricação de cimento, a extração de minério de metais preciosos e o comércio atacadista de máquinas e equipamentos para terraplanagem, mineração e construção. A atividade de mineração é marcante, e o comércio atacadista de máquinas e equipamentos para terraplanagem, mineração e construção é um dos setores que movimentam a economia de Itaituba, de modo que, para que seja efetuada a extração do ouro, são necessárias compra e reposição constante de equipamentos e peças nas regiões de garimpo.

Segundo Brito et al., (2014) as atividades que mais crescem no município são: a extração de minérios não metálicos, lapidação de gemas e fabricação de artefatos de ourivesaria e joalheria, além do comércio atacadista de madeira e produtos derivados. Para os autores, a expansão do setor madeireiro e produtos derivados pode ser explicada pela decadência da exploração do ouro no início da década de 1990, o que fez com que a economia do município passasse por um processo de transição, através da expansão do setor madeireiro.

Segundo o Censo Agropecuário do IBGE (2006), o número de estabelecimentos rurais do município de Itaituba era de 2.117, apresentando uma área total de 292.440 hectares. Enquanto o número de estabelecimentos rurais com áreas de até 100 eram cerca de 60% do total, a área ocupada pelos mesmos abrangia apenas cerca de 18% da área total, demonstrando concentração da estrutura fundiária. Como pode ser analisada na tabela 06 a seguir:

Tabela 06: Área dos estabelecimentos por grupos de área total e concentração fundiária (2006)

Município	Grupos de Área Total	Área dos estabelecimentos (Hectare)		Ano = 2006	
		Nº. de Estabelecimentos	Nº. de Estabelecimentos (Percentual)	Área dos estabelecimentos (Hectare)	Área dos estabelecimentos (Percentual)
Itaituba	Total	2117	100,00	292440	100,00
	Mais de 0 a menos de 0,1 há	8	0,38	0	0
	De 0,1 a menos de 0,2 há	4	0,19	1	0
	De 0,2 a menos de 0,5 há	14	0,66	4	0
	De 0,5 a menos de 1 há	17	0,8	11	0
	De 1 a menos de 2 há	24	1,13	26	0,01
	De 2 a menos de 3 há	24	1,13	50	0,02
	De 3 a menos de 4 há	9	0,43	28	0,01
	De 4 a menos de 5 há	12	0,57	51	0,02
	De 5 a menos de 10 há	63	2,98	389	0,13
	De 10 a menos de 20 há	78	3,68	988	0,34
	De 20 a menos de 50 há	231	10,91	7373	2,52
	De 50 a menos de 100 há	715	33,77	43327	14,82
	De 100 a menos de 200 há	658	31,08	67919	23,23
	De 200 a menos de 500 há	112	5,29	29723	10,16
	De 500 a menos de 1000 há	58	2,74	36985	12,65
	De 1000 a menos de 2500 há	37	1,75	59129	20,22
	De 2500 e mais	10	0,47	46436	15,88

Fonte: IBGE - Censo Agropecuário – 2006 (SIDRA)

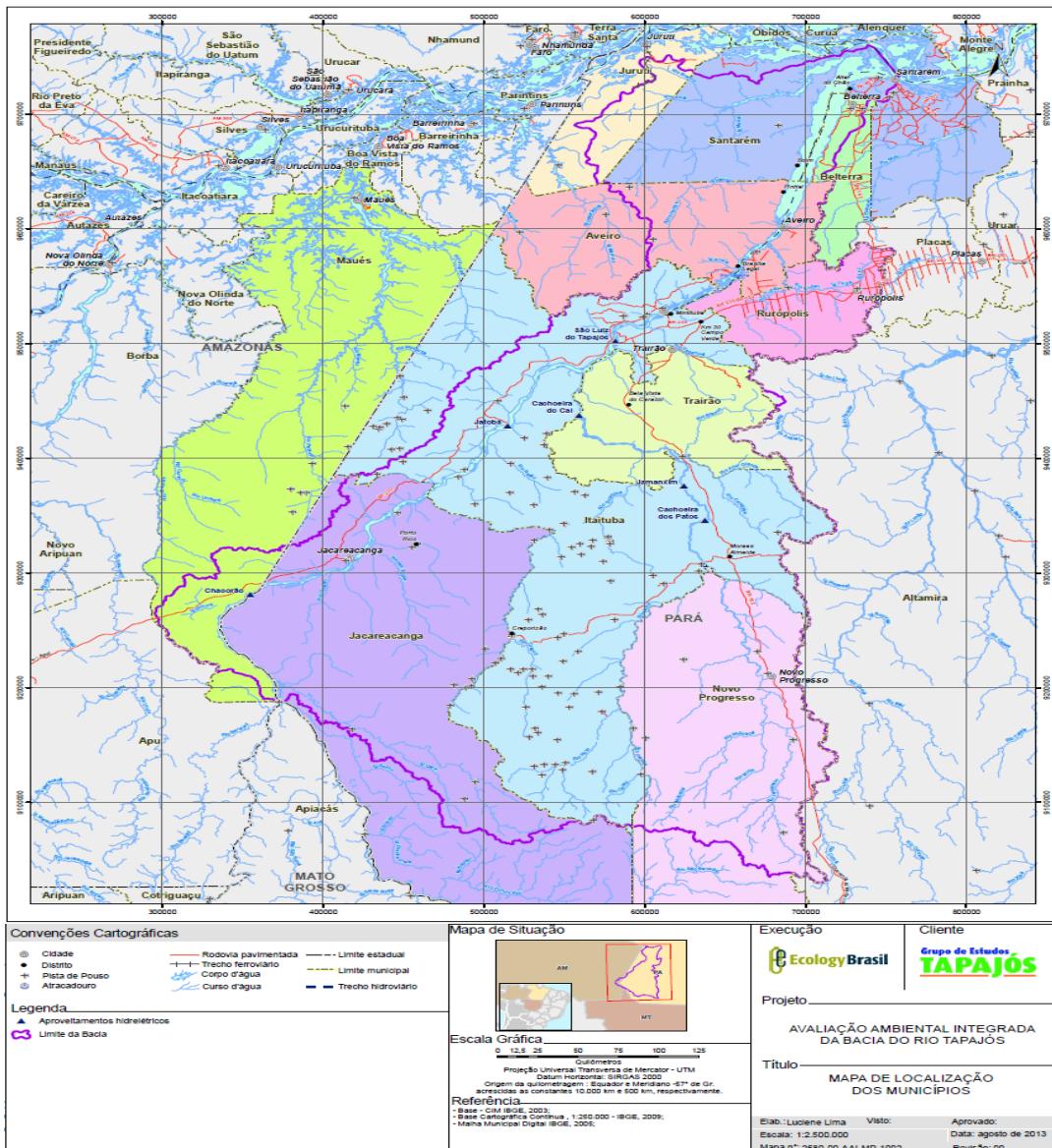
No período mais recente, alguns projetos de grande envergadura estão causando efeitos importantes na vida dos moradores e em áreas estratégicas para o município e região. Alguns já estão modificando a dinâmica de transporte com a pavimentação da BR-163. Outros alteram a paisagem do outro lado do rio Tapajós em frente à orla da cidade e movimenta o distrito de Miritituba, atravessado pela BR-163, local do complexo portuário que vem se formando há poucos anos.

Há ainda projetos para construir hidrelétricas no Tapajós, os quais propiciariam o funcionamento da Hidrovia Teles Pires-Tapajós, com a construção de eclusas, fazendo parte das alternativas modais do Norte e de grande importância econômica para os produtores do Mato Grosso e para as empresas compradoras de grãos.

Em 2009, foram aprovados pelo Governo Federal estudos para realização de um inventário hidrelétrico, demonstrando a possibilidade técnica de se construir 7 grandes usinas na Bacia do Rio Tapajós. Foi formado, então, um consórcio inicial de empresas para realizar estudos em 5 destas possibilidades, sendo 2 no próprio Rio Tapajós (São Luiz do Tapajós e Jatobá) e 3 no Rio Jamanxim (Cachoeira do Caí, Jamanxim e Cachoeira dos Patos). Tais estudos evoluíram para que um grupo de empresas³⁵ realizasse estudos de viabilidade das 2 usinas do

³⁵ O grupo de empresas interessadas no projeto envolve Eletrobras, subsidiária da estatal federal Eletrobras, Neoenergia, Cemig e Camargo Corrêa, além da espanhola Endesa e as francesas EDF e Engie (R7, 2016).

Tapajós mencionadas acima³⁶, com a intenção concreta de construí-las. A seguir a localização das áreas (mapa 04) em que os projetos de usinas hidrelétricas poderiam ser realizados:



Mapa 04: Aproveitamento hidrelétrico bacia do Tapajós

FONTE: <http://www.grupodeestudostapajos.com.br/category/biblioteca-de-arquivos/>

Esses empreendimentos, segundo Salisbury (2017), ao abrir a navegação de barcaças e navios do Estado do Mato Grosso até o Rio Amazonas e o Oceano Atlântico, com a hidrovia, promoveria a expansão da indústria de soja, o que projetará o aumento no desmatamento do interior amazônico. A autora analisa interações negativas entre a construção das usinas, a indústria e infraestruturas adicionais (novas estradas e ferrovias), acompanhadas de migração humana, irão desencadear vários impactos indiretos no ecossistema da floresta.

Segundo Folha de São Paulo (2016), a usina de São Luiz do Tapajós, no Pará, teve a sua licença ambiental negada pelo IBAMA. Baseada em pareceres da AGU (Advocacia-Geral da União), da FUNAI e do próprio IBAMA, a comissão de licenciamento do órgão, decidiu negar a licença por entender que, além de alagar terra indígena, o que é proibido, o projeto não traz

³⁶ Estas duas usinas hidrelétricas juntas devem somar cerca de 8,5 mil megawatts (MW) de capacidade instalada: São Luiz do Tapajós (6.133 MW) e Jatobá (2.338 MW) (FERREIRA, 2014).

solução para problemas ambientais que surgirão. No EIA/RIMA elaborado, não foram analisadas em profundidade as questões como qual seria a consequência para a fauna em determinado trecho do rio. Sem a licença, que foi solicitada em 2009, é impossível começar o empreendimento e até mesmo fazer o leilão para a construção da usina. Em função disso, o IBAMA suspendeu o licenciamento ambiental da usina, prevista para a região Oeste do Pará.

Para Ferreira (2014), o cancelamento do leilão se deu por causa de os estudos ambientais ter identificado quatorze impactos negativos sobre povos indígenas, dos quais seis foram considerados irreversíveis³⁷. Segundo EBC (2016), após o arquivamento do processo de licenciamento ambiental da Usina Hidrelétrica São Luiz do Tapajós, no Pará, pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), o governo decidiu suspender a execução dos projetos.

Para Schuber e Moraes (2015), além da possibilidade da construção de hidrelétricas outros empreendimentos exercem grande influência na região do Tapajós como os projetos logísticos, que abrem novas rotas para escoamento da produção agrícola da região Centro-Oeste. Os principais projetos são o asfaltamento da Rodovia BR-163 (Cuiabá- Santarém) e a construção das Estações de Transbordo de Carga (ETC), localizadas nos municípios de Itaituba e Rurópolis, para o transporte multimodal, integrando o sistema rodoviário com o hidroviário. Os autores ressaltam que a implantação destes projetos reflete as transformações na região “às formas de uso e ocupação do território, o modo de vida das populações locais, os vínculos entre as cidades, repercutindo diretamente nos circuitos de acumulação e de desenvolvimento historicamente construídos, redefinindo a realidade regional” (SCHUBER e MORAES, p. 96-97, 2015).

Todos esses processos que incidiram sobre a região de Itaituba vão afetar diretamente no meio urbano que já sofrem novas influências dos grandes projetos citados, criando um “[...] cenário desfavorável à promoção da qualidade de vida da população local, conforme anteriormente, onde os maiores interessados quase sempre são alheios à promoção econômica e social da região” (SCHUBER e MORAES, p.108, 2015).

2.2- A NOVA FRONTEIRA AGRÍCOLA DA SOJA NA REGIÃO NORTE

2.1.1- A soja na região Norte

A expansão da agricultura da soja na região Norte, no fim do século passado, é um movimento articulado entre atores da cadeia da soja e o Estado brasileiro com interesses diversos e complementares. O governo federal com a estabilização da moeda, retoma a capacidade de planejamento e de investimento na infraestrutura de estradas, tentando resolver problemas com a logística de transporte do país. Entre os anos 1990 e 2000, a partir da depreciação do real frente ao dólar, o aumento da demanda mundial por soja e a melhora do preço internacional do produto são fatores que impulsionam os investimentos privados para a produção de soja no interior do Brasil.

Como visto no capítulo 1, a proximidade entre as regiões do cerrado do Centro Oeste e as áreas de transição com a floresta amazônica se destacaram naquele momento como áreas de expansão da fronteira agrícola. Para Amaral et al., (2005, p. 115):

³⁷ Segundo Ferreira (2014) a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) alega que o projeto da usina é inconstitucional pois alagará terras indígenas, o que é vetado pelo artigo 231 da Constituição Federal. Agora, a conclusão sobre a viabilidade do empreendimento está nas mãos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).

Inicialmente, o principal interesse na Amazônia, por parte das pessoas envolvidas na produção e comercialização da soja no Centro-Oeste, especialmente no norte de Mato Grosso, era baratear o escoamento da produção destinada à exportação, em função de hidrovias como a do Rio Madeira, com seus portos graneleiros nas cidades de Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM). No entanto, de forma crescente, a Amazônia está sendo vista como a “nova” fronteira de *produção* de soja e de outros grãos, dentro de uma lógica do agronegócio globalizado.

Além disso, foram projetadas obras em estradas no intuito de consolidar o Norte do país como eixo logístico de exportação agrícola, diminuindo o tempo de transporte da soja mato-grossense e a distribuição do produto com os mercados globais³⁸:

Especialistas consideram as dificuldades logísticas de escoamento como o maior obstáculo à expansão da soja na Amazônia. Nesse sentido, destaca-se a formação recente de coalizões de produtores de soja, as *tradings* (ou compradoras) e articulações políticas que buscam a viabilização de investimentos de grande porte em infra-estrutura de transportes, a exemplo da pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163). [...] (AMARAL et al., 2005, p. 115)

O interesse principal ou a maior estratégia na região pelas empresas envolvidas no complexo agroindustrial consistia em diminuir os custos com o escoamento da produção destinada à exportação. O asfaltamento de rodovias, como a BR-163, na parte paraense e as hidrovias do rio Madeira, partindo de Porto Velho (RO) até Itacoatiara (AM), no rio Amazonas, e pelo rio Tapajós, via Santarém e Itaituba, buscavam, e ainda buscam, maximizar lucros dos atores envolvidos, especialmente as *tradings*.

Entretanto, algumas sub-regiões amazônicas acabam por se consolidar como novas frentes de expansão ou fronteiras agrícolas, na lógica do agronegócio da soja. Elas apresentam cada uma, dinâmicas socioeconômicas anteriores, pautadas por processos de ocupação produtiva do território, associadas em geral, à coexistência de exploração madeireira, da pecuária extensiva, e da produção familiar agrícola e extrativista.

Na Amazônia Legal, destacam-se: o Norte do Mato Grosso, o Sudoeste do Maranhão, o Norte do Tocantins, o Sul de Rondônia e, no Pará, os polos de Paragominas, Santana do Araguaia e de Santarém.

O cultivo de soja na região amazônica provoca, segundo Carvalho (1999), uma mudança significativa nos modelos de ocupação do espaço territorial, conduzindo a economia regional a um modo de produção altamente capitalizado em contraposição aos modelos tradicionais da região. Mais ainda do que no resto do Brasil, o modelo de implementação da soja na Amazônia está baseado em grandes volumes de incentivos oficiais para o cultivo, o escoamento e a comercialização.

Como podemos ver na tabela 07 a seguir (CONAB, 2016), a área cultivada na Região Norte, era insignificante em 2000. Mas com a formação de coalizões de produtores de soja junto às grandes compradoras (*tradings*), o cultivo foi se expandindo. Na safra 2015-2016 a produção já era de 3.818,9 mil toneladas.

³⁸ Estas obras estão sendo rediscutidas pois o governo federal inicialmente assumiria os investimentos, porém após a crise econômica e fiscal, um plano de concessões de rodovias estratégicas vem sendo desenhado pelo estado brasileiro.

Tabela 07: Evolução da produção de soja por estados da Região Norte (1995/2016)

Produção (mil/ton)					
Estados	1995/96	2000/01	2004/05	2009/10	2015/16
Acre	0	0		0	0
Amapá	0	0		0	0
Amazonas	0	0	8,4	0	0
Rondônia	13,0	76,5	222,8	384,3	775,0
Roraima	0	0	56,0	3,9	79,2
Pará	0	1,5	207,0	232,5	1.288,0
Tocantins	32,5	138,6	910,6	1.071,0	1.686,7
Total - Norte	45,5	216,6	1.404,8	1.691,7	3.818,9

Fonte: Série Histórica, BRASIL/CONAB (2016)

Acompanhando o crescimento da produção de soja nos estados da região Norte, a evolução da área plantada também sofreu um enorme acréscimo nos últimos 20 anos, saindo de 21,4 mil hectares na safra de 1995/96 para 1.573,6 em 2015/16, um acréscimo de 7.353,27%, conforme tabela 08 a seguir:

Tabela 08: Evolução da área plantada de soja por estados da Região Norte (1995/2016)

Em mil hectares					
Estados	1995/96	2000/01	2004/05	2009/10	2015/16
Acre	0	0	0	0	0
Amapá	0	0	0	0	0
Amazonas	0	0	2,8	0	0
Rondônia	4,8	25,0	74,4	132,3	252,6
Roraima	0	0	20,0	3,7	24,0
Pará	0	0,7	69,0	104,8	428,9
Tocantins	16,6	66,0	355,7	404,7	870,8
Total - Norte	21,4	91,7	521,9	645,5	1.573,6
Total - Brasil	23.189,7	38.431,8	52.304,6	68.688,2	95.434,6

Fonte: Série Histórica, BRASIL/CONAB (2016)

Mesmo com problemas na logística de transporte para escoamento da produção e das variações no mercado internacional de *commodities*, os números da série histórica mostram um aumento significativo da produção. Em termos comparativos com outras regiões do País, a região Norte apresenta um nível bem menor de produção total. Entretanto, em termos percentuais de crescimento, ao longo das duas últimas décadas, a região obteve um salto. Em 1995/96 apenas Tocantins e Rondônia produziam soja. Na última década, entre 2004/05 e 2015/16, essa produção saltou 133% e o estado do Pará passa a se destacar como o segundo em termos de produção e área plantada.

2.2.1- A expansão da soja no estado do Pará

O Estado do Pará, possui uma área territorial de 1.247.702 km², apresenta uma população estimada de 8.272.724 habitantes, sendo 66,5% urbana e 33,5% rural, distribuídos em seus 143 municípios (IBGE, 2016). Nos últimos anos ocorreram processos de urbanização, aparentemente nas pequenas e médias cidades.

O estado apresenta relativa disponibilidade de terra para a expansão agropecuária. A forma como isso ocorre produz conflitos de ordem diversa. Isso foi mais sentido até o início da década de 1990, nas regiões da Transamazônica, Nordeste e no Sul/Sudeste do estado. Mas no início do novo século uma nova dinâmica regional vem se configurando e intensificando os conflitos pela terra, impactos ambientais e novas dinâmicas sociais em outras áreas do Estado: o agronegócio sojicultor.

A soja começou a ser incentivada em meados dos anos 1990 pelo governo estadual e pela EMPRAPA Amazônia Oriental que desde 1996 vinha desenvolvendo pesquisas visando adaptações de cultivares às condições locais. Abaixo área de plantação de soja no estado do Pará (gráfico 08):

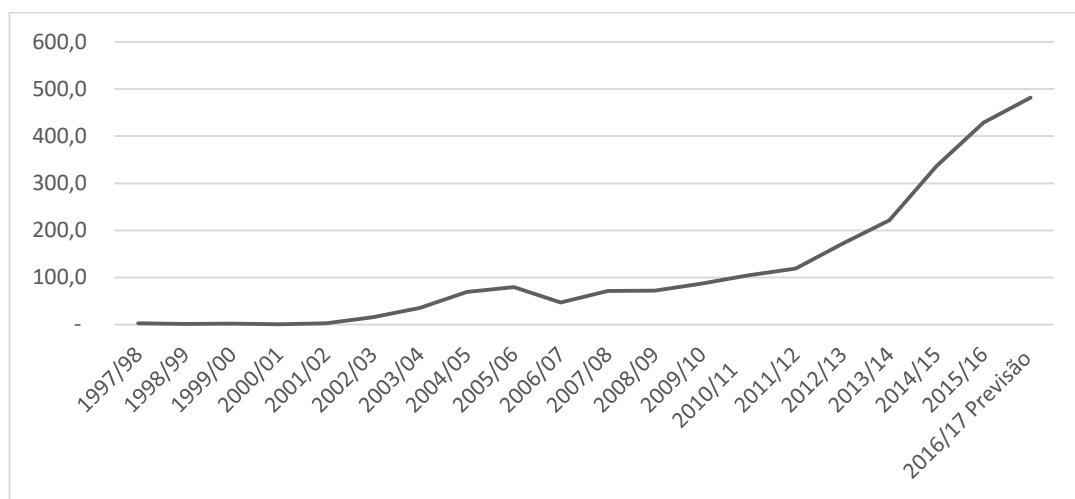


Gráfico 08 –Área Plantada de soja no estado do Pará (em mil hectares).

Fonte: Série histórica: soja – safras 1997/98 a 2016/17 – CONAB (2017).

No ano 2000, o Estado tinha uma pequena área plantada de soja (700 hectares). Na safra de 2015, esse indicador mostra um crescimento para aproximadamente 430 mil hectares (CONAB, 2016), demonstrando que este tipo de cultura vem crescendo de forma vertiginosa e se consolidando em diversos municípios e regiões, segue a tabela 09:

Tabela 09: Produção de soja nos principais municípios produtores do Pará (2015)

Municípios	Toneladas	%
Paragominas	275.500	30,6
Dom Eliseu	231.000	25,6
Santana do Araguaia	135.000	15,0
Ulianópolis	106.224	12,0
Santarém	43.980	4,9
Belterra	41.016	4,5
Rondon do Pará	39.600	4,4
Mojuí dos Campos	36.900	4,0
Santa Maria das Barreiras	33.480	3,7
Outros municípios paraenses	30.956	3,3
Cumaru do Norte	23.400	2,5
Altamira	13.813	1,5
Tailândia	11.799	1,3
Total	901.188	100

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Produção Agrícola Municipal, 2015.

Em 2004, momento de relativa expansão da cultura no Pará, a Embrapa definia os seguintes polos agrícolas (produtores de soja) no Estado (mapa 05):



Mapa 05: Polos de produção no Estado do Pará (EMBRAPA, 2003)

1) Pólo Nordeste - formado pelos municípios de Paragominas, Ipixuna, Ulianópolis e Dom Elizeu; 2) Pólo Sul/Sudeste – municípios de Redenção, Marabá, Conceição do Araguaia, Santa Maria das Barreiras e Pau d’arco; 3) Pólo Oeste – Municípios de Santarém, Novo Progresso, Belterra, Aveiro, Rurópolis, Placas, Urucará, Itaituba, Trairão (EMBRAPA, 2004).

O estado do Pará saltou de 1.353 toneladas de soja em 1997 para 901.188 toneladas em 2015. Nesse ano, conforme tabela acima, os municípios de Santana do Araguaia e Ulianópolis se destacavam com produção superior a 100.000 toneladas (gráfico 09):

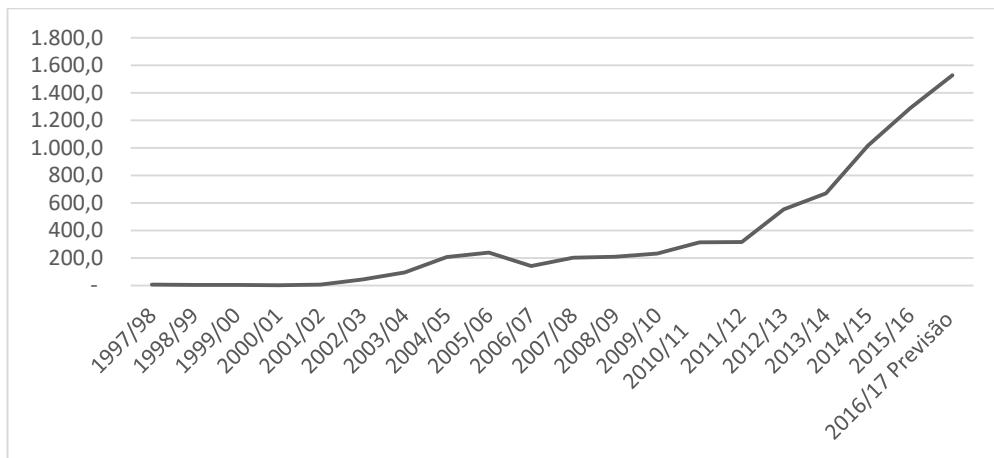


Gráfico 09 – Produção de soja no estado do Pará (em mil toneladas)

Fonte: Série histórica: soja – safras 1997/17 – CONAB (2017).

Dom Elizeu e Paragominas com produção acima de 200.000 toneladas são os principais produtores do Estado. Paragominas, Ulianópolis e Dom Elizeu são municípios vizinhos do polo Nordeste:

Até 2006, a região de Santarém concentrava a maior área cultivada com a leguminosa, em torno de 44% da área total no Pará (SCHLESINGER; NORONHA, 2006). As proporções começam a se alterar a partir de 2007/2008, sendo que a região de Paragominas concentrou mais de 58% (63 mil hectares) da área cultivada em 2011, Santarém (Baixo Amazonas) ficou com aproximadamente 28% da área de soja (mais de 29 mil hectares) e a região de Conceição do Araguaia com 10% (mais de 11 mil hectares cultivados da leguminosa), conforme dados do Gráfico3 (IBGE, 2013). (SAUER; PIETRAFESA, 2013, p. 252).

A área cultivada no Pará corresponde há menos de 1% do total produzido no Brasil (IBGE, 2016). Entretanto esse nível de produção não pode servir para encobrir os efeitos e transformações nas regiões, onde as atividades são desenvolvidas:

[...] análises sobre o comportamento da soja na Amazônia não são importantes pela representatividade da área em relação ao cultivo nacional, pois menos de 1% da área total cultivada está no Pará. No entanto, percebe-se, em primeiro lugar, um ritmo acentuado de expansão, pois “[...] a velocidade com que o plantio avança” no Estado é impressionante (SCHLESINGER; NORONHA, 2006, p. 77; NINNI, 2004; BENATTI, 2003), com médias acima do ritmo nacional, e só comparáveis aos avanços em outra fronteira agrícola, nos estados do Maranhão, Piauí e Tocantins (CONAB, 2008a; FREITAS Jr., 2013). (SAUER; PIETRAFESA, 2013, p. 246)

A expansão da soja no Pará trouxe efeitos no aumento progressivo da produção. No início dos anos 1990, não havia registro de áreas plantadas no Estado. Houve ainda repercuções no sistema logístico, com crescente preocupação, por parte de empresas exportadoras e produtores do Estado do Mato Grosso, em consolidar as alternativas modais de escoamento de grãos pelo Norte do Brasil:

[...] a expansão da produção de grãos rumo ao norte revela também mudanças de logísticas, especialmente em investimentos públicos (obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC) e privados, incentivando uma mudança no transporte de grãos, passando a usar sistemas intermodais, com destaque para ferrovias e hidrovias, as quais apresentam custos mais baixos (WILKINSON, 2009). (SAUER; PIETRAFESA, 2013, p. 246)

No Capítulo III iremos analisar as estruturas modais para o escoamento da produção de soja no Oeste do Pará. A menor distância entre as áreas de produção do Mato Grosso e os portos do Norte são vistos como diferencial de custos, ainda sem a malha rodoviária plenamente asfaltada. No Estado do Pará, podemos observar que as áreas plantadas seguiram no mesmo ritmo do aumento da quantidade produzida.

O aumento da quantidade produzida é diretamente proporcional ao aumento da área cultivada de soja no Estado, a qual saltou de 2,6 mil hectares na safra 1997/1998, para mais de 172 mil hectares na safra 2012/13 (CONAB, 2013), destacadamente com crescimento a partir da safra de 2002/2003. [...] (SAUER; PIETRAFESA, 2013, p. 250)

Até a safra de 1997, o cultivo de soja não era registrado pela CONAB e IBGE. A partir daí os dados sobre a área plantada, produtividade e produção compõem série histórica ininterrupta e crescente. Nota-se um aumento acentuado na safra a partir de 2002/3.

As expectativas de elevação dos preços da *commodity* no mercado internacional, nos anos de 2003/2004 (CONAB, 2008), ajudam a explicar o aumento do cultivo na região. No entanto, como este crescimento foi muito acima da média nacional, outros fatores – como preços das terras, construção de infraestrutura (porto) e concessão de incentivos governamentais, especialmente crédito – devem ser considerados para explicar a expansão acelerada da soja na Amazônia, especialmente no Pará [...] (SAUER; PIETRAFESA, 2013, p. 251-252)

No início deste processo de expansão, o governo do Estado do Pará demonstrou apoio institucional através da “política de incentivo do Estado”, com estratégia de fornecer apoio técnico das instituições capazes de contribuir naquele primeiro momento com o desenvolvimento de uma cultura que, até então, não se fazia presente. Foram interiorizados escritórios da Embrapa nos “polos de produção de grãos”, definidos pelo próprio Estado, conforme, o Secretário de Agricultura em 2003:

Já em 1996 iniciamos um trabalho desta natureza com a Embrapa, o Estado se associando à Embrapa procurou também viabilizar a interiorização desta importante instituição nas zonas ou nos pólos definidos com produtores de grãos, de maneira que viesse a gerar conhecimentos e possibilitar que o Estado levasse esta informação a nível de produtor, estudando também esta viabilidade. E nesta situação, nesse segmento, o Estado também contratou uma consultoria que é a Campo, que tem uma experiência comprovada em outras regiões do país, inclusive com projetos importantes, de desenvolvimento do cerrado brasileiro acompanhando a questão da soja e de outros grãos que vêm sendo produzidos naquela região, de maneira que pudesse nos dar também um suporte técnico juntamente com a Secretaria da Agricultura e a Emater para levar a organização dessa importante cultura, não só a soja e também os grãos, e trazer um ordenamento [...] (LOPES, 2003, p. 16)

A questão da ocupação de terras por agentes externos, também segundo discurso de 2003, era uma preocupação do Estado e de seu representante, pois o movimento migratório, relacionado com a atividade sojífera trazia uma nova dinâmica no mercado de terras em áreas com grande complexidade agrária, devido tratar-se de terras públicas em grande parte sob posse de moradores sem ainda a propriedade legal. Nota-se também que:

Diferente dos discursos correntes de que o aumento da produção de commodities está baseado na incorporação de tecnologia e no aumento da produtividade (World Bank, 2010), este não é o caso da produção de soja nas fronteiras agrícolas brasileiras. De acordo com a Conab (2013), os ganhos de produtividade estão abaixo da média de crescimento da área plantada, pois a colheita de soja, na safra 1997/98 foi de 2.115 kg/hectare, passando a 2.520 kg/hectare, em 2001/02 (um aumento na faixa de 20%) e de três mil quilos por hectare em 2010/11, um incremento de 16% na produtividade média no Estado (SAUER; PIETRAFESA, 2013, p. 252).

Nas últimas safras, permanece a média de 3.000 quilos por hectare, muito próximo da média nacional de 2.870 (CONAB, 2017), e da média de Estados do Centro-Oeste (2.931), Sudeste (3.255) e Sul (do país na safra 2015/16) conforme o gráfico 10 a seguir:

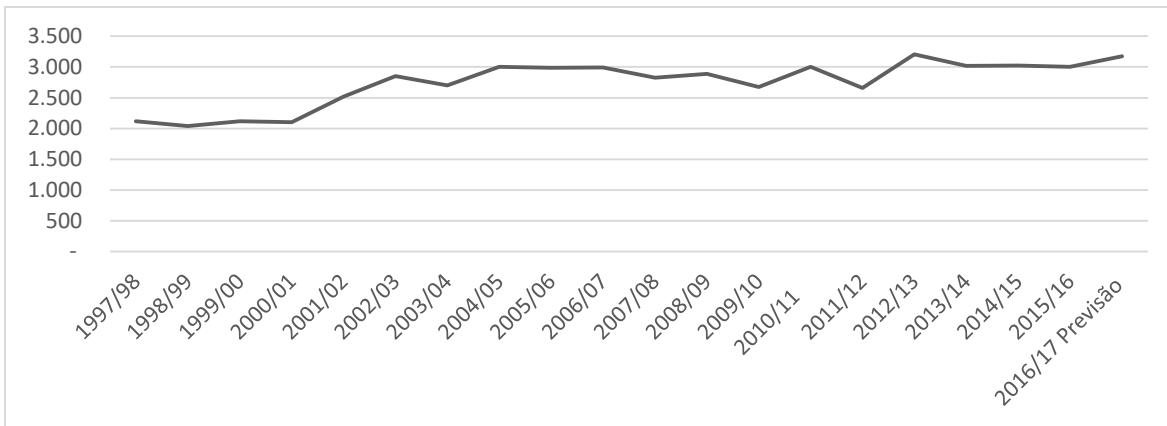


Gráfico 10 – Produtividade de soja no estado do Pará (em mil quilos por hectare).

Fonte: Série histórica: soja – safras 1997/98 a 2016/17 – CONAB (2017).

A atividade de produção de grãos se inicia no governo de Almir Gabriel com experimentos em 1996 e “campanha de mudança da base produtiva” do Estado. Diante disso, o representante do Governo do Pará, analisa a expansão da atividade de grão no Pará e no Oeste do Pará³⁹:

[...] então achávamos assim, observávamos já naquela altura um certo declínio da pecuária no ponto de vista da produtividade por conta do desgaste natural das pastagens, na medida que você fez uma abertura incorporou matéria orgânica no solo, pelo processo de queima, derruba, queima, você teve ali pasto por período de 8, 10, 15 anos 20 anos, que tinha uma certa capacidade de suporte, depois ele entra num processo natural de redução dessa capacidade, e portanto a gente apostava que um dos mecanismos pra você digamos assim, recuperar a capacidade produtiva desses solos, era via a agricultura, pela capacidade e rapidez porque a agricultura tem de incorporar tecnologia, digamos assim, recuperar as condições de fertilidade do solo, e por tanto parte disso né ficaria na agricultura, e na nossa visão parte disso retornaria pra própria pecuária, mas uma pecuária mais produtiva você teria mais capacidade de suporte, maior rendimento e tal, então esse era lucro (REPRESENTANTE DO GOVERNO DO PARÁ, 2015).

Segundo representante do Governo do Pará (2015), a “agricultura empresarial” iria utilizar as áreas antigas de pastagens, pois a cultura de grãos mecanizada seria capaz de regenerar o solo pelo uso intensivo de tecnologia. E a agricultura familiar “isoladamente” não seria capaz de “puxar o desenvolvimento” no interior do Estado. Para o representante do Governo do Pará (2015), as atividades agrícolas mais tradicionais no Estado como o açaí, dendê, mandioca e pecuária leiteira são “cadeias prioritárias” para as políticas de fomento, pois são geradoras de empregos nas áreas rurais.

A soja não necessita de intervenção direta do governo com fomento tecnológico. Entretanto o apoio da EMBRAPA, na fase inicial, com os primeiros experimentos, teria sido crucial para comprovar a viabilidade de desenvolver a cultura da soja em algumas regiões do Estado. Por volta de 1995 estes experimentos começaram, como coloca o representante do Governo do Pará (2015):

³⁹ Entrevista realizada em 26/08/2015.

[...] fizemos o primeiro experimento em Paragominas, com apoio da EMBRAPA, a levamos algumas cultivares, uma área pequena 15 há, 20 há, que era exatamente pra fazer teste variedades e cultivares, ver como ela se comportava, como que era a produtividade e tal, é quando nós começamos o primeiro experimento em Paragominas, nós fomos demandados pelo pessoal do sul do Pará, particularmente de Redenção que identificando as área de cerrado que tem naquela região sul, naquela altura o sul do Pará, a gente nem estava raciocinado com pastagem, estava raciocinado com áreas de cerrado que tem ocorrência ali naquela região, de Santa Maria das Barreiras, Redenção, Santana do Araguaia, Conceição, aquela região, aí nós fomos buscar a Campo que era uma empresa a partir de uma cooperação entre o Brasil e o Japão, a Campo era empresa responsável pela implementação do programa chamado PRODECER, programa desenvolvimento do cerrados, que se desenvolvia em Balsas no Maranhão, Pedro Afonso [...]

A EMBRAPA (2003) defendia a ideia de que as lavouras de grãos seriam uma alternativa para as áreas de pastagem por já estarem alterados, com 6.100.000 hectares em 2003. O sistema de recuperação das pastagens já teria exaurido a fertilidade natural dos solos (principalmente o fósforo) e um novo sistema de integração entre lavouras e pastagens poderia trazer maior sustentabilidade para as duas atividades, conforme figura 01 a seguir:



Figura 01: Proposta da EMBRAPA para a rotação de culturas no Pará (EMBRAPA, 2003).

Para a EMBRAPA (2003), o agronegócio de grãos no Pará seria uma alternativa econômica para o aproveitamento de áreas alteradas e abandonadas (antropizadas). Este pretexto de ocupação nos principais polos produtores do Pará segue uma lógica ambiental e outra de ocupação territorial da fronteira.

No primeiro caso, trabalha-se com a ideia de “áreas antropizadas”, remetendo à lógica ambiental, especialmente nas franjas da floresta amazônica. As áreas de pastagens e as florestas secundárias seriam áreas improdutivas e que já foram desmatadas, portanto com reduzido impacto ambiental.

E no segundo, parece o retorno do velho mito das “áreas vazias” na fronteira. Essas áreas antes utilizadas para criar gado, deveriam ter uma destinação econômica geradora de renda e

de lucros em larga escala, seguindo a lógica de acumulação capitalista, só possível em atividades com grande investimento e taxas de retorno compatíveis. O agronegócio da soja se enquadra nesse perfil, pois depende de alto nível de capitalização para a aquisição de terras, investimento em máquinas, equipamentos e insumos agrícolas.

Esta visão excluiria as atividades desenvolvidas pelos pequenos produtores rurais das estratégias de ocupação das áreas “alteradas”. E diante de outras alternativas igualmente capitalistas (tais como madeira e minério), a soja se adequa melhor à estratégia, pois no caso da madeira é necessário desmatar/reflorestar e, no caso do minério é necessário encontrá-lo no subsolo. Ou seja, existem sinergias e conflitos no uso do território, dos recursos e nos investimentos, não apenas na contraposição agronegócio x agricultura familiar, mas entre as próprias “agroestratégias” de setores capitalizados, como Almeida (2010) aponta.

2.2.2- Por que produzir soja no Oeste do Pará?

A partir do fim dos anos de 1990, a expansão da produção de grãos ultrapassa os limites do Centro-Oeste, e traz para algumas regiões na Amazônia parte da estrutura do “agronegócio”. No caso do Oeste do Pará, produtores vindos do Mato Grosso, na maioria de origem sulista, são atraídos pelo preço das terras, relativamente baratas, conjuntamente com o início de operação do porto graneleiro da Cargill em 2003 e o asfaltamento da rodovia BR-163 em curso.

O processo de expansão agrícola na região pode ser compreendido a partir de um conjunto de elementos de ordem política e econômica: primeiro no plano político, destacamos a atuação do Estado, nas três esferas (Federal, Estadual e Municipal). Na federal, existe a retomada do planejamento e de investimentos para o alargamento da fronteira agrícola no norte do Mato Grosso, estimulado pelos programas de infraestrutura do governo: “Brasil em Ação” (1996-1999), “Avança Brasil” (2000-2003) nos governos Fernando Henrique Cardoso, e “Brasil para Todos” (2004-2007) e “Programa de Aceleração do Crescimento – PAC” (2008-2011) nos dois mandatos de Lula, e o “PAC 2” (2012-2015), de Dilma Rousseff.

Tais programas “estratégicos e prioritários” são metas estabelecidas pelo poder executivo, em geral pela Casa Civil da Presidência da República, articulados ao Plano Plurianual - PPA⁴⁰ de sua época. Garcia (p. 67, 2015) explica essa dinâmica estabelecida entre os PPAs e programas de infraestrutura:

⁴⁰ Segundo Garcia (2015) a constituição federal de 1988, no artigo 165, cria o PPA e a LDO, e unifica os orçamentos anuais no OGU. A lei que institui o PPA, estabelece de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e as metas da administração pública federal de capital e outras delas decorrentes, como os programas de natureza continuada.

É curioso constatar que a abrangência exaustiva do PPA obrigou os governos a, sistematicamente, manifestarem de outra forma suas prioridades. [...] Em agosto de 1996, com pouco mais de meio ano de execução do PPA, o governo federal lançou o Brasil em Ação, para dar prioridade a um conjunto prioritário (progressivamente ampliado) de 42 empreendimentos estrategicamente escolhidos pela capacidade de induzir novos investimentos produtivos e reduzir desigualdades regionais e sociais (Brasil, [s.d.]). [...] Em 18 de maio de 2000, o governo federal editou decreto – de programação financeira – em que discrimina 87 programas estratégicos, aos quais seriam assegurados recursos para expedita execução, nos moldes gerenciais adotados no Brasil em Ação.

Em 2004, ocorreram as metas presidenciais, um conjunto de programas e ações selecionados entre todos os listados no PPA, segundo importância a estes atribuída pela Presidência da República. Em janeiro de 2007, ano de elaboração do plano, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é anunciado ao país, indicando os projetos prioritários para o desenvolvimento nacional. Em abril de 2007, tem início a construção da Agenda Social em processo coordenado pela Casa Civil, que ocorreu em paralelo à elaboração do PPA 2008-2011. [...].

Desde o primeiro PPA, nos anos de 1990, a prioridade é o desenvolvimento dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento Nacional (ENIDs)⁴¹, para facilitar o escoamento da produção advinda das regiões do centro-sul, especialmente do Estado do Mato Grosso, via transporte multimodal pela região amazônica, com custo mais baixo para os mercados internacionais, criando com isso suporte logístico de escoamento da produção de soja do país. A partir destes planos de governo, existe a retomada das expectativas de asfaltamento da BR-163, talvez o maior responsável pelo movimento migratório no Oeste do Pará e nos municípios-polo de Santarém e Itaituba.

No plano estadual, a estratégia de “transformação da base produtiva” proposta pelo governo, durante a gestão de Almir Gabriel, na segunda metade dos anos 1990, demonstrou comprometimento do governo em apoiar institucionalmente a atividade de sojicultura no Estado do Pará. E esta proposta também teve apoio institucional do município de Santarém.

Na esfera econômica, é relevante notar que a região Oeste do Pará faz parte das estratégias empresariais das grandes corporações do agronegócio da soja. Seja para expansão de áreas de plantação de grãos seja para canal de escoamento da produção do Mato Grosso.

Também fazem parte destas estratégias de investimentos relacionados à logística da soja no país os portos em Santarém e Itaituba. Em 2003 a CARGILL Agrícola S. A. passa a operar um terminal de exportação de soja no porto de Santarém (PA).

Existem projetos para instalações de portos em áreas dos municípios de Santarém, Itaituba e Rurópolis. Alguns já autorizados e em execução final, outros em fase de estudos e prospecção de área para instalação. No capítulo 3 nos deteremos ao tema da logística de escoamento do agronegócio da soja na região de Itaituba. A implantação destes portos cria grandes expectativas para a conclusão da pavimentação da BR-163 e de outras rodovias federais.

Como coloca Becker (2003), é importante tratar a questão da expansão da soja na Amazônia em nível nacional e internacional, pois as dinâmicas em escala regional ou local

⁴¹ O Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento foi realizado pelo Consórcio Brasiliana, formado pelas consultorias Booz Allen & Hamilton do Brasil Consultores, Bechtel International Incorporation e Banco ABN Amro, contratadas pelo governo federal sob a supervisão das equipes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão para o Plano Plurianual de 1996-1999. O principal papel dos Eixos era identificar as potencialidades das regiões e integrar a e economia do país ao mercado mundial. Os eixos tinham como característica a ligação interna do país aos portos para facilitar os fluxos comerciais de importação e exportação. Para isso era necessário investir em uma malha de transporte multimodal em que os espaços de produção, distribuição e consumo pudessem ser diminuídos. Assim, diminuiria o preço do frete e consequentemente aumentaria a competitividade dos produtos.

fazem parte de um movimento muito mais amplo e complexo, onde as decisões são tomadas distantes das regiões onde as grandes empresas do agronegócio atuam em suas bases operacionais logísticas ou até dos países exportadores:

[...] Acho que é importante conhecer um pouco desses processos e práticas de uma grande empresa para não só melhor situar as questões locais dentro desse todo maior, como também para definir melhor as estratégias a adotar. Já que puseram o nome de geopolítica, quero dizer que na geopolítica se diz que quaisquer relações econômicas no território devem ser vistas como uma guerra, é pesado, mas já que colocaram a geopolítica tenho que dizer: qualquer relação econômica vista territorialmente é guerra. E que se nós temos forças confrontantes é fundamental conhecer a força confrontante e suas estratégias porque isso é conhecê-la por dentro e, portanto, poder ajudar a elaboração das suas próprias estratégias. (BECKER, 2003, p. 31)

Para a autora a corporação é um agente poderoso de reorganização do espaço, envolvendo múltiplas funções e localizações em diferentes escalas geográficas. A busca de regiões privilegiadas e grandes redes de transporte de comunicação e energia estão na base da circulação do capital, a essência da corporação. As localizações e interações intra e extra regionais definem o campo de atuação de uma corporação.

Segundo Becker (2003), a corporação organiza o território em rede, envolvendo localizações em áreas, pontos, cidades, armazéns, com fluxos variados e muito direcionados que articulam as atividades múltiplas da corporação com outras empresas e grupos. As empresas se organizam em cadeias produtivas e também em redes políticas, formando “territórios corporativos”; organizam os territórios de acordo com as suas estratégias de acumulação. A soja estaria provocando um processo de “corporativização” territorial em relação à região.

Segundo Almeida (2010), os interesses vinculados ao agronegócio exportador são definidos como “agroestratégias”. O objetivo central destas estratégias dos setores do agronegócio exportador (de *commodities* minerais e agrícolas) é expandir seus domínios territoriais no país, para aumentar o controle econômico de amplas extensões de terra. Essas estratégias passam por reformas constitucionais buscando enfraquecer “os direitos territoriais e étnicos” dos grupos sociais formados por “povos indígenas, quilombolas, quebradeiras de coco babaçu, comunidades de fundo de pasto, faxinais, ribeirinhos, seringueiros, pescadores, castanheiros, piaçabeiros, peconheiros” e outros povos e comunidades tradicionais no Brasil. Para Almeida (2010, p. 101) as “agroestratégias”:

[...] Compreendem um conjunto heterogêneo de discursos, de mecanismos jurídicos formais e de ações ditas empreendedoras. Abrangem tanto estudos de projeção, que tratam das oscilações de mercado e suas tendências [...] bem como de ajustes na carga tributária de produtos e insumos utilizados nos produtos alimentares considerados básicos. [...] Compreendem um conjunto de iniciativas para remover os obstáculos jurídico-formais a expansão do cultivo de grãos e para incorporar novas extensões de terras aos interesses industriais, numa quadra de elevação geral dos preços das *commodities* agrícolas e metálicas.

As empresas do agronegócio adotam um conjunto de medidas para incorporar novas terras a seus empreendimentos econômicos, especialmente nas áreas de expansão da fronteira agrícola na região amazônica. Essas medidas têm como objetivo diminuir as reservas de terras para preservação ambiental ou as áreas destinadas às populações tradicionais.

Como coloca Almeida (2010), articulada às “agroestratégias”, há desterritorialização⁴² destes povos⁴³. O avanço sobre a fronteira amazônica gera dinâmicas locais de aquecimento do mercado de terras aliado a um conjunto de medidas acionadas junto aos poderes constituídos (Legislativo, Executivo e Judiciário), visando transformar dispositivos legais para:

[...] neutralizar quaisquer mecanismos que impeçam liberar terras para atos de compra e venda ou que delimitem o uso de apenas uma parte da área correspondente aos imóveis rurais. Neste último caso abrangeriam, inclusive, o conceito de Amazônia Legal com seus critérios de preservação ambiental e concessão de incentivos fiscais e creditícios. (ALMEIDA, 2010, p. 118)

Visando flexibilizar o mercado de terras, várias “agroestratégias” foram, e ainda são, acionadas com a intenção de ampliar as áreas de terras para plantações de grãos, modificando, “divisões político-administrativas, medidas de proteção ambiental das florestas e regras que orientam o uso dos recursos naturais nos imóveis rurais” (ALMEIDA, 2010, p. 118). Várias dessas estratégias estão em discussão no Congresso Nacional, visando diminuir as áreas das unidades de conservação, terras indígenas e quilombolas.

Em 2012, houve uma mudança concreta neste sentido, com a reformulação do código florestal brasileiro, segundo Pain (2015, p.1):

O Código Florestal de 1965 estipulava a proporção de preservação da vegetação nativa em 80% na Amazônia Legal, 35% no Cerrado e 20% em todas as outras regiões e, quanto isso não houve qualquer alteração. O que mudou-se foi a dispensa da área de reserva legal onde não estão sujeitos à constituição da reserva legal, nas atividades elencadas como os empreendimentos de abastecimento público de água e tratamento de esgoto, às áreas adquiridas ou desapropriadas por detentor de concessão, permissão ou autorização para exploração de energia hidráulica e nas áreas adquiridas ou desapropriadas com o objetivo de implantar ou ampliar rodovias e ferrovias. [...] Houve também a redução da perda das áreas agricultáveis, uma vez que, impõe agora a autorização ao proprietário rural em compensar as Áreas de Preservação Permanente para calcular a sua Área de Reserva Legal, o que, pelos ambientalistas, é dito como severo dano ao meio ambiente. [...] Não há mais a obrigatoriedade de averbação da Reserva Legal no Cartório de Registro de Imóveis, bastando a sua inscrição no Cadastro Ambiental Rural. [...] Um dos pontos considerados positivos foi a obrigação do proprietário em fazer a manutenção da Reserva Legal mesmo quando esta encontra-se em perímetro urbano. [...] Há ainda a introdução da questão da regularização ambiental que, puni o desmatamento em áreas de preservação permanente, assim como a falta de registro da reserva legal, com multas pecuniárias e até mesmo com a paralisação das atividades do produtor na área irregular. [...] Uma das mudanças mais atacadas no novo [...] é anistia conferida a todos aqueles que infringiram dano ambiental até julho de 2008, uma vez que, estes estão desobrigados à recomposição do estrago feito.

As “agroestratégias” visam colocar, cada vez mais, uma quantidade maior de terras disponíveis no mercado para que nos momentos de oscilação positiva do preço das

⁴² Para Almeida (2010, p. 116) desterritorialização é “o conjunto de medidas adotadas pelos interesses empresariais, vinculados aos agronegócios, para incorporar novas terras a seus empreendimentos econômicos, sobretudo na região amazônica.” Para Haesbaert (2004) há “imbricação” entre desterritorialização e exclusão social pois ambas noções “incorporam caráter social multimensional e dinâmico” e devem ser vistas a partir do seu contexto geográfico e histórico. E para ele essa noção “deve ser aplicada a fenômenos de efetiva instabilidade ou fragilização territorial, principalmente de grupos socialmente mais excluídos e/ou territorialmente segregados e, como tal, de fato impossibilitados de construir e exercer controle sobre seus territórios, seja no sentido de dominação político-econômica, seja no sentido de apropriação político-cultural.” (HEASBART, 2004, p. 312)

⁴³ Veremos como isso ocorre no Oeste do Pará na seção a seguir.

commodities, “entraves” como unidades de conservação ou terras indígenas e quilombolas, as leis que as protegem não sejam obstáculos ao crescimento da produção agrícola. Como coloca Almeida (2010, p. 136):

Com a expansão atual dos agronegócios, há argumentos triunfalistas que o setor pretende ocupar 250 milhões de hectares, ou seja 30% da superfície do Brasil [...] Sob esta ótica triunfalista, os povos indígenas e quilombolas, bem como as demais comunidades tradicionais são considerados um obstáculo às livres transações de terras. [...]

As estratégias empresariais para Almeida (2010), buscam flexibilizar as normas que asseguram direitos territoriais já consagrados, para expandir as atividades do agronegócio sobre territórios coletivos. A racionalidade empresarial busca intervir nas políticas públicas de governo para consolidar suas necessidades de acumulação e de expansão econômica.

No Oeste do Pará, assim como em outras áreas de expansão da fronteira agrícola, um dos elementos “atrativos” para a expansão é o preço da terra. Veremos a seguir algumas consequências socioeconômicas do aquecimento do mercado de terras na região.

Adicionalmente, o mercado internacional da soja cresce a partir de 1996 e coincide com o aumento das importações da China, resultando na elevação dos preços e na lucratividade da cadeia. A China, no fim dos anos de 1990, torna-se a maior importadora de soja em grão do mundo. Em 2015 (SECEX, 2016) a China foi responsável por 75,3% da exportação brasileira de soja em grão⁴⁴.

2.3 – SANTARÉM E REGIÃO: A EXPERIÊNCIA DA SOJA

2.3.1- Primeiros experimentos com grãos e compra de terras no Planalto Santareno

Os experimentos com grãos, utilizando sistema mecanizado na região de Santarém, foram feitos ainda na década de 1980. Em 1988, um fazendeiro local, plantou 1,5 hectares de arroz tipo Araguaia, com incentivo da SAGRI e EMATER, obtendo como resultado a produção de 3.600 Kg de arroz nesta área plantada.

A partir desta primeira experimentação com arroz, os resultados obtidos demonstraram ser viável um plantio em área maior e em escala comercial. Em 1989, um grupo de fazendeiros locais utilizando colheitadeira, plantaram 165 hectares de arroz em suas propriedades no planalto santareno⁴⁵. O resultado foi ainda superior ao primeiro experimento, com produção de 6.200 Kg em média por hectare. No início dos anos 1990 um desses agricultores que já havia realizado experimentos na área do planalto, também realizava plantação de arroz na área de várzea⁴⁶ no município de Alenquer, situado à margem esquerda do rio Amazonas.

Durante os anos de 1990, registros importantes marcam a atração para a região de produtores de grãos. Primeiro, um grupo de 5 produtores de grãos de origem gaúcha, mas vindos de Roraima em 1993. Em 1997, o grupo empresarial AMAGGI visita a região de Santarém,

⁴⁴ O aumento das importações chinesas, está relacionado com transformações estruturais na sua economia, especialmente a partir de 1995, como o crescimento econômico e maior demanda interna. Houve aumento do consumo de carne, com relativo crescimento das importações de soja para produção de ração animal. E devido à urbanização e industrialização, o país perdeu terras aráveis para rodovias, cidades e fábricas (PUTY, 2007, p. 239).

⁴⁵ O planalto de Santarém e municípios do entorno (Belterra e Mojui dos Campos), é a área de solo plano e favorável ao plantio com sistema mecanizado, situados às margens de das rodovias BR-163 e PA-370.

⁴⁶ Várzea é a planície de inundação à margem de um curso de rio que fica inundada durante as cheias. São áreas muito propícias à agricultura devido à fertilidade do solo, durante o período que os rios secam.

com o objetivo de prospectar áreas de cultivo e, principalmente, possível área portuária para instalação de porto graneleiro.

Com a retomada da perspectiva de pavimentação da BR-163, e com os resultados de implantação da hidrovia dos rios Madeira-Amazonas⁴⁷, ficam mais frequentes os experimentos com grãos. Foram realizados estudos entre 1996 e 1997, com articulação entre governo do Pará, Prefeitura de Santarém e Governo Federal⁴⁸. Em 1999, a Prefeitura fez um Zoneamento Agroecológico, com o auxílio da EMBRAPA. A EMBRAPA desempenhou um papel importante nas pesquisas iniciais das variedades da soja que seriam utilizadas na região. O pesquisador local diz como foi realizada a adaptação de materiais genéticos, trazidos de outras áreas para Santarém e região:

A EMBRAPA participa disso testando algumas variedades promissoras para a região. A EMBRAPA SOJA [...] que é líder neste tipo de estudo, prepara alguns materiais genéticos e distribui esse material para várias unidades da EMBRAPA. Produtores e outras pessoas conveniados com a EMBRAPA podem testar o material. Nós trazemos material de Balsas (MA) ou da Bahia, que já estão um pouco mais adaptadas para Santarém, Paragominas e Sul do Pará. Então nós testamos esses materiais e eles se saem muito bem perante a outros concorrentes. Temos vários materiais extremamente promissores para a região e esses produtores utilizam material da EMBRAPA na sua grande maioria. Como a EMBRAPA não vende sementes, tem que ter uma empresa terceirizada. Muitas vezes os produtores não têm um acesso tão fácil a esse material genético, por que a produção dessas sementes, não são em quantidade suficiente para atender (a demanda). (PESQUISADOR DA EMBRAPA AMAZÔNIA ORIENTAL, 2016)⁴⁹

Com estes trabalhos os estudos avançaram para um diagnóstico mais preciso dos solos e da possibilidade de desenvolver um sistema agrícola mecanizado. A prefeitura estimou que existiam em torno de 600.000 hectares de áreas antropizadas em Santarém e entorno, incluindo os municípios próximos, entretanto, na pesquisa sobre *A Situação do Espaço em Santarém* do PRIMAZ eram apontados apenas 4.288 Km², o que corresponde a 428.800 hectares:

As áreas submetidas à ação do homem constituem uma superfície com cerca de 4.288 km², correspondendo a 16% (16,17%) da área total do município. Estão localizadas, preferencialmente, na sua porção central, entre os rios Tapajós e Curuá-Una (baixos cursos), ao longo da BR-163 (Santarém/Cuiabá), entre esta e a margem do rio Moju, e no extremo noroeste da região, na divisa com o Município de Juruti. Por suas características, foram subdivididas em áreas urbanas, desmatamentos e fazendas. (PRIMAZ, 1997, p. 2)

Neste período inicial, a produtividade média era de 50 a 60 sacos de soja por hectare. Todos esses fatores⁵⁰ demonstram a viabilidade da produção, com o adicional da redução dos custos de transporte, pela proximidade do porto de escoamento em Santarém. Em 1996, após

⁴⁷ Canal de escoamento para exportação do grupo AMAGGI. Passou a escoar grãos vindos por rodovia do Mato Grosso até estação de transbordo em Porto Velho e de lá, até o porto da Hermasa em Itacoatiara, nas proximidades de Manaus, onde são embarcados graneleiros para os mercados globais.

⁴⁸ Através do Programa de Integração Mineral em Município da Amazônia – PRIMAZ, estudos feitos em pela Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais – CPRM, Foram colhidos dados sobre o reconhecimento de Solos e Aptidão Agrícola das terras; Inventário Florestal de Avaliação Preliminar do potencial madeireiro; Qualidade das águas superficiais; Padrão geológico e mineral; Situação fundiária; Caracterização municipal e atividades que capacitam a gestão territorial.

⁴⁹ Entrevista realizada em Santarém, 26/06/2016.

⁵⁰ A Precipitação pluviométrica tinha média anual de 1683,9 mm³, temperatura: máxima de 30,9° C, média de 27° C, e mínima de 23,2° C, com humidade relativa do ar de 57,6% a 76,5%, demonstrando as condições favoráveis para o cultivo de grãos. A topografia das áreas do Planalto Santareno é plana e propícia ao sistema mecanizado de produção.

as experiências em outras regiões no Estado do Pará, o Governo estadual contrata a empresa *Agrária Engenharia e Consultoria S.A*, e passa a avaliar a viabilidade econômica do plantio da soja em Santarém e outros municípios da região, como Belterra e em áreas que hoje pertence ao município de Mojuí dos Campos que na década de 1990 fazia parte de Santarém. Segundo representante do Governo do Pará (2015):

[...] como é que surgiu Santarém, até então Santarém não estava na primeira visão nossa, eu contratei eu consegui um recurso, na época da secretaria de recursos hídricos Brasília, pra fazer um estudo sobre as várzeas do baixo amazonas, eu fiz um processo de contratação e contratamos uma empresa chamada Agraria Consultoria, essa empresa é do Paraná [...]⁵¹

A ideia em meados de 1990 era desenvolver a agricultura nas áreas de várzea, mas em função da cheia anual dos rios da região, o sistema de produção na várzea é possível apenas até 4 meses ao ano, tornando inviável produzir em escala empresarial. Uma segunda opção seria um modelo que utilizasse áreas de várzea e terra firme no planalto santareno. Mas a partir da avaliação técnica do engenheiro agrônomo, houve a recomendação da utilização apenas das áreas do planalto para o cultivo de soja, que em comparação com a várzea teria menor impacto ambiental, maior produção e boa produtividade.

Com o apoio institucional foi arrendada uma área de um pecuarista e seguindo recomendações da consultoria, foi implementado um projeto piloto de cultivo da soja. A partir dos resultados destas primeiras experiências do cultivo de grãos e o suporte dos estudos do PRIMAZ e zoneamento agroecológico, o governo municipal e estadual, em articulação com empresários locais, foi ao Mato Grosso realizar a divulgação do potencial agrícola da região visando atrair para Santarém produtores de grãos para investirem no Oeste do Pará (PUTY, 2007).

Os produtores do Mato Grosso foram estimulados pelas condições já descritas anteriormente, com incentivos do governo e, especialmente, a perspectiva de conseguir lucros diferenciados, em função da proximidade do porto que iria se instalar em Santarém, o que praticamente reduz a zero o frete de transporte em relação ao trajeto entre Mato Grosso e portos do Sudeste ou mesmo no Norte do País, e do preço baixo das terras com aptidão para agricultura mecanizada na Região. O preço da soja no mercado internacional também contribui quando chega em 1997 a um patamar mais elevado em relação aos três anos anteriores⁵².

A partir de 1997 com a perspectiva de construção do porto, várias pessoas com o objetivo de comprar terras se deslocaram para o Oeste do Pará. Em geral, eram agricultores de grãos, provenientes das regiões produtoras do Mato Grosso, ou direto do Sul e de outras áreas de expansão do cultivo no Norte do país. Esses migrantes foram atraídos pela possibilidade de comprar terras baratas e capitalizar o negócio de produção de grãos da família. De acordo com Puty (2007), em entrevistas realizadas na região com produtores, entre 2005 e 2006, o descolamento de produtores até Santarém se deu por indicação de conhecidos no Mato Grosso, onde “circulou notícias” sobre o projeto empresarial do porto graneleiro da Cargill em Santarém. A proximidade entre áreas de produção e o terminal portuário é um diferencial para estes produtores de grãos.

Uma das características destes produtores de grãos é o trabalho desempenhado pelos membros do núcleo familiar, onde pais, filhos e irmãos dividem tarefas do empreendimento rural como a gestão da fazenda. Eles dividem também funções na reprodução e manutenção da estrutura familiar, como cuidar dos membros mais velhos. Isso demonstra que, por mais que a

⁵¹ Entrevista realizada em Belém, 26/08/2015.

⁵² Para ver preço da soja entre 1990 a 2003, Cassuse e Silva (2004)

agricultura mecanizada tenha um caráter empresarial, a organização é baseada na família, responsável pela distribuição de tarefas do negócio, assim como a divisão de lucros.

Os produtores entrevistados se deslocaram para a região entre 1999 e 2005, plantavam em média abaixo de 500 hectares de grãos. O financiamento para produzir arroz e milho era feito pelo Banco da Amazônia e de soja pela CARGILL, através de contrato direto. Esses produtores disseram que vieram para o Pará, pois não conseguiam concorrer com os do Centro Oeste e do Sul do país. Um desses produtores veio com os irmãos de Sinop, em 1999, em busca de terra porque a família:

[...] que já era grande, não tinha capital para investir no maquinário de soja. Comprou 550 ha. de pastos através de imobiliária a um preço de R\$500/há. Recebeu financiamento da Cargill para a soja. Produziu, em 2004, 45 sacas de 60 kg de soja em 200 ha. Em 2005 plantou soja e arroz em 110 ha. Devido à baixa dos preços. (PUTY, 2007, p. 251)

Um segundo produtor entrevistado veio com família direto do Paraná, sem passar pelo Mato Grosso. Ele explica como adquiriu as terras para a fazenda e a sua situação com banco que financiou a produção:

Comprou terras aos poucos na Santarém Curuá-Una. Foi atraído pelo baixo preço da terra. Pequenos produtores na vizinhança foram vendendo propriedades para ele. Está endividado junto ao BB. Alegou que os grandes produtores vindos do MT são financiados em melhores condições. Citou inclusive o exemplo do Sr. Demétrio, que possui 40.000 hec. e crédito farto. Não tem problemas com o IBAMA, pois mantém manchas de floresta e frentes altas. (PUTY, 2007, p. 251).

Em relação a sua produção, ele disse que além de plantar soja, cultivava hortaliças e frutas. O terceiro produtor veio de Guarantã do Norte (MT) com a família e se estabeleceu na rodovia Santarém-Jabuti. Ele possuía 120 hectares no Mato Grosso e em função do baixo preço da terra em Santarém, vendeu sua propriedade no seu Estado de origem e comprou uma área do mesmo tamanho no Pará. No início plantou 75 hectares de arroz em 2004, 120 em 2005 e em 2006 tinha preparado o terreno para soja.

Um outro produtor vendeu suas terras no Amapá, e se deslocou para Santarém com o irmão em 1999. Comprou 120 hectares por R\$ 500,00/há de um pecuarista. Em 2003, compraram a R\$ 1.000,00/há mais 100 há. Financiaram trator no Banco da Amazônia, até aquele momento, só havia plantado 150/há de arroz, utilizando assistência técnica do Mato Grosso. Disse que ainda não plantava soja pois os custos de produção eram muito elevados.

Um produtor maior veio do Mato Grosso em 2001 e comprou 2.000 hectares em Santarém, além de uma área mais afastada da cidade de 5.000 na região do rio Arapiuns. Pretendia produzir 6.000 hectares de soja e arroz associados, em um prazo de 6 anos. A produção de soja foi financiada pela CARGILL e de arroz pelo Banco da Amazônia.

Os primeiros produtores de grãos em Santarém começaram produzindo arroz e milho. Houve um tempo de preparo do solo e de espera para o início de operação do porto de exportação, administrado pela CARGILL, responsável pela compra das safras de grãos no município. Conforme depoimento de um dos primeiros produtores rurais a se instalar na região, vários elementos favoreceram o seu deslocamento do Mato Grosso para a região Oeste do Pará:

Nós chegamos a Santarém em 97. Em 96 foi a viagem minha e do meu irmão pra cá, mas foi em 97 que viemos de mudança, assim vai fazer 10 anos que estamos aqui. [...] {Vem de onde?} Nova Mutum. Mas somos originários de SC. Catarinense {De que lugar?} Campos Novos. Em Lavras era produtor de grãos. Quando chegamos aqui em 97 lá de Nova Mutum. Vamos pensar assim por que viemos pra cá? Já que somos os pioneiros, vamos dizer assim nesta área do agronegócio em Santarém. Não que antes não existia, mas existia de forma comercial, existia a pecuária e alguns pontos

esporádicos de agricultura, mas não tecnificada. O que nos chamou a atenção? Nós observamos que alguns pontos, alguns fatores, que nós tínhamos certeza que são primordiais para o desenvolvimento de qualquer polo em qualquer região. Qual são estes pontos? Nós temos uma topografia relativamente plana, uma qualidade de solo de qualidade, que perdia talvez só pro oeste de PR e oeste catarinense, temos o índice pluviométrico, com nove meses que chove até quatro mil mm por ano com uma constância relativamente esparramada. Temos uma vasta quantidade de terras baratas e uma área degradada de mais de 500 mil hectares, quando nós chegamos aqui. Estes fatores aliados com a localização geográfica que se apresenta, estamos em cima do eixo do rio Amazonas e assim tem tudo pra dar certo. No primeiro momento nós fizemos esse balanço. (PRODUTOR RURAL, 2007)

Mas este produtor aponta também os fatores que na sua visão dificultavam o estabelecimento de outros produtores, e avalia que a região possui aptidão agrícola:

O que nós encontramos de fatores negativos aqui? Uma logística problemática, uma vez que todo transporte em escala você precisava de transporte fluvial, uma vez que a BR163 não funcionava durante boa parte do ano. Você tem talvez ai, 80 a 90% das áreas que são devolutas. E você tem uma ideia formada por algumas pessoas de que a área daqui não tem aptidão agrícola. Essa opinião foi formada talvez por falso conhecimento [...]. Basearam-se na ideia que toda a região amazônica depois de três a quatro anos não produz e ai o pessoal vai partindo pra outras. Na verdade esta técnica vinha sendo aplicada, mas pelo pequeno produtor que é o produtor que vive de subsistência. Falta tecnologia ai o que ele faz, ele derruba o mato uma quantidade de área, queima e planta. No segundo ano ele queima e planta, no terceiro ano ele já não consegue produzir, e segue fazendo uma área nova e abandona aquilo ali. Isso ai criou uma ideia hedionda sobre a região. Então estes são os fatores positivos e negativos que analisamos, mas, sobretudo é uma região que tem aptidão agrícola. Ela teve, nós partimos vamos dizer assim de 1500 hectares no primeiro ano de área plantada e chegamos a 85 mil hectares, isso de grãos, soja, arroz e milho. [...] (PRODUTOR RURAL, 2007)

Existe uma crítica à técnica de queimada, utilizada para limpar as áreas dos pequenos produtores e uma visão da falta de aptidão agrícola, para a defesa do uso de tecnologias mais avançadas. Em condições climáticas normais na região, é possível trabalhar com duas safras comerciais (conhecidas como safra e safrinha) e são feitas no período das chuvas, no inverno amazônico, entre dezembro e junho. O primeiro normalmente é utilizado para soja e o segundo, para milho. Entretanto nos primeiros anos, como forma de preparação do solo para futuras safras comerciais de soja, as áreas foram utilizadas para a produção de milho e principalmente de arroz⁵³.

O produtor rural disse que no início produzia arroz em 42.000 hectares, mas depois o arroz foi perdendo espaço para a soja. Ele criou uma empresa de secagem e armazenagem de arroz, com silos. Nos dias atuais tal empresa fechou e o espaço foi arrendado para a CARGILL, que utiliza como estacionamento para carretas de grãos, vindas pela BR-163, especialmente do MT. Este agricultor já apontava a tendência da substituição dos plantios de milho e arroz por soja:

A tendência é essa, a tendência é essa. Principalmente quando se vê o que está dado no preço agora. Você consegue gastar ai em torno de 1000 reais por hectare, e ter uma receita ai de 1600, ou seja, bruto pro volta de 1800 ai tem a despesa, e pode sobrar de 200,00 por hectare a 400 por hectare, que é média. Esses 400 por hectare. Coisa que

⁵³ Em 2005 há uma “crise do arroz” causado pelo aumento da produção local, aliado da queda do preço. Segundo Puty (2007) este processo acabou gerando uma superprodução durante a colheita de 2005, levando grande parte dos produtores ao endividamento e a interrupção do cultivo.

ele não consegue garantir em outra atividade. Mais que isso ai só hortigranjeiro. [...] (PRODUTOR RURAL, 2007)

Os primeiros produtores de grãos da região contaram com o apoio decisivo do prefeito de Santarém e dos empresários locais, organizados na associação comercial. Suas primeiras safras de grãos foram financiadas com recursos próprios. O FNO só passou a financiar a produção de grãos no município a partir da safra de 1999/2000 (PUTY, 2007). Área de plantação de soja em Santarém nas proximidades da BR-163 foto 05:



Foto 05: Área de plantação de soja à beira da Br-163 em Santarém, fevereiro 2016

Fonte: Sandro Leão

Em pesquisa realizada em 2010 e 2011, quatro produtores de grãos da região de Santarém foram entrevistados por Costa (2012). A autora constatou que as famílias eram sulistas do Paraná e Rio Grande do Sul, mas estavam estabelecidas no Mato Grosso, com exceção de uma que veio direto do Estado do Paraná:

A vinda para a região do Baixo Amazonas, geralmente, não representou o primeiro deslocamento de muitos produtores. A migração parece estar incorporada na vida das famílias como a do produtor A.N., nascido no Rio Grande do Sul, sua família migrou para o Paraná, onde se inseriu na lavoura de soja. Em 1958, após a morte do pai, seus irmãos mais velhos migraram para o sudeste em busca de trabalho, ficando os três mais novos e a mãe no Paraná. Em 1979, inscreveu-se no programa do governo federal destinado à colonização do Mato Grosso. Comprou um pedaço de terra e ainda, em 1980, realizou seu primeiro plantio de soja no município de Nova Mutum. Logo depois chama os irmãos. Relata que teve que mudar a lavoura para Ponta Grossa, mas permaneceu morando em Nova Mutum, até o ano de 2005 quando novamente migrou para Santarém. (COSTA, 2012, p. 123)

Outra família se deslocou do Rio Grande Sul para o Mato Grosso, depois a Roraima e por último em Santarém:

Trajetória semelhante foi a de P.S. De origem italiana, sua família instalou-se no Rio Grande do Sul, sempre trabalhando com a lavoura de grãos. Parte da família migrou para o Mato Grosso, onde ainda mantém propriedades. P. S., já casado, saiu do Mato Grosso e dirigiu-se a Roraima, trabalhando na produção de arroz. Em 1997, foi para Santarém, inicialmente sozinho. No ano de 1999, instala-se de vez com a família em Santarém. (COSTA, 2012, p. 123-124)

Esses relatos mostram que essas famílias mantinham propriedades no Mato Grosso. O principal motivo da migração é ampliar a produção de grãos, pois no Mato Grosso fica cada dia mais caro adquirir terras, pelo alto preço e por sua indisponibilidade. Um deles menciona que pesquisou em várias regiões a viabilidade de cultivar de grãos:

Mas, antes de se decidir por Santarém A.N. fez uma pesquisa em diferentes polos de produção de soja. Primeiro foi para o polo de Balsas no Estado do Maranhão. Depois passou pelas regiões de produção de soja no Piauí. Em 2002, visitou o polo de Santarém, lugar que considerou mais apropriado para se instalar. Posteriormente, A.N. trouxe a esposa e as filhas para conhecerem Santarém: - “eu disse vocês vão lá conhecer, se vocês gostarem a gente muda”. A decisão de mudar foi da família. Três fatores foram decisivos na escolha de Santarém: i) a instalação do Porto da Cargill, que diminui os custos com o frete da produção: “eu queria uma região mais perto do porto, o frete impacta muito nos preços e nos custos; ii) a terra fértil e barata, como apta para o desenvolvimento de outras atividades: “aqui se não der mais para plantar soja, a gente planta *hortifruti*, cria boi [...] e o preço da terra era mais barato aqui”; iii) a universidade: “minhas filhas precisavam fazer a universidade, se ficássemos elas teriam que sair de Nova Mutum, ficar longe da gente, aqui não”. (COSTA, 2012, p. 126)

Isso demonstra que as migrações também são motivadas pela situação socioeconômica e fundiária dos locais de origem dos produtores, como restrição de oferta de terras para o aumento da produção (COSTA, 2012), com consequência na preocupação de manutenção da estrutura familiar dos descendentes. Muitos migrantes são jovens, filhos e filhas de produtores, os quais assumem parte ou todo o negócio.

Por outro lado, a instabilidade climática também é um motivo importante para esse deslocamento entre Mato Grosso e Pará. Santarém também foi reconhecida pelo histórico de frequência pluviométrica, muito adequada ao cultivo de soja, com chuvas mais fortes no período do plantio e com menor frequência na colheita. Os produtores apontam ainda, segundo Costa (2012), os motivos para a escolha do local de destino: terras baratas e abundantes, terminal próximo das áreas de produção (foto 06), clima adequado e a presença de universidades.



Foto 06: Área de plantação de soja em Belterra, fevereiro 2016

Fonte: Sandro Leão

Com esse novo fluxo de produtores de soja na região, podemos observar a evolução da área plantada em Santarém e municípios do entorno, Belterra e Mojuí dos Campos, na tabela 10 a seguir. Antes de 2003, a produção era experimental e em pequena quantidade:

Tabela 10- Área plantada (Hectares) Soja em grão em Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos

Município	Ano												
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Belterra	1.400	5.000	13.500	8.000	10.000	15.000	10.150	11.400	11.800	11.800	10.807	13.672	13.672
Mojuí dos Campos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.069	12.300	12.300
Santarém	4.600	11.000	22.000	19.500	15.000	17.250	18.000	17.100	17.800	17.800	12.725	14.660	14.660

Fonte: SIDRA/IBGE (2016)

Nota-se que as áreas de Santarém foram sempre as mais utilizadas em termos absolutos. Quando a área de Mojuí dos Campos passa ser mensurada de forma separada de Santarém, em função de sua autonomia administrativa, as áreas plantadas se distribuem proporcionalmente. A partir de 2005, a área plantada fica sempre acima de 25.000 hectares plantados, chegando a 40.000 em 2014 e 2015.

2.3.2- O porto e o impulso na produção

A instalação do Porto da Cargill Agrícola S. A.⁵⁴ também faz parte da estratégia de investimentos relacionados à logística da soja no Norte do país, construindo um terminal de exportação de grãos no porto de Santarém (PA), visando o escoamento de parte da produção agrícola do Mato Grosso. Em princípio, o canal para este escoamento seria a BR-163 (Cuiabá-Santarém), com a perspectiva de pavimentação no fim do século XX. Entretanto, com a experiência do porto em Itacoatiara do grupo AMAGGI, com transbordo em Porto Velho, e embarque em barcaças pelo rio Madeira e depois Amazonas, as grandes corporações exportadoras de grãos passam a entender as facilidades de utilizar as hidrovias como a principal alternativa modal, mais rápida e com fretes relativamente mais baratos, devido ao frequente uso das rodovias, e com grande capacidade de carregamento, tornado mais rentável em relação ao transporte rodoviário⁵⁵. A partir deste entendimento, a empresa passou a investir na construção de uma Estação de Transbordo de Cargas – ETC - na área do distrito de Mirituba, município de Itaituba.

Segundos dados do site da CARGILL (2016) em 1999, a empresa venceu a licitação pública para construir um terminal graneleiro em Santarém. Neste mesmo ano, iniciou-se a construção e sua operação começou em 2003. Atualmente o terminal movimenta soja e milho, operando por meio dos modais rodoviário e hidroviário: mais de 80% dos grãos vem do Mato Grosso até Porto Velho (RO) ou Mirituba (PA) em caminhões, onde são posteriormente transbordados para as barcaças que seguem até Santarém. Outros 20% chegam ao terminal em caminhões, vindos diretamente do Estado do Mato Grosso pela BR-163, além da produção local. A empresa exporta soja de Santarém para vários países da Europa, para o Japão, China, Oriente Médio e, também, México. Cerca de 95% do total são produtos originários do estado do Mato Grosso, e o restante é produzido no Planalto Santareno. Em Santarém cabe indicar que a Cargill possuia cadastrados cerca de 300 produtores de grãos, no auge da produção, mas em 2016 contava com 150. Logo abaixo na figura 02, o percurso das balsas entre Itaquatiara (Amazonas) e Santarém (Pará).

⁵⁴ Maior empresa norte-americana do setor agrícola e mundial de *commodities* agrícolas, a Cargill foi fundada em 1865, no Iowa/EUA. A multinacional norte-americana atua na comercialização, processamento e distribuição de produtos agrícolas e alimentícios; além de desenvolver atividades financeiras e industriais pelo mundo inteiro. É sediada em Minneapolis (Minnesota/EUA); sendo a maior empresa mundial de capital fechado, ela está presente em 67 países com 152.000 funcionários.

⁵⁵ Informações obtidas durante visita técnica no terminal da CARGILL em Santarém.

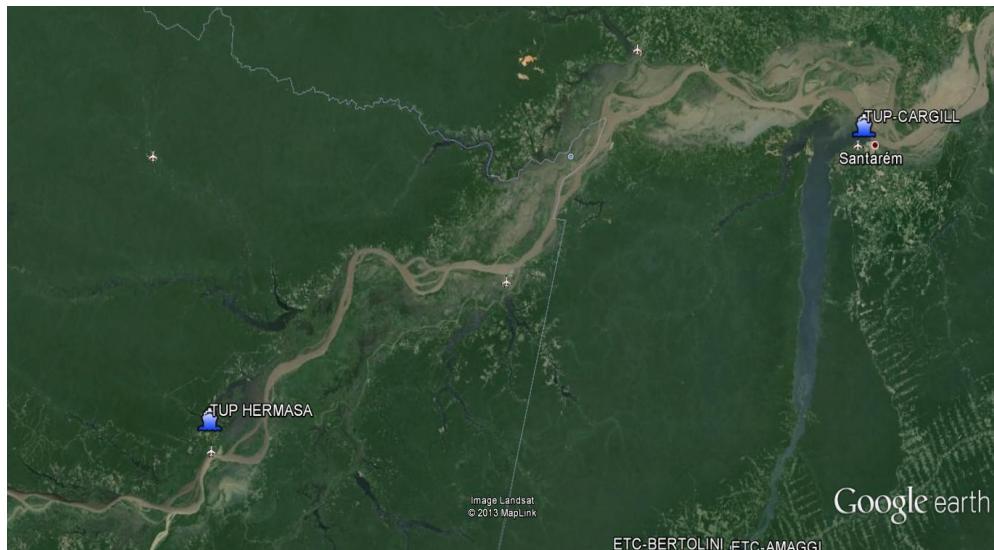


Figura 02: Percurso das balsas entre Itaquatiara (Amazonas) e Santarém (Pará)
Fonte: Governo do Pará (2016)

A capacidade atual para embarque é de cinco milhões de toneladas de grãos ao ano, e armazenagem de 144 mil toneladas por dia. A unidade de Santarém conta com 350 funcionários. O porto tem licença de funcionamento para 25 anos, prorrogáveis por mais 25, totalizando 50. Segundo a assessora de imprensa da empresa, a licença será prorrogada.

No Estado do Pará, além do porto graneleiro (foto 07) de exportação em Santarém e a estação de transbordo em Itaituba, a empresa ainda conta com filiais de compra em Paragominas (milho e soja), Redenção (milho e soja) e Altamira (cacau).



Foto 07: Porto da CARGILL em Santarém, fevereiro 2013
Fonte: Sandro Leão

A CARGILL compra, comercializa e processa grãos e oleaginosas. Possui uma estrutura de comercialização de grãos integrada por portos, armazéns e estações de compras nas regiões produtoras mais importantes do país e do mundo, de onde a empresa adquire os grãos para processamento em suas unidades industriais ou para exportação

No Brasil, está presente em 17 Estados e conta com aproximadamente 10.000 funcionários. A empresa iniciou suas atividades no país em 1965, no setor de beneficiamento de sementes híbridas de milho em Avaré (SP) e, atualmente atua na produção de acidulantes, açúcar, amidos e adoçantes, cacau, aço, citros, farinhas, fertilizantes, grãos e processamento de óleo, óleos industriais e lubrificantes. Entre outros ramos de atuação da multinacional estão o mercado financeiro, conduzido pela CARGILL *Prolease* que oferece serviços de administração de ativos.

Segundo o site da empresa (2016) em 2015, a CARGILL alcançou receita líquida consolidada de R\$ 32 bilhões. No Brasil há 51 anos o processamento e a comercialização de óleo de soja são vistos pela empresa como uma grande oportunidade de negócios para o mercado interno e, assim, a Cargill fez desta atividade seu “carro-chefe”. Com o crescimento da empresa impulsionado pela soja, outros investimentos passaram a fazer parte do escopo da Cargill: algodão, cacau, processamento de aves e carne bovina, café, entre outros.

A influência política e econômica da CARGILL, na esfera regional, promoveu importantes mudanças nas relações de poder local. Este grupo tem adquirido força, mobilizando recursos para a viabilização de suas estratégias de crescimento. Esses fatos indicam que a empresa percebeu a importância estratégica do Brasil no cenário agroalimentar mundial, tanto pelo que representa em termos de mercado de consumo como por seu papel na esfera produtiva global. A existência de áreas potenciais agricultáveis na Amazônia, os ganhos com produtividade e com a queda nos custos tornam essa região estratégica dentro da lógica das empresas agroprocessadoras ao buscar ampliar seus espaços de controle interno e aumentar a oferta de seus produtos no mercado internacional.

No início da operação existia forte *lobby* da empresa pelo asfaltamento da BR-163, mas, atualmente, além do uso das hidrovias, a empresa faz parte de um consórcio para a construção de uma ferrovia ligando Mato Grosso e Pará⁵⁶. Para a empresa a criação de infraestrutura e a logística espacial são elementos centrais em sua estratégia de competitividade de inserção no mercado nacional e internacional.

A instalação do porto da CARGILL em Santarém esteve envolvida em longo processo judicial. O Ministério Público Federal - MPF - contestou a construção do referido porto antes da abertura do processo de licitação. A questão principal do processo (Ação Civil Pública), movida pelo MPF, foi a ausência de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Meio Ambiente – EIA/RIMA, exigidos pela legislação brasileira para o Licenciamento Ambiental do porto (COSTA, 2012).

A CARGILL defendeu sua posição pela construção do empreendimento e argumentou que à época da assinatura do contrato de arrendamento da área do porto, a exigência da secretaria estadual responsável pelo Licenciamento Ambiental no Pará, era apenas um Plano de Controle Ambiental. Em 2008, o EIA/RIMA é lançado a público e menos de um ano depois é “devolvido” para a empresa para complementações e mudanças no EIA/RIMA (CEPEA, 2010). Essas mudanças deveriam incluir análise mais aprofundada dos impactos da expansão

⁵⁶ O projeto da estrada de ferro, que ligará Sinop, no Mato Grosso, a Itaituba, no Pará. Compõem o consórcio as maiores tradings de agronegócio com atuação no Brasil: ADM, AMAGGI, BUNGE, CARGILL e LDC. No entanto, são aguardados investidores estrangeiros, para compor o grupo e dar sustentação financeira ao aporte de recursos. No Capítulo 3 trataremos da infraestrutura e retomaremos o Ferrogrão.

do cultivo de soja na região não apenas restrita à área do porto e também do projeto de ampliação do terminal.

Organizações sociais locais denunciavam que o EIA havia sido produzido por uma empresa terceirizada (CEPEA) e apontaram falhas no documento. Entre essas organizações estavam o Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém, a Comissão Pastoral da Terra (CPT), a Frente de Defesa da Amazônia e o MPE. Este último, depois de constatar a falta de congruência de informações, protocolou inquérito policial por fraude de dados (GEEPEACE, 2012).

A partir de 2003, com o início das operações do porto da CARGILL, a soja dá um salto e ultrapassa as 16.000 toneladas. Em 2005 a soja tem seu pico de produção. Entretanto, com a queda do preço no mercado brasileiro, reduz-se em 2006 e 2007. Nesse período, um grande número de fazendeiros desistem de continuar na atividade de grãos na região:

Muitas áreas foram abandonadas por que o preço caiu. Quebrou muitos produtores que se capitalizaram junto às instituições financeiras [...] Se não me engano caiu de 31 para 13 o preço da saca. Então foi uma coisa muito forte (PESQUISADOR DA EMBRAPA AMAZÔNIA ORIENTAL, 2016)⁵⁷

Entretanto, de 2008 até 2012, a produção tem médias anuais próximas de 80.000 toneladas, demonstrando certa estabilidade⁵⁸. Mas a partir de 2013, segundo pesquisador da EMBRAPA, há uma retomada da produção de soja na região:

Alcançou o pico no ano de 2005, quando deveríamos ter mais ou menos 105.000 hectares de plantio. Com a queda da soja e do arroz, mas principalmente da soja, muitas dessas áreas foram abandonadas e a partir de 2007, 2008 nós estamos vendendo de novo uma ascendência no plantio da soja que talvez daqui ao próximo ano, ou duas safras a mais nós alcançaremos este patamar que estava em 2005. (PESQUISADOR DA EMBRAPA AMAZÔNIA ORIENTAL, 2016)⁵⁹

A partir de 2013, os dados agrícolas, referentes ao recém-criado município de Mojuí dos Campos, são desagregados das estatísticas de Santarém (município polo). A seguir na tabela 11 alguns dados da quantidade produzida de grãos na região no entorno de Santarém:

Tabela 11: Quantidade produzida (Tonelada) de soja (em grão) em Santarém, Mojuí dos Campos e Belterra - 2003 a 2015

Município	Ano												
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Belterra	3.780	13.500	36.450	19.200	27.000	40.500	27.405	30.780	31.860	31.860	29.179	41.016	41.016
Mojuí dos Campos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21.207	36.900	36.900
Santarém	12.420	29.700	66.000	58.500	36.000	46.575	48.600	46.170	48.060	48.060	38.175	43.980	43.980

Fonte: SIDRA/IBGE - Produção Agrícola Municipal (2015)

Entre 2013 e 2015, a produção de soja fica acima de 100.000 toneladas, com perspectivas de aumento da produção, proporcionada, principalmente, pela variação do preço da soja no

⁵⁷ Entrevista realizada em Santarém, 26/06/2016.

⁵⁸ Finalmente em 18/07/2012 a empresa obtém a licença de instalação (LI) do empreendimento.

⁵⁹ Entrevista realizada em Santarém, 26/06/2016.

Brasil (em real)⁶⁰. De qualquer forma, as áreas localizadas no planalto santareno continuam sendo “espaços de reserva estratégica” para produção de grãos e alternativa econômica viável em relação a outras do Mato Grosso e do restante do país. O pesquisador da EMBRAPA, em tom entusiasta, acredita no potencial de crescimento da produção de soja na região de Santarém:

E hoje para a região teve uma melhora. Hoje estamos em um *boom* em termos de preço, em termos de produtividade da cultura. Eu considero a região de Santarém, Belterra e Mojuí uma das melhores no Brasil inteiro, acima da média nacional (PESQUISADOR DA EMBRAPA AMAZÔNIA ORIENTAL, 2016)⁶¹

Esse crescimento depende das oportunidades do mercado internacional, especialmente da dinâmica dos maiores exportadores mundiais como Estados Unidos e Argentina. Os preços podem ser afetados pelo excesso de produção mundial e pela variação do câmbio. Fatores climáticos podem afetar os principais exportadores, como excesso de chuvas, especialmente no período da colheita.

Entretanto ao longo deste período de expansão do cultivo, outras dinâmicas, direta ou indiretamente, reconfiguraram o cenário da atividade agrícola. A expansão da soja gerou efeitos sobre sistemas econômicos e organizações sociais já estruturados na região. Na próxima seção veremos os principais efeitos e conflitos sociais, associados ao crescimento da produção de soja em Santarém.

2.4- Efeitos da expansão: mercado de terras, desmatamento e conflitos

As pesquisas, monitoramentos e a literatura, em geral, produzidos sobre a expansão da soja na Região de Santarém apontam para transformações ao longo do tempo produzindo efeitos em diferentes escalas.

Destacam-se no conjunto das análises socioeconômicas as questões ambientais, fundiárias e os conflitos sociais gerados pela expansão do cultivo de grãos. Deter-nos-emos sobre esses temas, fazendo um balanço dos efeitos e dinâmicas ocorridos a partir das atividades do agronegócio. De acordo com Carvalho e Tura (2006) os processos econômicos na região da pesquisa apontam “perigos” e “inadequações” para o meio ambiente e as populações locais:

Os depoimentos de lideranças, trabalhadores e trabalhadoras rurais, religiosos, ambientalistas e acadêmicos, especialistas que atuam na Região de Santarém, e alguns dados estatísticos, revelam que a expansão da monocultura da soja tem gerado um processo cruel de grilagem e venda de terras, concentração fundiária, violência, expulsão de famílias de agricultores familiares, desaparecimento de comunidades rurais, assim como o desmatamento de florestas primárias e secundárias, a redução da população de animais silvestres, de plantas nativas, da produção de frutíferas e culturas anuais, assoreamento e a contaminação de rios e igarapés pelos agrotóxicos e fungicidas que a soja requer. Esses impactos precisam ser mais divulgados e discutidos com representantes dos governos, para que não se reproduza na mesorregião do Baixo Amazonas situações de injustiça ambiental que ocorrem em regiões onde a soja se consolidou, como no estado do Mato Grosso, um panorama de destruição e morte do cerrado, desaparecimento de suas populações tradicionais e concentração fundiária. (CARVALHO E TURA, 2006, p. 1)

Para Valbuena e Coenca (2006), a chegada da agricultura de grãos na região estudada gera importantes mudanças no espaço regional, com efeitos fundiários, econômicos e sociais, tais como:

⁶⁰ Ver Black (2015) sobre o preço da soja entre 2006 e 2015 no Brasil.

⁶¹ Entrevista realizada em Santarém, 26/06/2016.

i) cambio en la estructura agropecuaria (traslado de la agricultura familiar, reducción de áreas destinadas a laganadería extensiva...), ii) nuevas dinámicas socioeconómicas (diversas tendencias demográficas, valorización de inmuebles rurales y urbanos, aparición de nuevas actividades económicas ligadas al agro-business, aumento de los conflictos por latierra...), o iii) aparición y recrudecimiento de impactos ambientales (intensificación de la deforestación, erosión y pérdida de suelo, contaminación de aguas...). (VALBUENO E COENCA, 2006, p. 03)

Esses autores escrevem no momento crítico da expansão da soja, quando são apontados diversos efeitos causados direta ou indiretamente pelo cultivo nas áreas do planalto Santareno. Neste mesmo período, Benatti (2003) alerta para a problemática da soja avançando na região, pontuando:

A questão a ser analisada é o custo social e ambiental do crescimento da área plantada na Amazônia, e até que ponto esse crescimento pode ser sustentado. O que a sociedade não pode mais tolerar é a “privatização” do lucro por poucos e a “publicização” das externalidades ambientais e sociais. (BENATTI, 2003 p. 14)

Conforme assinala Pereira (2012) a chegada da soja no Oeste do Pará, mais especificamente nos municípios de Belterra, Mojuí dos Campos e Santarém foi programada e resultou em um conjunto de estratégias organizadas pela articulação entre o Estado e o grande capital. Uma ação planejada e seletiva, obteve apoio político em diversos níveis, financiamento público em vários casos, flexibilização da legislação ambiental, afrouxamento da fiscalização dos órgãos responsáveis e estudos científicos que subsidiaram a melhor localização do empreendimento.

Por um lado, um grupo preocupado com os impactos sociais e ambientais e por outro, os que ressaltam a viabilidade econômica, agronômica e ecológica das lavouras em áreas já desmatadas da região.

Para Amaral et al., (2005), a expansão acelerada da soja na Amazônia Legal trouxe uma série de riscos e impactos sociais e ambientais. Entre os principais impactos potenciais, destacam-se o aumento das taxas de desmatamento, o deslocamento de pequenos produtores rurais, a migração para outras atividades econômicas, inclusive urbanas e dos outros usos do solo que empurram a fronteira do desmatamento para o interior da Amazônia, como a pecuária:

[...] argumenta-se que a soja não provoca desmatamento na Amazônia, uma vez que seu cultivo mecanizado está ocupando pastagens antigas, principalmente em fazendas de médio e grande porte, localizadas na terra firme. Entretanto, existem indícios de que a expansão da soja esteja deslocando a frente da pecuária para áreas vizinhas de floresta primária, gerando um expressivo impacto indireto sobre o desmatamento. (AMARAL et al., 2005, p. 116)

A soja desloca a pecuária, pois prioriza estas áreas já desmatadas, por serem economicamente mais viáveis. O custo da limpeza do terreno⁶² é elevado e as áreas de pasto planas se tornam uma excelente alternativa. A soja é um dos fatores do desmatamento, mas não o único (AMARAL ET AL., 2005; FEARSIDE, 2005).

Outro efeito apontado foi a diminuição da produção de culturas temporárias, importantes para a alimentação da população local. Isso foi contatado por Carvalho e Tura (2006) em relação ao milho, feijão e cítricos (laranja e limão) entre os anos de 2003 e 2004. Tal pesquisa aponta

⁶² Um dos aspectos levantados por Wilkinson *et al.* (2012) é o aparecimento de firmas de serviços "imobiliários" que cuidam da "limpeza" das áreas, da regularização da documentação, etc. Entretanto em Santarém, isso não foi caracterizado ou mencionado na pesquisa da tese.

para o fato de que a expansão do cultivo da soja em Santarém e região teve, em contrapartida, uma diminuição da produção de alimentos básicos pela substituição de áreas da agricultura familiar.

Segundo membro da CPT em Santarém, as transformações rurais no município estão sendo promovidas para beneficiar os grandes produtores de grãos e o principal efeito é o deslocamento de pequenos produtores de suas antigas áreas de cultivo ou produção familiar:

Não são para outras pessoas de fora, elas são para pessoas que tem dinheiro. É isso que é o principal problema e, a nossa realidade hoje aqui uns 10 anos é que houve uma mudança no campo. O que foi essa mudança? Foi a expulsão do pequeno produtor porque planta pouco, não é porque ele é pequeno, é do que planta pouco que é da agricultura familiar, pela chegada dos grandes produtores, que não são grandes, comparado com o Sul do Pará e com o Mato Grosso, são áreas, sei lá, imensas, não são nem quilométricas, são imensas. Mas, se você olhar o quadro hoje ele é diferente do quadro de 10 anos antes. Então, houve uma mudança na ocupação desse solo. Essas famílias vão ali pra banda do Limão, alguns vão pra Belterra, outros vão pra FLONA, outros vão para os assentamentos inventados pelo INCRA, outros vem pra Santarém. Aí você tem uma nova ocupação aqui, que são grandes fazendas de soja, fazendeiros de soja, planalto, é só olhar que é plantadores de soja. Além da mudança da ocupação que são novos atores que vão ocupar esse solo é a mudança no uso do solo, que antes é uma produção mais diversificada, cupuaçu, cacau, coqueiro, feijão, melancia. Hoje você tira esse tipo de produção e coloca monocultivo de soja, o arroz, você muda o uso do solo. Então, houve uma mudança nesse sentido. Então, não é só pra quem vem de fora, é que a nossa realidade aqui é essa, que as pessoas que ocuparam ou passaram a ocupar essa região, elas são de outras regiões. (MEMBRO DA CPT – SANTARÉM, 2013)⁶³

A partir da expansão da fronteira agrícola da soja no Oeste paraense, áreas antes ocupadas por pequenos posseiros, pela exploração madeireira e ainda por projetos de assentamento rural, são alvo dos produtores de grãos. Existem poucas propriedades legalizadas, com escritura definitiva da terra. A maioria das áreas ainda hoje são de propriedade da União ou do governo estadual, cabendo ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA e o Instituto de Terras do Estado do Pará - ITERPA as políticas de regularização fundiária⁶⁴.

No caso do INCRA em Santarém, a partir de 2004 a Superintendência Regional se desmembrou da Superintendência Regional do Pará localizada em Belém. Neste contexto de mudanças institucionais, a política de assentamentos rurais começou a ser posta em prática com maior ênfase, aliada às necessidades de regularização fundiária, motivando esta reestruturação. Por outro lado, as mudanças na estrutura fundiária devido à crescente concentração de terras sob o controle de produtores de grãos também motivaram reformas em tais instituições.

O primeiro grande impacto foi o aumento de preços das terras, proporcionado pela pressão dos sojicultores nas áreas do planalto santareno, ocupados até então por pequenos produtores rurais. Esses grupos, de origem nordestina vieram para a região décadas atrás ou são de gerações mais antigas de residentes locais. Suas propriedades, têm em média, cerca de 30 hectares, produzem culturas permanentes, principalmente frutas, ou temporárias de subsistência como a mandioca para a produção de farinha.

⁶³ Entrevista realizada em Santarém em 25/03/2013

⁶⁴ Estes órgãos passaram, nos últimos anos por reestruturações, buscando redefinir seus papéis. Em 2009, o governo federal lançou o programa Terra Legal, baseado na Lei 11.952/2009, com o objetivo de acelerar a regularização de até 300 mil ocupações informais em terras públicas na Amazônia Legal. O programa é implementado diretamente pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), com apoio do Instituto Nacional de Colonização de Reforma Agrária (INCRA), e conta com uma instância consultiva de tomada de decisão, o Grupo Executivo Intergovernamental (GEI), do qual participam outros ministérios, governos estaduais e alguns representantes da sociedade civil atuação.

A consequência imediata desse processo de especulação fundiária é o êxodo rural, com a migração de muitas famílias para a área urbana de Santarém. Outros municípios também foram atingidos pelo aquecimento do mercado de terras:

Nesse mesmo período, a agricultura mecanizada também começa a expandir-se em direção aos outros municípios da Calha do Amazonas, causando impactos muito similares àqueles verificados anteriormente na área de Santarém/Belterra. A expansão deu-se principalmente ao redor da rodovia PA-254, que vai do município de Faro até a fronteira do Amapá, passando por Prainha e Almerim. [...] A agricultura mecanizada pode crescer tanto em direção às áreas devolutas do polo de Santarém, após a exaustão de seus recursos madeireiros, quanto para os municípios de terras planas e férteis na Calha Norte do Amazonas. (ARAÚJO et al., 2008, p. 62-63)

Conforme Araújo et al (2008), o aumento do preço da terra, reflete, na verdade, um crescente aumento na renda da terra, e criará, em condições de desorganização da sociedade civil, uma inevitável concentração fundiária. Segundo o Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Santarém, entre 2000 e 2003, 500 famílias venderam suas terras para agricultores cujo intento era introduzir a agricultura mecanizada.

Segundo Puty (2007) e Costa (2011), entre os anos de 1999 e 2005, o aumento no preço do hectare da terra girou entre 1.500%, passando de R\$ 300,00 o hectare vendido no planalto santareno para R\$ 3.000,00 em 2005. Para Costa (2011, p. 75):

O processo de especulação fundiária provocou o deslocamento de muitas famílias para a área urbana da cidade de Santarém; como também a fuga para áreas de terras devolutas ou para regiões mais afastadas do planalto, como o Projeto de Assentamento Corta Corda, tendo, posteriormente, essas áreas sido, também, atingidas pelos conflitos na disputa de terras.

Há aquecimento no mercado de terras quando o preço de *commodities* agrícolas, minerais e produtos florestais tem tendência expansionista no mercado internacional. E como as áreas de expansão destas atividades estão em parte destinadas ou em posse de comunidades tradicionais, formam-se redes de interesse, pressionando pela diminuição de obstáculos legais. Como consequência, novas aquisições dinamizam o mercado de terras ligadas às atividades agropecuárias. As áreas de pequenos produtores e terras públicas sofrem pressão para entrarem no circuito do mercado aquecido de terras (ALMEIDA, 2010).

Do ponto de vista fundiário, Barros (2010) aponta para processos de apropriação privada de terras públicas em Santarém. As terras da região ainda estão ocupadas, em grande medida, por comunidades formadas por pequenos produtores familiares, muitos assentados pela reforma agrária, outros moradores vindos de antigas frentes de expansão e povos tradicionais.

Segundo o Censo Agropecuário do IBGE (2006), o número de estabelecimentos rurais do município de Santarém era de 9.642 apresentando uma área total de 286.622 hectares. Enquanto o número de estabelecimentos rurais com áreas de até 100 eram cerca de 90% do total, a área ocupada pelos mesmos abrangia apenas cerca de 33% da área total, demonstrando também concentração da estrutura fundiária e forte presença de pequenos produtores. Como pode ser analisada na tabela 12 a seguir:

Tabela 12: Área dos estabelecimentos por grupos de área total e concentração fundiária (2006).

Município	Grupos de Área Total	Nº. de Estabelecimentos	Área dos estabelecimentos (Hectare)		Área dos estabelecimentos (Percentual)	Área dos estabelecimentos (Percentual)
			Ano = 2006	100,00		
Santarém	Total	9242		100,00	286622	100,00
	Mais de 0 a menos de 0,1 há	768	8,31	38		0,01
	De 0,1 a menos de 0,2 há	276	2,99	37		0,01
	De 0,2 a menos de 0,5 há	410	4,44	113		0,04
	De 0,5 a menos de 1 ha	392	4,24	270		0,09
	De 1 a menos de 2 ha	820	8,87	1038		0,36
	De 2 a menos de 3 ha	556	6,02	1185		0,41
	De 3 a menos de 4 ha	416	4,5	1300		0,45
	De 4 a menos de 5 ha	255	2,76	1062		0,37
	De 5 a menos de 10 ha	742	8,03	4614		1,61
	De 10 a menos de 20 ha	826	8,94	10607		3,7
	De 20 a menos de 50 ha	1083	11,72	32473		11,33
	De 50 a menos de 100 ha	781	8,45	49590		17,3
	De 100 a menos de 200 há	858	9,28	94040		32,81
	De 200 a menos de 500 há	86	0,93	23706		8,27
	De 500 a menos de 1000 ha	26	0,28	16650		5,81
	De 1000 a menos de 2500 ha	13	0,14	17339		6,05
	De 2500 e mais	8	0,09	32560		11,36

Fonte: IBGE - Censo Agropecuário – 2006 (SIDRA)

Os projetos de assentamento e as antigas áreas de colonização ainda têm grandes problemas estruturais⁶⁵, o que dificulta o desenvolvimento da produção familiar e o acesso aos mercados locais. Nesse ambiente precário, muitos agricultores familiares, assentados ou não, vendem seus lotes a grandes produtores/fazendeiros. A situação de posse da terra é descrita como:

Nessa região as terras são públicas, às vezes têm a dominialidade disputada tanto pelo Estado quanto pela União, e ambos os entes públicos tem baixa presença na região, ausência que se verifica não apenas em ações de comando e controle, mas também na provisão de infra-estrutura e serviços públicos. Nas áreas objeto dos programas de governo [...], onde os assentados e colonos recebiam lotes individuais, aos problemas decorrentes da falta de políticas públicas de suporte [...] somou-se a falta de reconhecimento formal da sua posse sobre a terra, já que a consolidação dos assentamentos e projetos de colonização era condição para a titulação definitiva dos assentados. (BARROS, 2010, p. 4)

⁶⁵ Infraestrutura básica (escola, estradas, postos de saúde), assistência técnica e extensão rural e recursos de fomento à produção.

Segundo Benatti (2003) na Amazônia a posse da terra tem como característica ser agroecológica ou agrária⁶⁶, dividido em dois tipos: 1- posse de uso privado, onde a família utiliza a área para produção própria, assim como para construir moradia; 2- posse de uso comum, não dividido em lotes e todos os componentes da natureza e seus recursos (rio, floresta, terra, caça, pesca, caça etc), e a infraestrutura local, como estradas, são de uso coletivo. Em vários momentos da história recente esses moradores acabam disputando as áreas com grandes fazendeiros e/ou projetos empresariais e governamentais.

E nas circunstâncias de processos de apropriação de terras por parte de empresas ou do poder público, aumentam as mobilizações para que as áreas sejam destinadas para assentamentos rurais da reforma agrária ou para unidades de conservação de uso sustentável dos recursos (BARROS, 2010).

Em Santarém, existem casos relatados de terras públicas que foram alvo de compradores para especulação e/ou venda para viabilizar a exploração de madeira, pecuária e produção de grãos (CPT, 2008; BARROS, 2010; COSTA, 2012, GRENPEACE, 2005). Veremos a seguir alguns desses casos:

Na Gleba Pacoval: Assentamento do Incra na região de Curuá-Una, nos municípios de Placas e Santarém. São 260 mil hectares de terras da União, disputadas por diferentes grupos de madeireiros e especuladores de terras, que praticam crimes como exploração ilegal de madeira, apropriação de terras públicas, manter trabalhadores em condições análogas à escravidão. O Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Santarém já havia denunciado a quadrilha de especuladores de terras aos Ministérios do Desenvolvimento Agrário e da Justiça. Moradores locais relatam que 30 famílias tiveram suas casas queimadas e foram expulsas por homens armados. Um dos grileiros foi acusado de subornar funcionários do Incra envolvidos em esquema para “esquentar” documentos de terra griladas referentes à lotes nessa área. (BARROS, 2010, p. 10)

Relatos como este da Gleba Pacoval, ocorreram a partir de 1997, segundo denúncias publicadas na imprensa local (COSTA, 2010). A grilagem de terras, seguida da invasão de terras, ameaças de morte e expulsão de moradores é o “padrão” destas denúncias. Algumas destas foram monitoradas pela CPT e foram publicadas em relatório sobre os impactos sociais da soja no Pará. Um destes casos, em Santarém, foi a área da Gleba Nova Olinda, localizada a Oeste da cidade, entre os rios Amazonas e Tapajós, um conflito entre madeireiros e comunidades, inclusive indígenas. Neste caso a pretensão era a exploração de madeira, mas segundo a CPT (2008), após a primeira atividade, pelo perfil dos pretendentes, era plantar grãos nessa área. Barros (2010, p. 10-11) fez a seguinte descrição:

⁶⁶ Segundo Benatti (2003) para que se configure a posse civil há necessidade do elemento subjetivo e que o possuidor tenha o título do bem; ao passo que a posse agrária se completa apenas com o fato objetivo da exploração da terra pelo possuidor. Na posse agroecológica, o fato objetivo é o uso sustentável da terra, pois para “ter” posse é preciso interagir com o meio. Essa forma coletiva de aposseamento dos recursos naturais e a presença de práticas de trabalho familiar com base no agroextrativismo, são características da posse agroecológica.

Gleba Nova Olinda, em Santarém: Com um milhão de hectares, e 14 comunidades de ribeirinhos, é área de domínio do Estado do Pará e palco de acirrada disputa. Comunitários denunciaram ao órgão ambiental federal um grupo, formado por 50 produtores de soja, organizados na Cooperativa Oeste do Pará (Cooepa) e uma funcionária do Instituto de Terras do Pará, que negocia a titulação de terras na região a preços irrisórios. Este grupo estaria tentando se apossar de cerca de 120 mil hectares de terras. O Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Santarém revela que seis pedidos foram apresentados ao IBAMA para a liberação de projeto de manejo na gleba. No entanto, o próprio ITERPA teria negado a disponibilidade de qualquer área para a plantação de soja ou exploração de madeira na região. Existem ainda nesta gleba comunidades indígenas. Juntos, indígenas e camponeses cobram dos governos Estadual e federal que lhes destine as terras formalmente, na forma de criação de assentamentos e designação de terra indígena.

Após denúncias feitas à Polícia e Ministério Público Federal, em reação, foram feitas ameaças de morte a lideranças indígenas locais, resultando inclusive em dois atentados sofridos por um cacique (CPT, 2008).

De acordo com Barros (2010), em 2004, a Polícia Federal desmontou três quadrilhas de grileiros, prendendo e indiciando 32 pessoas, entre empresários, advogados, agrônomos e funcionários do INCRA. Eles montaram sua própria imobiliária na cidade de Santarém para vender terras públicas a preços que variavam entre R\$ 20 e R\$ 100 por hectare.

A região que acaba sofrendo os efeitos mais diretos do cultivo da soja é área conhecida como região do Planalto (CPT, 2008). Nesta área, entre 2007 e 2008 se realizou um grande mapeamento comunitário dos principais impactos da soja em Santarém e Belterra⁶⁷. Isso foi feito aliando os conhecimentos locais dos moradores e o uso do GPS⁶⁸

Na realização deste mapeamento, foi feita a identificação das comunidades existentes nas áreas rurais dos dois municípios. Começaram percebendo que as comunidades não estavam identificadas em mapas ou estatísticas oficiais, mas dispostas ao longo de estradas e ramais. Os comunitários foram treinados para usar o GPS e para interpretar as imagens de satélite⁶⁹. Foram definidos como prioritários alguns temas a serem monitorados e mapeados:

[...] desmatamento recente; igarapés que secaram ou foram contaminados por agrotóxicos utilizados no cultivo da soja; o fechamento de vias normalmente usadas pelos moradores locais; registro de comunidades desaparecidas; e a atualização cartográfica de várias comunidades existentes e que não aparecem em mapas oficiais. (GREENPEACE, p.1, 2009)

Primeiramente, foram identificadas 121 comunidades, ao longo das principais estradas e ramais. Segundo o mapeamento, a expansão da soja causou a diminuição do número de famílias em diversos locais e constaram-se casos de comunidades totalmente esvaziadas. Houve diminuição de famílias em 29 comunidades, e em dois casos a comunidade “desapareceu”. Os comunitários venderam suas terras à medida que foram utilizados agrotóxicos nas proximidades. O uso de agrotóxicos passa a contaminar as plantações familiares, animais, fontes de água e, inclusive, as pessoas que vivem próximas, estando exportas à aplicação. O relatório destaca a valorização da terra. O hectare no Planalto santareno era vendido em 2000 a médias de R\$ 70,00, e no período do monitoramento chegava até R\$ 1.500,00. A situação das comunidades se agrava também em relação à infraestrutura com escolas abandonadas e a diminuição do transporte público (mapa 06):

⁶⁷ Estes trabalhos foram coordenados pelo Greenpeace, Projeto Saúde e Alegria (PSA) e os Sindicatos de Trabalhadores Rurais de Santarém e Belterra.

⁶⁸ Global Positioning System – Equipamento que indica a localização geográfica através de satélites.

⁶⁹ Os pontos marcados no mapa foram coletados em campo pelos comunitários ou apontados nas imagens durante as oficinas.



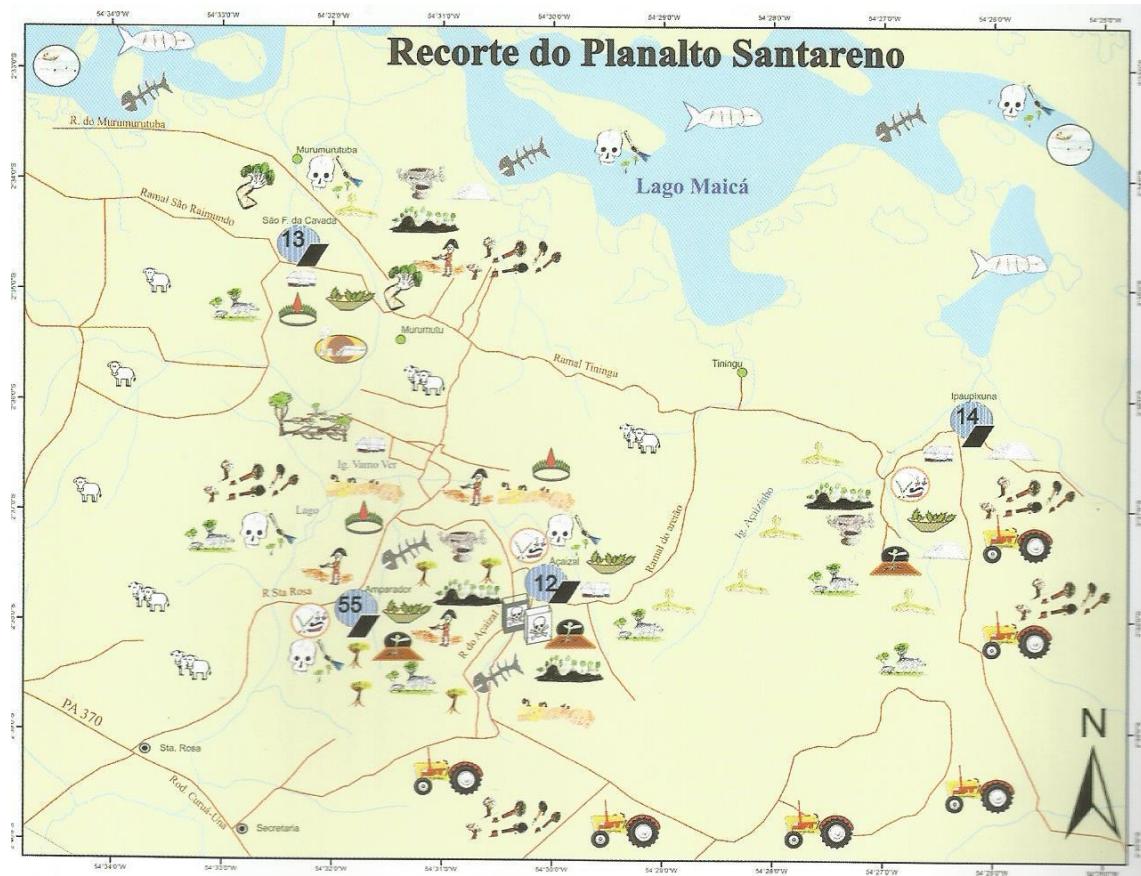
Mapa 06: Mapeamento comunitário dos impactos da soja - 2009

Fonte: <http://www.greenpeace.org/brasil/Global/brasil/report/2009/1/mapeamento-comunitario-dos-imp.pdf>

De acordo com o mapeamento, foi constatado também que o uso intensivo de agrotóxicos contamina igarapés e depois os rios. Foram encontradas áreas de nascentes cercadas por plantações de soja e comunitários relataram o despejo de resto de veneno diretamente nos leitos dos igarapés. Os fazendeiros constroem barragens e bloqueiam o curso d'água para os moradores que ficam nas áreas seguintes; além disso, retiram mata ciliar, que pode levar a extinção do igarapé, devido ao assoreamento dos leitos dos rios. Os comunitários identificaram um total de 29 nascentes e igarapés contaminados por agrotóxicos, com pequenas barragens e alguns destes em processo de assoreamento causado pela destruição da mata.

Com a aquisição de terras em grande volume, muitas áreas foram bloqueadas, impedindo o acesso de comunitários a igarapés e ao extrativismo e caça. Esse avanço da plantação de soja sobre trilhas e ramais tradicionais gerou conflitos acirrados entre sojicultores e membros da comunidade. Foram ainda marcados 55 pontos como áreas de desmatamento, alguns em floresta primária (4), nos limites das plantações de soja e outros locais de floresta secundária.

Outro mapeamento comunitário, realizado em Santarém, foi feito entre 2010 e 2013 pelo projeto *Mapeamento Social como Instrumento de Gestão Territorial contra o Desmatamento e a Devastação* (mapa 07):



Mapa 07: Referências identitárias e situações de conflito - 2014

Fonte: Caderno Nova Cartografia (2014)

Neste caso, foi produzido um mapa “*Indígenas do Baixo Amazonas (Santarém, Belterra, Aveiro e Mojuí dos Campos)*”. Foram plotadas as imagens do mapa e os indígenas apontavam as situações vividas, incluindo conflitos com a sojicultura, representados com o trator, em áreas próximas da rodovia Curuá-Una (PA 370).

Segundo Agrianual (2016), o pessimismo, que paira sobre a economia brasileira, não impactou efetivamente os preços das terras. Contudo a retração econômica tem gerado efeitos diferentes nos preços de terras pelo país, com alta de preços em certas regiões e baixa em outras. Existe uma tendência de investidores buscar em mercados com menor risco, como é o caso do mercado imobiliário, fugindo de investimentos produtivos e até financeiros, que tenha uma grande imprevisibilidade em relação à dinâmica econômica, levando ao aumento da demanda por este ativo. Os preços das terras de alto potencial produtivo do Sul e Sudeste do Brasil, regiões próximas aos portos e a polos de consumo, têm aumentado. A recuperação nos preços do milho e da soja, no mercado doméstico, associada a safras recordes, animou os produtores destas *commodities*.

As regiões com ocupação mais recente e mais distantes dos portos e dos centros de consumo têm reportado um mercado menos ativo. Nestes polos de produção, a instabilidade da economia brasileira é fator negativo para o mercado de terras. Mesmo que os preços das terras ainda não tenham recuado, o mercado de terras agrícolas no Centro-Oeste e nas novas fronteiras agrícolas do Norte e Nordeste começa a sinalizar quedas (AGRIANUAL, 2016).

Entretanto, o Norte apresentou uma valorização de preço de terras superior à média Nacional entre 2014 e 2015, com 14% de aumento médio positivo, e regiões historicamente que detém maiores valorizações, como o Centro-Oeste (6,3%) e o Sul (5,3%), demonstram que seguem ocorrendo valorizações expressivas nas regiões de expansão da fronteira agropecuária,

e poderíamos acrescentar, com base nas pesquisas feitas para este trabalho, que os investimentos realizados na infraestrutura logística também contribui para a valorização de terras na região Norte.

No Pará, mercado parado em praticamente todo o estado, com negociações pontuais que envolvem na maior parte, produtores de outros estados. As áreas mais caras do Estado são as terras agrícolas com café/cacau (Rurópolis/Medicilândia/Uruara/Brasil Novo), na região de Santarém, R\$ 10.500/ha, enquanto que as mais baratas são as de pastagem nativa de difícil acesso em Marajó, R\$ 180/ha. As áreas mais valorizadas nos últimos 12 meses (período de julho/agosto de 2014 a maio/junho de 2015) foram as com Pastagem nativa em várzea (Monte Alegre/Alenquer/ Oriximiná) na região de Santarém (+51%). As que menos valorizaram foram as áreas de Mata (Santarém/Belterra/ Transamazônica) distante da BR, na região de Santarém (-21%) (AGRIANUAL, 2016). A tabela 13 demonstra os preços das terras- Região de Santarém:

Tabela 13: Preços das terras - Região de Santarém (R\$/ha)

Santarém	2010	2014	2015	Δ% 15/10	Δ% 14/15
Mata (Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná) distante da BR	265	712	700	164,2%	-1,6%
Mata (Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná) próxima à BR	458	925	1.067	132,7%	15,3%
Mata (Santarém/Belterra/Transamazônica) distante da BR	383	1.250	1.133	195,7%	-9,3%
Mata (Santarém/Belterra/Transamazônica) próxima à BR	783	1.783	1.800	129,8%	0,9%
Pastagem formada (Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná) mecanizável	513	1.867	2.200	328,6%	17,9%
Pastagem formada (Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná) não mecanizável	404	1.047	1.167	188,7%	11,5%
Pastagem formada (Santarém/Belterra/Transamazônica) mecanizável	867	4.633	6.000	592,3%	29,5%
Pastagem formada (Santarém/Belterra/Transamazônica) não mecanizável	483	1.250	1.733	258,6%	38,7%
Pastagem nativa em várzea (Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná)	81	395	570	605,2%	44,3%
Terra agrícola (Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná)	554	2.183	2.300	315,0%	5,3%
Terra agrícola (Santarém/Belterra/Transamazônica)	967	7.500	8.000	727,6%	6,7%
Terra agrícola com café/cacau (Rurópolis/Medicilândia/Uruara/Brasil Novo)	3.733	8.950	10.500	181,3%	17,3%

Fonte: Informa Economics FNP, 2015

A relação entre a expansão da agricultura mecanizada e o desmatamento não é direta, já que a mecanização exige áreas já totalmente antropizadas; o contrário tornaria a própria atividade inviável economicamente. O planalto santareno conta com cerca de 500 mil hectares (correspondendo a 71% de sua área total) propícios para a mecanização (ARAÚJO ET AL, 2008, p. 67). Entretanto, o crescimento acelerado da produção de grãos naquela área impactou, sem dúvida, os níveis de desmatamento.

Do ponto de vista socioambiental existem problemas que envolvem os produtores de grãos. Eles questionam a rigidez das leis ambientais, ao exigirem licenciamento e reserva legal das áreas, impedindo, assim, o desenvolvimento do cultivo em novas áreas da região.

O argumento mais levantado pelos produtores diz respeito ao estado das áreas compradas junto aos antigos moradores. Estas áreas estariam plenamente modificadas (antropizadas) pela ação do homem, não apresentando mais traços de floresta nativa, em toda sua extensão. Portanto não seria possível respeitar e atender a obrigatoriedade da reserva legal.

No início da expansão da produção de grãos, foram utilizadas áreas descontínuas como mecanismo de contornar legalmente situação da reserva legal, um procedimento que contribuiu para a expansão do cultivo de soja em Santarém e são, segundo Steward (2004), ‘processos de exceções das leis ambientais’. O IBAMA local permitiu que os agricultores de soja registrassem suas reservas ambientais obrigatórias em outras áreas afastadas das utilizadas na produção de soja. Ou seja, os agricultores registravam áreas distantes do local de cultivo para servirem indevidamente como reserva legal.

Valbuena e Coenca (2006), Carvalho e Tura (2005) e Gama et al (2006) destacam o desmatamento da floresta primária e secundária associada à redução da população de animais silvestres e de plantas nativas, o assoreamento e a contaminação de rios e igarapés pelos agrotóxicos e fungicidas necessários ao cultivo de grãos, em particular a soja.

Segundo dados do projeto PRODES, que faz monitoramento por satélite do desmatamento por corte raso na Amazônia Legal e produz as taxas anuais de desmatamento (gráfico 11) na região, conclui que, nos anos iniciais de 2000, houve taxas maiores do que a segunda metade da década:

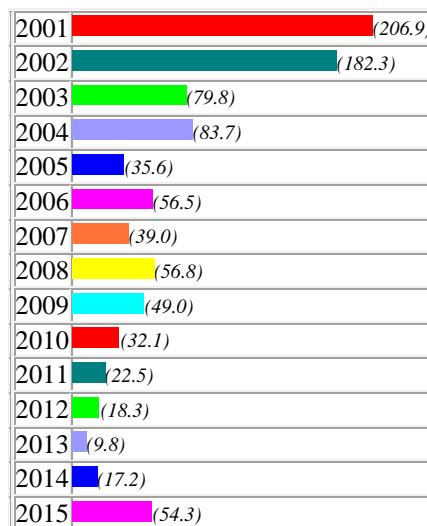


Gráfico 11: Distribuição do incremento do desmatamento (km²/ano) - Santarém

Houve incremento do desmatamento, entre 2001 e 2004, relativamente maior que os anos seguintes. No ano de 1999 se iniciaram as obras do porto da CARGILL. Nos anos a seguir, o desmatamento é maior. De 2005 até 2015, a média cai em função de elementos de mercado (preço dos grãos, demanda externa e interna), e da maior regulação ambiental sobre as áreas desmatadas e ilegalmente ocupadas para produção de grãos. Em 2015, há um aumento do desmatamento em Santarém, que segue uma tendência de toda a Amazônia Legal, que ocorre

principalmente em função do corte raso para o desenvolvimento de pastagens para pecuária. O Greenpeace (2016) alerta para o contexto político brasileiro com o Congresso Nacional, composto por membros da bancada ruralista que conduz uma agenda para reduzir os mecanismos de proteção às florestas.

As causas do desmatamento na região Amazônica e no Oeste do Pará estão relacionadas com as políticas de ocupação e abertura de estradas, interligando o Centro-Sul ao Norte do Brasil, com grandes áreas de floresta sendo desmatadas ao longo das rodovias federais e nos ramais subsidiários. O caso mais recente de investimentos de infraestrutura e pavimentação da BR-163 são importantes exemplos de vetores do desmatamento na região.

O aquecimento do mercado de terras pelos projetos públicos e empreendimentos privados e de infraestrutura transferem áreas utilizadas por posseiros, que em geral são pequenos produtores familiares, para as atividades concentradoras de terras, que promovem um volume maior de desmatamento, além de constantes processos de grilagem.

Existe uma grande área, conhecida como ‘arco do desmatamento’, compreendendo parte do Maranhão, Pará, Mato Grosso e Rondônia, que correspondem a 70% do desmatamento da Amazônia Legal. Neste ‘arco’ existem municípios com 90% de seu território já desmatado (BERNOIT COSTA, 2011).

Atualmente, novos municípios entram nessa zona de influência, em função da atividade agrícola dos grãos e de projetos de infraestrutura logística, como pavimentação de estradas e complexos portuários. Por todos esses fatores e, por ainda possuir áreas de floresta primária, devido à existência de unidades de conservação estaduais e federais e de terras indígenas, é gerado um menor impacto ao meio ambiente; além de a região Oeste do Pará se destacar como importante zona de desmatamento no Norte do Brasil.

As atividades agropecuárias foram as principais responsáveis, aliadas à indústria madeireira, pelos processos de desmatamento:

[...] a pecuária surge na região sequencialmente a exploração madeireira ou não, dependendo do contexto do município. Porém, a pecuária de grande escala se apoia na ocupação de áreas de forma ilegal e na política de crédito agropecuário, onde extensas áreas de florestas passam a pastagem. Além das grandes áreas desmatadas continuamente em corte raso, devido às práticas inadequadas de manejo (pecuária extensiva), essa substituição vem contribuindo para o aparecimento de áreas de pastagens degradadas e assoreamento de fontes de água devido à destruição das matas ciliares. (PROJETO DIÁLOGOS, 2007, p. 19)

No caso dos agricultores familiares, o desmatamento é feito pelo sistema tradicional de queima do terreno, para sua limpeza e pela crença de que isso aumenta a fertilidade do solo. Mas é feito também para agregar valor à propriedade ou mesmo para assegurar a posse da terra através da implantação de infraestrutura em lotes públicos sem destinação:

Basicamente, todo o processo de produção agrícola é proveniente da agricultura familiar realizada com práticas de derruba e queima da vegetação, sem destoca, e de forma itinerante, utilizando o pousio como princípio de recomposição da vegetação e dos solos após a colheita – típica produção de roça no toco. [...] As áreas destinadas ao cultivo de lavouras perenes ou permanentes, geralmente, são cultivadas em sistemas agroflorestais com espécies frutíferas e madeireiras originárias do próprio ecossistema Amazônico. [...] Com esses dois sistemas de cultivo somente no início da exploração do lote áreas de florestas primárias são derrubadas com finalidades de cultivos agrícolas. Poucas famílias com grande disponibilidade de mão-de-obra familiar desenvolvem atividades de cultivo que ultrapassam os 20% da área do seu lote permitido por lei. (PROJETO DIÁLOGOS, 2007, p. 23)

Muitas famílias optam por transformar em pastagem suas áreas desmatadas para cultivos mesmo sem dispor de gado, como estratégia de valorização da terra. Um bom número de

agricultores familiares investe em pequena produção de gado, pela segurança do mercado local para a comercialização da carne e também pela própria valorização da atividade. A criação de gado entre pequenos agricultores funciona como espécie de poupança.

A atividade madeireira também tem grande contribuição no desmatamento das áreas ainda preservadas nessa região da Amazônia. Apesar de muitas madeireiras clandestinas terem sido fechadas em municípios do Oeste do Pará, durante a década passada, por ações conjuntas entre IBAMA e Polícia Federal, além de outras agirem ilegalmente, forjando planos de manejo florestal, forem impedidas de funcionar, mas a força do setor madeireiro no Pará se retroalimenta do apoio político regional e encontrou mecanismos de continuar explorando os recursos florestais:

A abertura de estradas ilegais na floresta por madeireiros particulares para a exploração da madeira é outro fator que causa consequências para a região facilitando a ocupação desordenada das terras da União, grilagem e conflitos entre posseiros. Geralmente há negociações entre posseiros (ocupantes das terras públicas) e madeireiros, sendo que os primeiros trocam seus recursos madeireiros existentes em seus lotes demarcados pela abertura de ramais de acesso a suas áreas. Com o aumento do número de unidades de exploração (serrarias) dos recursos madeireiros advindas do Norte do Mato Grosso para a região começa uma fase de pressão às áreas indígenas e unidades de Conservação do Território. A estrutura disponível dos órgãos de fiscalização não dá condições para fiscalizar todos os municípios e em muitas áreas indígenas e unidades de conservação já foram e/ou vêm sendo saqueadas por exploradores. (PROJETO DIÁLOGOS, 2007, p. 20)

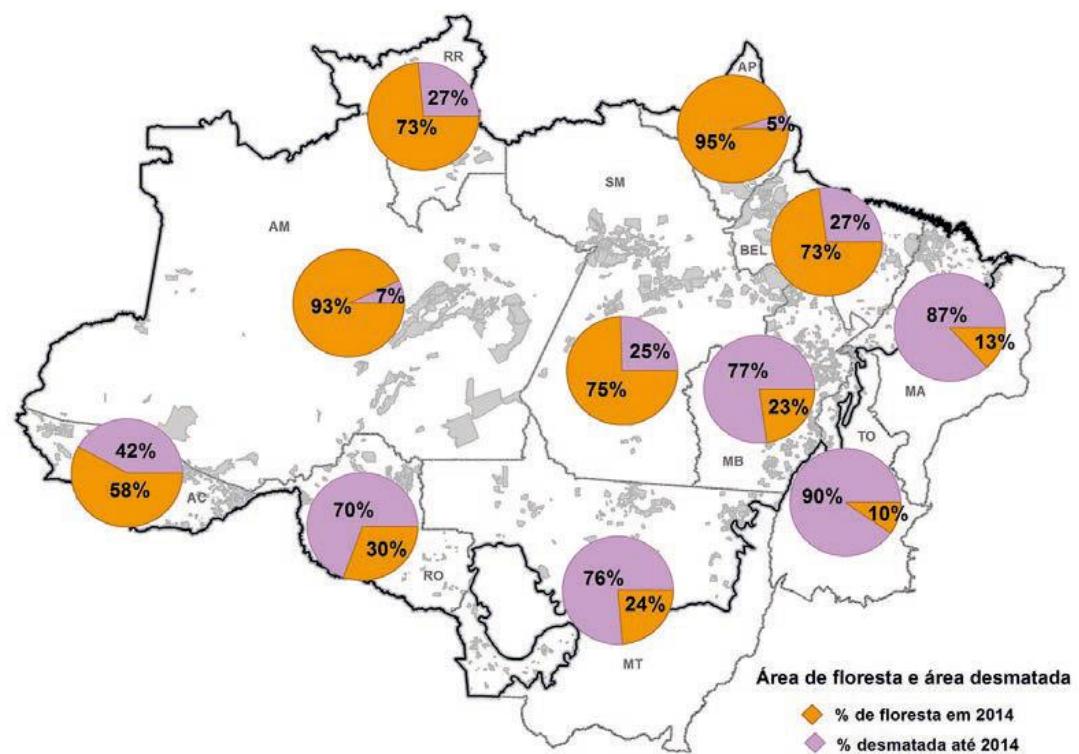
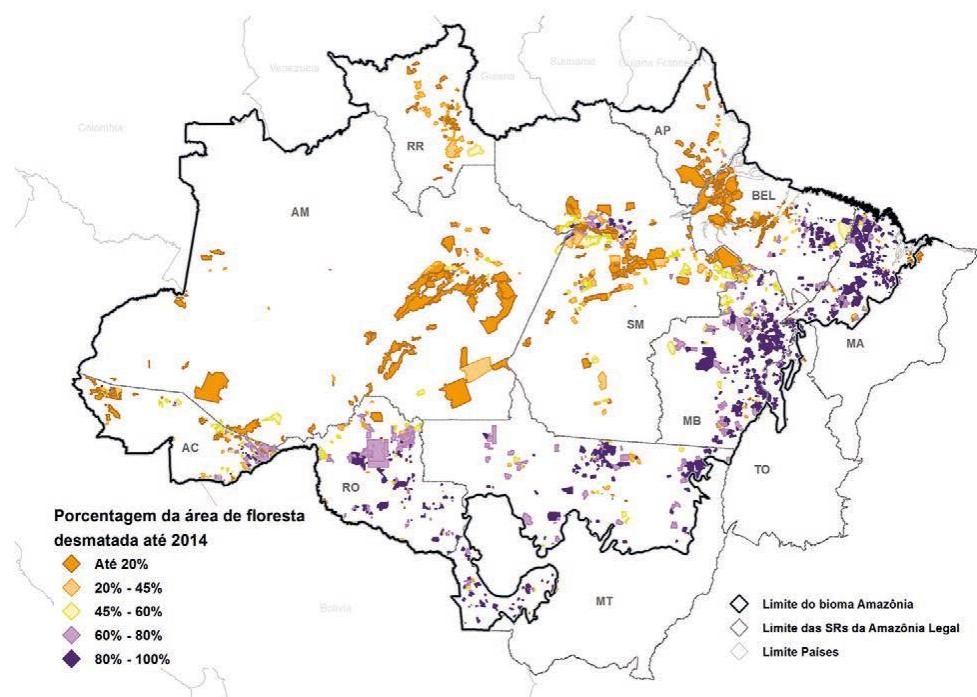
A dinâmica de exploração madeireira é para muitos municípios a maior fonte de renda, o que explica em parte a dificuldade de combater a ilegalidade e o desmatamento. Além do desmatamento, essa atividade gera grandes conflitos fundiários na região.

De acordo com Alencar et al., (2016) os assentamentos da reforma agrária no bioma Amazônia são considerados o principal vetor de desmatamento entre os anos de 2006 a 2014. Isso representa mudança no padrão do desmatamento, resultado de novas políticas de controle e exigências feitas à cadeia de *commodities* agrícolas, tal como a moratória da soja:

Neste sentido, a conversão de florestas, que até 2005 era caracterizada principalmente por médios e grandes desmatamentos (polígonos maiores que 50 hectares) passou a ser caracterizado por polígonos de médio e pequeno portes (polígonos entre 10 e 50 ha ou menores que 10 há respectivamente). Essa mudança se consolidou a partir de 2009, quando a contribuição relativa dos pequenos polígonos para o desmatamento total da região ficou mais evidente passando de 18% em 2008 para 31% em 2009, apesar de nos últimos dois anos ter se reduzido para, em média, de 24%. [...] (ALENCAR et al., p. 42, 2016)

Conforme Alencar et al., (2016), não se sabe a origem desses pequenos desmatamentos, pois eles podem ter sido realizados por médios e grandes proprietários, estrategicamente, para fugir da fiscalização ambiental. Até 2014, 40% da área dos assentamentos na Amazônia já se encontrava desmatada. Isso varia dependendo de localização, proximidade das principais estradas e centros urbanos, assim como sua modalidade.

Os assentamentos do Oeste do Pará e de Santarém não estão entre os que mais foram desmatados. De acordo com Alencar et al., (2016) os assentamentos mais antigos de colonização, localizados ao longo do arco de desmatamento, na borda com o bioma Cerrado, são aqueles que possuem grande parte de sua cobertura florestal original já desmatada. Os assentamentos dos estados do Amazonas, Amapá, Acre e Roraima e de Santarém têm ainda grande proporção de cobertura florestal, dominada por modalidades de assentamentos diferenciados, criados em período mais recente, e distantes de grandes centros urbanos e da fronteira agrícola consolidada. Conforme o mapa 08 a seguir:



Mapa 08: (A) Distribuição geográfica dos assentamentos mais desmatados até 2014 e (B) proporção da cobertura florestal remanescente e desmatada por superintendência Regional no bioma Amazônia.

Fonte: ALENCAR et al., (2016)

Como podemos observar, a proporção entre área desmatada e áreas florestais nos assentamentos do Oeste do Pará é de $\frac{1}{4}$, ou seja, em média 25% das áreas estão desmatadas e 75% ainda estão com cobertura florestal.

A expansão da soja em Santarém e sua relação com os processos de desmatamento teve reação da comunidade e grupos sociais organizados locais (sindicatos de trabalhadores rurais, ONG's, membros da Igreja, Comissão Pastoral da Terra etc.). Houve protestos contra o desmatamento e contra os problemas mais amplos causados por parte da cadeia da soja instalada. Essa reação popular contou com o apoio do GREENPEACE, realizando ações, tais como um ativista escalando uma grande estrutura de silos da CARGILL, no Porto em Santarém ou um paraquedista descendo na plantação de soja localizada em fazenda na rodovia Curuá-Una, local de denúncias de desmatamento de floresta primária. E foi através destas ações, vinculadas pela imprensa, inclusive internacional, houve a chamada de atenção da sociedade e de consumidores quanto à procedência de alimentos consumidos em várias partes do mundo.

Em 2006, o GREENPEACE lança o relatório *Comendo a Amazônia*, cujo objetivo é demonstrar a “ameaça representada pela soja com a ação de duas multinacionais: Cargill e McDonald's. Documento mostra o caminho da soja, do cultivo em áreas desmatadas ilegalmente na floresta até chegar ao *Chicken McNuggets* vendidos em McDonald's de todos os continentes” (GREENPEACE, 2006, p. 8). O documento faz um detalhamento da cadeia da soja, produzida na Amazônia, ressaltando que o aumento do desmatamento na região está associado a expansão das plantações de soja, e as populações locais estão ameaçadas, pois a expansão produz outros processos como grilagem de terras e trabalho escravo.

Um dos casos destacados neste relatório foi o de Santarém, com a instauração do terminal da CARGILL, cuja seção apresentou o título “*Cargill em Santarém: a mais culpada das multinacionais de soja*”. A agroindústria internacional da soja começa a tomar medidas, tentando reverter a imagem negativa da soja que desmatava a Amazônia:

Lideradas pelo McDonald's, várias empresas europeias que importavam soja do Brasil se juntaram para formar um grupo que ficou conhecido como Grupo Europeu de Consumidores de Soja. A exigência do grupo era de que os comerciantes de soja tomassem medidas para que o desmatamento da Amazônia não estivesse mais presente em suas cadeias de fornecimento. (GREENPEACE, 2016, p. 1)

Após a formação deste grupo, foi assinado um acordo denominado de *Moratória da Soja - MS*. A MS foi um acordo assinado por organizações representantes das *tradings* da cadeia da soja, organizações não-governamentais, além de movimentos sociais e organizações locais dos órgãos do governo federal.

Chegou-se à conclusão de que a expansão do cultivo de grãos em Santarém e Belterra vinha sendo acompanhada pela má gestão florestal, gerando desmatamento. Para minorar a situação de desmatamento, causado pela expansão das áreas de cultivo sobre a floresta foi criada a MS, definindo que a partir de julho de 2006 as *tradings* exportadoras não comprariam soja de áreas que não atendessem à legislação ambiental vigente e não tivessem uma situação fundiária definida e regularizada⁷⁰.

A ABIOVE e a ANEC e suas respectivas associadas, comprometeram-se em implantar um programa de governança, com o objetivo de não comprar ou comercializar a soja da safra

⁷⁰ Foi aprovada a Lei no 12.651, em 25 de maio de 2012, que criou o novo Código Florestal, e consolidou a legislação que estabelece normas gerais para a proteção das diferentes formas de vegetação nativa. Para adequação dos imóveis rurais a nova legislação, foi criado o Cadastramento Ambiental Rural (CAR) como registro público eletrônico de âmbito nacional, obrigatório para todos os imóveis rurais, com a finalidade de integrar as informações ambientais das propriedades e posses rurais, compondo base de dados para controle, monitoramento, planejamento ambiental e econômico e combate ao desmatamento (SAVIAN et al, 2014)

da área plantada a partir de outubro de 2006⁷¹, oriunda de áreas que forem desflorestadas dentro do Bioma Amazônico. Essa iniciativa teve a duração de dois anos e foi sendo renovada até o ano de 2016, quando o acordo teve efeito definitivo.

O setor se comprometeu ainda, durante esse período, a trabalhar em conjunto com os órgãos governamentais brasileiros, entidades que representam os produtores rurais e sociedade civil, para elaborar e implementar um plano que inclui o sistema de mapeamento e monitoramento do Bioma Amazônico ou com base em um mapeamento oficial recebido do Governo Federal da referida área; desenvolver estratégias para encorajar e sensibilizar os sojicultores a atenderem o disposto no Código Florestal Brasileiro, além de trabalhar em conjunto com outros setores interessados em desenvolver novas regras para operar no Bioma Amazônico, colaborando e cobrando do Governo Brasileiro a definição, aplicação e cumprimento de políticas públicas (zoneamento econômico-ecológico) sobre o uso da terra nesta região (ABIOVE, 2006).

Por pressões dos movimentos sociais e ambientais, formou-se o GTS (Grupo de trabalho da Soja) constituído pela Associação Brasileira da Indústria de Óleos Vegetais (ABIOVE) e a Associação Brasileira dos Exportadores de Cereais (ANEC) - que controlam juntas cerca de 90% da soja produzida no país - com organizações não-governamentais (TNC, Greenpeace, WWF, Conservação Internacional (CI), Amigos da Terra e com o Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém, que firmaram o pacto por um período de dois anos em não comercializar a soja produzida nas áreas procedentes de desflorestamento do Bioma Amazônico, ou seja, as tradings exportadoras não comprariam soja de áreas que não atendessem à legislação ambiental vigente e não tivessem uma situação fundiária definida e regularizada.

Incluíram-se posteriormente ao GTS, o Ministério do Meio Ambiente, Banco do Brasil, IPAM (Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia) e Instituto de Manejo e Certificação Florestal e Agrícola (Imaflora). Em conjunto com os membros do GTS, o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) desenvolveu uma metodologia para identificar possíveis plantações de soja em áreas desmatadas utilizando imagens de satélite fornecidas pelo PRODES (outro projeto do INPE para identificar áreas de desmatamento). A metodologia foi incorporada ao sistema de monitoramento da soja do GTS (GREENPEACE, 2016). Segundo o GREENPEACE (2016, p. 1) o funcionamento da MS, ocorre da seguinte forma:

No bioma Amazônia, dependendo da região, a soja é plantada a partir de setembro, para ser colhida quatro meses depois. O monitoramento efetivo permite que o Grupo de Trabalho da Soja identifique fazendas que não cumprem com a moratória, garantindo que os comerciantes não vendam soja cultivada em áreas da Amazônia desmatadas após 2008. Depois que a soja plantada em área desmatada após 2008 é mapeada, a informação é cruzada com o banco de dados público de propriedades rurais, para identificar as fazendas e os proprietários que realizaram o plantio em desacordo com a Moratória. Esta informação é apresentada ao GTS, que assegura que os contratos com esses agricultores sejam rompidos ou não realizados. Infratores identificados pela primeira vez têm a oportunidade de recuperar a floresta, assumindo o compromisso, por escrito, de não mais plantar na área desmatada após 2008, a fim de continuar participando do comércio. Os casos reincidentes são colocados em uma lista que os impede de fechar contratos com as empresas comercializadoras de soja participantes da Moratória e conseguir empréstimos pelo Banco do Brasil.

Localmente em acordo feito entre TNC, prefeituras de Belterra e Santarém foram definidos procedimentos para a legalidade da atividade sojicultora, com a criação um selo de origem do produto conhecido como “Soja Verde”.

Barros (2010) esperava que a iniciativa fosse complementar aos esforços governamentais para combater o desmatamento, além de aumentar a governança, proteger a biodiversidade e

⁷¹ Em 2014, foi modificada para 2008, para cumprir com o novo código florestal.

trazer melhoria de qualidade de vida para as comunidades tradicionais e não ficasse apenas em um acordo sobre o desmatamento entre empresas e ONG's, que poderia perder o efeito ao longo do tempo.

Para o GREENPEACE (2016), a MS obteve êxito no seu objetivo inicial, e a experiência específica com a soja pode ser utilizada com outras atividades que gerem desmatamento na Amazônia:

A partir do acordo, a ameaça da soja não é mais vista como um dos principais motores do desmatamento da Amazônia brasileira. Para garantir sucesso contínuo a longo prazo, as soluções implementáveis precisam ser colocadas em prática antes do fim inevitável da moratória. Muita coisa mudou desde o início do acordo em 2006. Ele, inclusive, influenciou outro avanço na região: o Acordo de Cooperação Técnica pela Pecuária Sustentável. As metodologias do INPE podem ser implementadas em outras áreas onde o desmatamento ilegal para a agricultura pode virar um problema. A instituição já realiza treinamentos no mundo todo de como usar o monitoramento por satélite para traçar o desmatamento de florestas tropicais. (GREENPEACE, 2016, p. 1)

O acordo que pautou a MS teve efeito político em outros espaços de expansão consolidada. Se por um lado a MS formou redes políticas contrárias ao circuito produtivo da cadeia da soja, ao impedir que os interesses corporativos se sobreponham às questões sociais e ambientais na região amazônica; por outro, houve o caso de organizações de produtores se mostrarem contrárias a essa medida no Mato Grosso:

O Grupo André Maggi também teve os empréstimos do Banco Mundial suspensos até que critérios ambientais fossem incluídos e em 2006 foi decretada moratória à soja produzida em áreas de novos desmatamentos na Amazônia. Segundo May e Lima (2007), as federações de agricultura se posicionam contrárias aos protestos e políticas públicas contra o avanço da soja, pois consideram que tais medidas estariam “engessando a economia”. [...]. Apesar da capacidade reduzida dos ambientalistas de intervenção nas políticas públicas frente ao agronegócio, nos últimos dez anos, período em que se estabeleceram as discussões sobre a pavimentação da BR-163, a pressão de ONGs, representantes políticos e defensores do meio ambiente levou à criação de diversas unidades de conservação nas áreas de expansão da fronteira agrícola na Amazônia [...]. (MARGARIT, 2012, p. 115-116)

A criação de novas unidades de conservação em áreas de expansão da soja, é vista por Margarit (2012) como uma medida para atenuar os efeitos ambientais sobre as florestas. Ela ressalta que a atuação do Ministério do Meio Ambiente foi decisiva para a criação destas unidades, gerando conflitos com os ruralistas, principalmente junto ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Para membro da CPT local⁷² no caso da MS, apesar do GREENPEACE ter tido papel ativo em questionamentos sobre a ação da CARGILL em Santarém, criou problemas para os movimentos sociais, pois no acordo entre TNC, prefeitura de Santarém e prefeitura de Belterra que definiu o que seria a “soja verde” foram aceitos procedimentos iniciais de regularização fundiária, tais como ter protocolo no INCRA, permitindo solicitar o uso de outras áreas que seriam a reserva legal⁷³, arrendamento de terras com florestas e uso de terras antropizadas. Todas essas ações, segundo ele, criam facilidades para a expansão de plantios de soja. Ele

⁷² Entrevista realizada em 20/03/2013

⁷³ Foi usado como mecanismo de contornar legalmente esta situação, o uso de áreas descontínuas, um procedimento que tem contribuído para a expansão agroindustrial em Santarém e são, segundo Steward (2004), processos de exceções das leis ambientais. O Ibama local permite que os agricultores de soja registrem suas reservas ambientais obrigatórias em outras áreas afastadas das utilizadas na produção de soja. Ou seja, as empresas fornecem aos agricultores áreas distantes do local de cultivo para servirem indevidamente como reserva legal.

destaca ainda, que o discurso das ‘áreas antropizadas’ causa um grande problema pois atingem áreas onde estão as comunidades locais/pequenos produtores rurais.

Para ele, a queda da produção de soja relaciona-se ao preço da *commodity* e não ao monitoramento feito pela MS. Acredita que ONGs como o GREENPEACE realizam esse tipo de ação para obter visibilidade e ganhar pontos junto aos seus financiadores. Considera, ainda, que a moratória é uma grande farsa. A ideia inicial era a de que as comunidades fizessem o monitoramento, mas não houve, pois os movimentos não aderiram e por isso não foi possível fazer.

Em 2015 foi lançado um estudo por Gibbs et al., (2015) que aponta que no período anterior à MS, até 2006, 30% da expansão da soja ocorreu por meio de desmatamento. E após o acordo apenas 1% seria em função de abertura da floresta.

Para Torres e Brandforf (2017), apesar do desmatamento no bioma Amazônia ter caído mais de 70% nos 10 anos após a MS, houve aumento em grandes propriedades produtoras de soja no Mato Grosso:

Tal conclusão, lida isoladamente, levaria a crer na absoluta eficácia da MS. Entretanto, o mesmo estudo traz outras análises importantes, apontando, por exemplo, que muitos agricultores de Mato Grosso, estado que concentra 85% da soja plantada no bioma Amazônia, continuavam a desmatar a floresta ilegalmente e, ainda assim, considerava-se que estavam cumprindo a MS. [...] “Pelo menos 627 propriedades de soja em Mato Grosso desrespeitaram o Código Florestal e desmataram florestas ilegalmente durante a vigência da MS”. Destas, segundo a pesquisa, apenas 115 infringiram o pacto, porque as áreas desmatadas na maioria das propriedades flagradas não foram cultivadas com soja.” (TORRES E BRANDFORF, p. 1, 2017)

Torres e Brandforf (2017) citam Nepstad, outro autor que analisa o desmatamento na Amazônia. Este autor diz que a queda no desmatamento se deve a uma combinação de outros fatores e é impossível quantificar o efeito da MS na queda do desmatamento, mas acredita que responda por algo entre 5 e 10% do total desse declínio. Segundo Nepstad (2014), o desmatamento, realizado antes da MS, criou um excedente de áreas já abertas para os anos seguintes.

Torres e Brandforf (2017) explicam que a dinâmica do desmatamento encontra novas formas de “abrir” áreas. A pecuária, por exemplo, se desloca para a floresta, que depois de já desmatada, pode ser utilizadas pela soja, ou adquire áreas de posseiros, através da grilagem de terras, gerando novos conflitos:

Em conformidade com a moratória, ao não avançar sobre áreas de florestas, os produtores de soja direcionam sua expansão às terras desmatadas antes de 2008, em sua maioria, pastagens. Consequentemente, pecuaristas deslocados por esse movimento passam a demandar novas áreas de pastos. Assim, os criadores de gado, capitalizados pela venda de suas terras para a soja, alimentam um mercado de grilagem que vende novas áreas desmatadas, acarretando com frequência a expulsão de camponeses e de povos tradicionais que ali habitavam. (TORRES E BRANDFORF, 2017, p. 1)

O desmatamento também é provocado pelos investimentos logísticos da soja na região, mesmo de forma indireta, como a pavimentação de estradas, geraando pressões sobre as populações tradicionais:

A produção em grande escala de soja também provoca o desmatamento indireto com a implantação de grandes malhas viárias e aparatos logísticos que cortam a floresta, alimentam a grilagem, o desmatamento e as ameaças a povos indígenas, comunidades tradicionais e assentamentos de reforma agrária. O caso da explosão de derrubadas ao longo da rodovia BR-163 logo após o anúncio de seu asfaltamento entre Sorriso e Santarém é um exemplo concreto e atual. (TORRES E BRANDFORF, 2017, p. 1)

O crescimento do desmatamento em função da expansão das áreas para plantio de soja, de acordo com Torres e Brandforf (2017), foi controlado no bioma Amazônia. Entretanto, nas áreas de Cerrado, também dentro da Amazônia Legal, e em áreas do MAPITOBA, que não estão cobertas pela MS, houve aumento mais que proporcional. Além disso foram liberadas as áreas antropizadas no Bioma Amazônia, onde estão florestas secundárias, chamadas de capoeira na região de Santarém.

Com todas as áreas praticamente liberadas, guardadas as de reserva legal (35%), os autores enfatizam que a soja produzida no Cerrado pode ser vendida sem obstáculo e “carregando a falsa mensagem” que estariam cumprindo os critérios da MS, mesmo em áreas de desmatamento recente. A MS teria um alcance limitado, por contribuir para o controle do desmatamento apenas nas áreas de floresta no bioma Amazônia, entretanto não interfere em outras áreas ou outros problemas ambientais, causados pelos atores do agronegócio da soja.

No próximo capítulo será analisado o sistema logístico de escoamento de *commodities* agrícolas no Oeste do Pará, parte fundamental desta nova fronteira, e se relaciona com projetos mais recentes do agronegócio exportador. Esse novo espaço, construindo interface com o sistema produtivo da soja no Mato Grosso, dividiu as atenções das *tradings*, entre a região de Santarém e uma grande área portuária, que abrange os municípios de Itaituba e Rurópolis.

CAPÍTULO III: LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA DO AGRONEGÓCIO DA SOJA NA AMAZÔNIA

A área de infraestrutura no país foi historicamente dependente de projetos e investimentos públicos, especialmente da malha rodoviária, que passa a ser o modal prioritário a partir dos anos de 1950, com a implantação da indústria automobilística e a visão de “modernidade”, atreladas à valorização do transporte de cargas, realizado através das estradas.

Após a execução de diversos projetos de abertura de novas estradas e duplicação de rodovias visando integrar várias regiões do país, facilitando o fluxo de pessoas e mercadorias pelas vias rodoviárias, os investimentos estatais entram uma fase recessiva no final anos 1970 e todos os anos 1980, por causa da crise fiscal do Estado.

Com o aprofundamento dos processos de globalização econômica, no final do século XX⁷⁴, há um forte aumento dos fluxos do comércio e modificações no sistema internacional com efeitos sobre as políticas nacionais. Para Santos (2001), estas economias passam por um processo de abertura no mercado mundial e ficam sujeitas a maior competição. Todos os países que se abrem ao comércio exterior acabam organizando sua economia preferencialmente para a exportação e as políticas monetárias e fiscais são orientadas para o equilíbrio do balanço de pagamentos via aumento do comércio exterior.

A economia brasileira vem utilizando as atividades agropecuárias como estratégia de inserção internacional e o agronegócio tem desempenhado importante papel na geração de divisas, entretanto, a logística de transporte do país é apontada pelas grandes corporações do setor e pelos produtores de *commodities*, como o maior problema para o crescimento ainda maior da agroindústria de exportação. Em termos comparativos, o Brasil apresenta vantagens na produção de produtos agrícolas em relação aos outros produtores mundiais, mas perde em custos logísticos (PONTES et al., 2009).

A infraestrutura física brasileira, para atender ao complexo do agronegócio da soja, é um dos gargalos à maior competitividade da soja exportada. O sistema de transporte é fortemente concentrado no uso de rodovias públicas, com baixa capacidade de manutenção, e de rodovias privadas com cobrança de pedágios e, em ambos os casos, acaba encarecendo o custo do transporte doméstico em relação aos países produtores (WILKINSON, 2009).

As outras alternativas modais, como as ferrovias e hidrovias não foram priorizadas durante muito tempo pelo Estado brasileiro e nem pelo complexo de exportação da soja, e acabaram perdendo protagonismo ao longo do século XX. Com a expansão dos cultivos de soja e aumento do comércio internacional na última década do século passado e nos 15 primeiros anos do atual, há a necessidade de investir em um sistema multimodal que ao mesmo tempo amplie e melhore a capacidade instalada de rodovias, ferrovias e hidrovias, e ainda possam ser complementares e concorrerem entre si para baratear o custo do transporte interno. Nesse contexto, as empresas processadoras de soja e tradings recorrem cada vez mais ao transporte por ferrovia e hidrovias, canais de escoamentos bem mais vantajosos do que o sistema rodoviário, com custos de fretes entre 20% e 30% menores (WILKINSON, 2009).

Para Bowersox e Closs (2001) *apud* Pontes et al., (2009) a eficiência do sistema logístico, depende também de atividades como a organização da produção e do marketing em nível global. A logística globalizada deve atender a todos os requisitos do país, e ainda fazer frente

⁷⁴ Para Santos (2001) neste período emerge de uma nova divisão internacional do trabalho, baseada na globalização da produção através das multinacionais, que são atores centrais da nova economia mundial. Suas características: economia dominada pelo mercado financeiro e pelo investimento à escala global; processos de produção flexíveis e multilocais; baixos custos de transportes; revolução nas tecnologias de informação e comunicação; desregulação das economias; preeminência das agências multilaterais financeiras.

às crescentes incertezas ligadas à distância, à demanda, à diversidade e à documentação das operações. Os desafios enfrentados pelos sistemas logísticos globalizados variam muito de região para região. No caso brasileiro, os desafios da logística são enormes devido ao tamanho do território nacional aliado às péssimas condições das estradas, que são a principal e, na maioria das vezes, a única alternativa modal para o transporte de cargas. Além disso, as grandes distâncias que separam as regiões produtoras dos portos graneleiros tornam o custo médio do transporte caro e ineficiente.

Para Freitas (2003) *apud* Pontes et al., (2009) um dos principais problemas da logística de transporte no Brasil, deve-se ao sistema desenvolvido através da lógica de investimentos estatais, para contemplar uma escala de produção do mercado interno e não com o crescimento do mercado de *commodities*, sem maiores preocupações com redução de custos, qualidade de serviços, alternativas modais e estratégias para aumentar a produtividade do sistema.

O período de crescimento das exportações de *commodities* no país, especialmente a soja, realimenta o debate sobre as debilidades da logística de transporte e rotas alternativas no território nacional.

Com este aumento da produção e exportações, são levantados os principais gargalos da logística de escoamento dos produtos de exportação, principalmente as precárias rodovias. As ferrovias que, em outros países, desempenham um papel relevante no sistema modal de exportação, no Brasil restaram poucas linhas ativas e sem novos investimentos a médio e longo prazos.

O aumento das filas de caminhões nos principais portos, ocasionado durante os períodos de safra, e longas esperas para o embarque da soja nos navios graneleiros, pode, inclusive, proporcionar o não cumprimento dos prazos de entrega ao exterior. Este quadro resulta no aumento dos custos e redução da competitividade dos produtos brasileiros no exterior. O transporte da soja é feito, tradicionalmente, em áreas das plantações para a fazenda e depois para as indústrias de processamento ou para os portos de exportação (PONTES et al., 2009).

O grande fluxo de transporte da soja entre as regiões produtoras e os portos no Brasil é feito basicamente de três maneiras: pelas rodovias, hidrovias ou ferrovias. As rodovias representam aproximadamente 70% da matriz de transporte de soja entre as áreas de produção e os portos, ficando o restante com o transporte ferroviário e hidroviário.

O objetivo deste capítulo é analisar a relação entre a logística do agronegócio de grãos no Brasil e a dinâmica de escoamento da soja pela região Norte, enfatizando a retomada dos investimentos públicos e privados voltados ao sistema logístico brasileiro a partir da década de 2000, que buscava resolver os problemas de escoamento da produção do Centro-Oeste, através de um sistema multimodal, envolvendo estradas, hidrovias, complexos portuários (portos graneleiros de exportação e estações de transbordo de cargas). Utilizaremos o caso de escoamento da soja na região de Itaituba no Oeste paraense, a partir da instalação do complexo portuário, demonstrando que esta região é um espaço estratégico para investimentos na área logística devido à sua localização e às condições institucionais.

O agronegócio da soja na região oeste do Pará foi analisado no capítulo 2 a partir de seus elementos principais. A expansão produtiva, com a instalação do terminal portuário em Santarém, destinado à exportação e os efeitos socioeconômicos desencadeadas pelas ações deste setor em Santarém e municípios próximos. No entanto, o caso da instalação de terminais portuários em Itaituba no período mais recente, traz um novo elemento para análise da expansão do agronegócio e as transformações regionais, pois há uma mudança de rota de escoamento, privilegiando a sub-região de Itaituba na estratégia voltada à infraestrutura logística de escoamento de soja do Mato Grosso. Por mais que Santarém continue sendo município estratégico em função das áreas portuárias propícias à instalação de terminais graneleiros, a maior justificativa da mudança de rota dos investimentos públicos e privados, visando o transbordo de cargas na região de Itaituba, deve-se a redução dos custos de transporte,

proporcionado pela utilização antecipada da hidrovia do Rio Tapajós; nesse sentido ampliam-se os espaços estratégicos para os investimentos logísticos, além de se constituir e se construir uma estrutura logística articulada entre transporte rodoviário-hidroviário por um lado, e estações de transbordo, e terminais graneleiros para exportação.

Essas novas dinâmicas demonstram que o setor do agronegócio não apenas gera transformações na região, mas o próprio setor muda suas estratégias de acordo com as novas possibilidades ao utilizar novos espaços, com maior viabilidade econômica para os seus empreendimentos.

Com isso, responderemos neste capítulo, qual a contribuição do sistema multimodal de transporte no Norte, articulado à instalação de um complexo portuário em Itaituba, para as estratégias de expansão do agronegócio no Oeste do Pará?

Na parte 3.1 analisamos a logística do agronegócio da soja do Mato Grosso e a alternativa de deslocamento através do corredor conhecido como Arco Norte e utilização da rodovia BR-163 e do rio Tapajós como hidrovia, sendo os seus principais eixos de escoamento no Oeste do Pará.

Na 3.2 abordaremos as dinâmicas do escoamento da soja na região de Itaituba a partir da instalação do complexo portuário, buscando compreender como o movimento e o fluxo de novas empresas, carretas e circulação de pessoas vindas de outras partes do país irão refletir sobre grupos sociais e atores locais chaves.

3.1- LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO DA SOJA NA REGIÃO AMAZÔNICA

3.1.1- Problemas de escoamento pelos portos do Sul/Sudeste da produção do Matogrosso

A região com maior demanda para escoamento de grãos no Brasil é a região Centro-Oeste, com destaque para o estado do Mato Grosso, conforme já vimos, por ser a maior produtora de soja e estar relativamente distante dos portos graneleiros de exportação. Entretanto, a estrutura logística desta região não é apropriada para as condições atuais, muito menos para a dinâmica da produção, estimulada pelas condições do mercado externo e impulsionada pelo Estado brasileiro⁷⁵:

Embora seja uma importante região produtora e exportadora de soja, o Centro-Oeste brasileiro não conta com infraestrutura adequada para o escoamento da oleaginosa, concentrado no modal rodoviário. As condições precárias de conservação das rodovias sob a administração do Estado refletem em perdas na produção (CORREA E RAMOS, 2010, p. 449).

Em relação ao transporte de cargas, a soja apresenta como característica demandar um tipo de transporte que comporte grandes volumes e tenha baixo valor unitário, em função da maior parte do produto ser transportado *in natura*, com baixo valor agregado:

Por ser um produto de baixo valor agregado e transacionado em elevados volumes, a soja em grão necessita de um modal de transporte de grande capacidade e baixo custo unitário, mesmo que não sejam considerados outros atributos, como a frequência e o prazo de entrega da produção (FLEURY, 2005). [...] O modal rodoviário vem a ser mais adequado para o transporte de cargas em distâncias consideradas curtas, ou seja, para trajetos de até 300 quilômetros. [...] (CORREA E RAMOS, 2010, p. 450).

⁷⁵ Para consultar análise sobre política de crédito rural voltada para o agronegócio no Brasil, ver Leite e Wesz Junior (2014).

Do Centro-Oeste para as principais áreas portuárias do país predomina o padrão nacional, representado pelo modal rodoviário. Os outros modais são insuficientes, portanto, em grande parte, não são alternativas ou opção concorrente para baratear os valores dos fretes:

Apesar da existência de outros meios para o transporte da soja produzida no Centro-Oeste, [...], o modal rodoviário predomina. [...]. Assim, os transportes hidroviários e ferroviários são insuficientes para suprir a demanda por estrutura logística, que aumenta principalmente no período de safra (CORREA E RAMOS, 2010, p. 449).

As dificuldades logísticas no Brasil do setor agrícola da soja, são grandes devido à expansão da produção estar cada vez mais distante dos portos tradicionais de exportação. Entre os anos 1980 e 2005, o avanço da fronteira agrícola nacional deu-se na direção Centro-Norte do País (CONAB, 2007). Essa expansão se intensifica nos últimos 10 anos. No Centro Oeste as lavouras de soja estão em todos os estados. Na região Norte, estão no Maranhão, Pará, Rondônia, Roraima, Amapá, Tocantins e Piauí.

Certas regiões têm seu desenvolvimento limitado pelos altos custos para transportar a produção local. O reflexo desta deficiência do sistema logístico está na redução da competitividade do país. A produção nacional de soja em grão apresenta custos baixos se comparados aos custos dos demais países produtores. Entretanto, os custos logísticos para conduzir os grãos de soja das áreas de origem aos portos aumentam excessivamente o custo total da soja brasileira (PONTES et al., p. 167, 2009).

As principais atividades logísticas envolvidas, no escoamento da produção da soja em grão brasileira, são a armazenagem, o transporte e o complexo portuário. A armazenagem de grãos para exportação é feita pelos produtores e pelas empresas compradoras; o transporte, a parte do sistema logístico mais importante e o mais precário, devido às distâncias continentais para escoamento da produção, face ao alargamento da fronteira agrícola no país (PONTES et al., 2009).

A partir de 1990, o sistema de armazenagem pública é prejudicado pelas políticas neoliberais, diminuindo a intervenção governamental neste setor. Anteriormente, existiam políticas públicas de armazenagem, através da Companhia Brasileira de Armazenamento - CIBRAZEM, que funcionava para garantir estoques reguladores e o abastecimento interno de alimentos:

Afirmam Beskow e Deckers (2002) que houve afastamento do governo no cenário nacional de armazenamento, pois a participação pública no total da capacidade estática de estocagem, que era de 15% em 1992, ficou em 8,3% em 2002. Este fato pode ser explicado pelas altas taxas de juros observadas na década de 90, as quais resultaram no aumento do custo financeiro da aquisição de crédito, o que prejudicou os investimentos agrícolas, especialmente na ampliação e modernização de armazéns, fazendo com que muitas estruturas públicas de armazenagem fossem desativadas pela mudança na sua atividade ou pelo sucateamento. (PONTES et al., p. 167-168, 2009)

Além disso, havia o custo de estocagem propriamente dito. Não apenas o custo "real", mas sobretudo o custo financeiro, resultado da crise inflacionária até 1993. Com o crescimento das exportações de grãos e a crescente participação do setor privado na rede de armazenamento do país, a estrutura de armazenamento da produção de soja fica dependente dos investimentos do próprio setor. Devido aos custos de construção e de manutenção de armazéns, silos, aquisições de bags etc., apenas os grandes produtores conseguem arcar com tais investimentos:

O problema da concentração da colheita da soja é reforçado pela deficiência de armazenagem em muitas regiões. No Brasil só os grandes produtores dispõem de estrutura de armazenagem na fazenda, enquanto os pequenos e médios defrontam-se com duas opções: ou fazem a venda logo após a colheita ou utilizam armazéns de terceiros, arcando, em ambos os casos, com as despesas de limpeza, secagem e, no segundo caso, armazenagem. Essa falta de armazéns obriga os agricultores a escoarem sua produção imediatamente após a colheita (PONTES et al., 2009, p. 168).

Frederico (2014) ressalta que o controle de algumas empresas sobre modais, tal como ferrovias, acaba limitando a participação de outras empresas no mercado logístico, e encarecendo o custo do escoamento, limitando assim a utilização de possíveis alternativas modais, concentrando nas rodovias o peso maior do transporte:

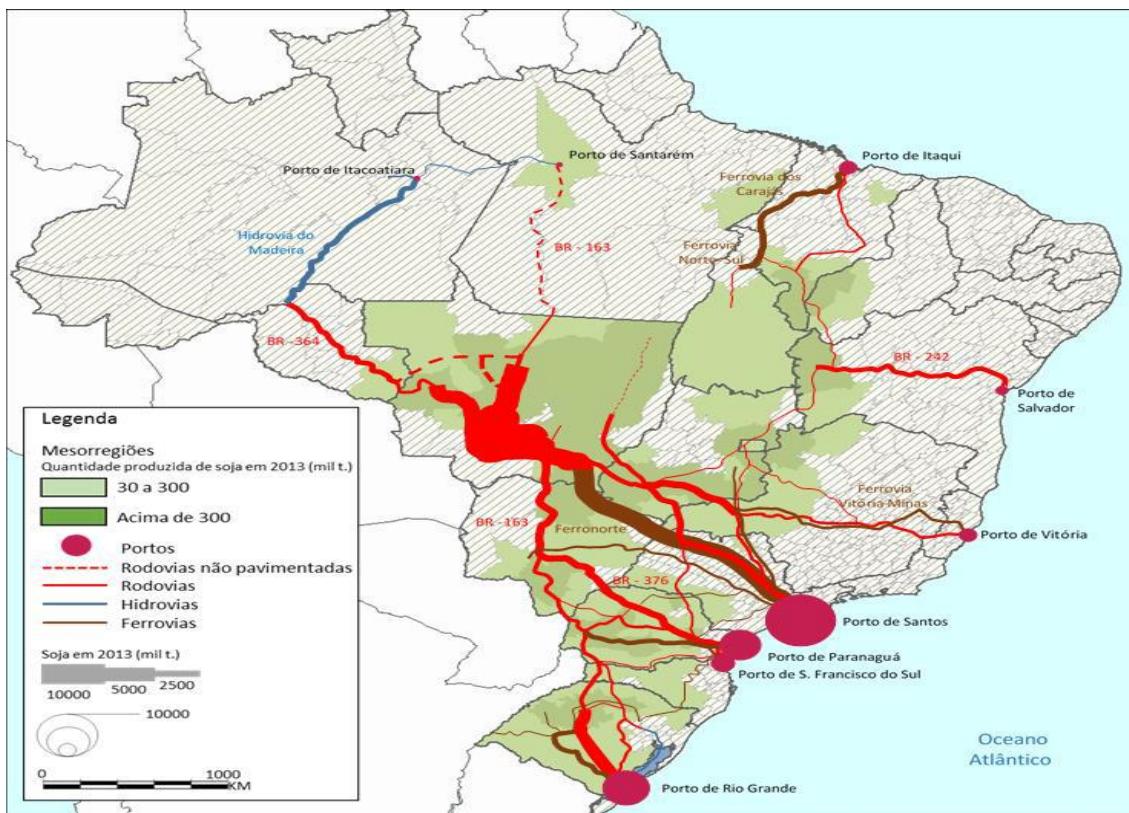
[...] Além da distância, outros fatores contribuem para dificultar e onerar o escoamento dos grãos como a insuficiência e inadequação dos sistemas de transporte e, principalmente, a regulação restrita dos modais estabelecida pelas grandes empresas. [...] mesmo nas áreas atendidas por sistemas de transporte considerados adequados para o transporte de grãos em grandes distâncias, como o caso das ferrovias, o custo de escoamento das safras continua relativamente elevado, devido ao monopólio exercido pelas empresas concessionárias em parceria com as grandes *tradings* agrícolas. (FREDERICO, 2014, p. 2141)

Este autor lembra que a maioria das obras propostas através de projetos mais recentes para o escoamento da produção de soja e outros grãos se apoia em “conexões multimodais”, tentando desafogar o transporte rodoviário em direção do hidroviário e ferroviário.

O objetivo é aumentar o fluxo de escoamento, através do “corredor Norte”, diminuindo as distâncias entre os portos do Norte e das áreas de produção mais próximas, em detrimento dos já estrangulados portos do Centro-Sul, diminuindo os custos de frete, apostando na melhoria das condições das estradas, uso de hidrovias e novas ferrovias.

Segundo Frederico (2014), é importante relativizar os impactos concretos da ineficiência do sistema logístico brasileiro, pois apesar da falta de investimentos estatais entre os anos 1980 até o início dos anos 2000, houve aumento significativo do transporte de grãos entre estados produtores, principalmente o Mato Grosso e os portos localizados em outros estados, onde estão localizados os portos de transbordo e de embarque para exportação nos graneleiros.

A figura a seguir mostra principais rotas de escoamento da soja no Brasil, a partir das principais áreas de produção em verde. Como este mapa 09 foi produzido em 2013, a hidrovia pelo rio Tapajós, através das estações de transbordo em Itaituba (distrito de Miritituba), ainda não está presente, pois só passou a operar em 2014:



Mapa 09: Área produtiva e rotas de exportação de soja em grão, Brasil, 2013

Fonte: PAM/IBGE, 2014; AliceWeb/MDIC, 2014; PNLT, 2011 (FREDERICO, p. 2143, 2014)

Cerca de 87% dos portos exportadores do país se concentram no Centro-Sul, na contramão das áreas de crescimento da produção no Mato Grosso, MATOPIBA e Norte do país (SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS, 2016):

As exportações de soja puxaram a balança agrícola brasileira e a movimentação nos portos. Pelo porto de Santos foram embarcadas 13,03 milhões de toneladas de soja em grão (24% do volume exportado). Por Rio Grande foram exportadas 11,37 milhões de toneladas (21%) da oleaginosa, um crescimento de 39% em comparação com 2014. Já pelo porto de Paranaguá saíram 8,52 milhões de toneladas de soja, 13% do total exportado, e por São Luís, 5 milhões de toneladas (9% das exportações do grão). Barcarena (PA), no segundo ano de operação, embarcou 2,19 milhões de toneladas, que é 4% do volume exportado. (SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS, 2016, p. 01)

Nos últimos anos o “corredor” ou “eixo” logístico Norte apresentará um crescimento na participação nas saídas de soja em relação aos portos mais tradicionais:

Os portos do Arco Norte consolidaram-se como importante ponto de saída dos produtos brasileiros e apresentaram destaque com relação à soja em grão: exportaram 8,7 milhões de toneladas em 2014 (19% do total) e 12,6 milhões de toneladas em 2015 (23% do total). (SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS, 2016, p. 01)

Esse crescimento dos portos do Norte deve-se a maior participação de soja em grão⁷⁶. A concentração de exportação de farelo e óleo de soja ainda está presente no porto de Santos e nos portos da região Sul, apesar do porto de Manaus já exportar 8% do óleo:

⁷⁶ Como veremos na secção 3.2 na região de Itaituba, apenas um dos portos, estará operando com farelo de soja vindo do Mato Grosso, os demais com o produto *in natura*.

Nos portos de Paranaguá, Santos e Rio Grande, há uma grande concentração também de exportações de farelo de soja, com 5,34 milhões de toneladas (36%), 4,30 milhões de toneladas (29%) e 2,70 milhões de toneladas (18%), respectivamente. [...] Com relação a óleo de soja, Paranaguá exportou 1,21 milhão toneladas, equivalente a 72% do total embarcado. De Rio Grande saíram 270,76 mil toneladas (16% das exportações do produto) e pelo porto de Manaus foram exportadas 128,47 mil toneladas, ou 8% do volume embarcado. (SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS, 2016 p. 01)

O trajeto percorrido pelos portos tradicionais do Sul fica em sentido inverso do continente europeu. Em comparação, os do Norte ficam em média em distância 30% menor, dependendo da pavimentação da rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém), para se tornar economicamente viável:

A pavimentação do restante da rodovia Cuiabá-Santarém, reforçando a ligação entre o Norte e as regiões centrais e Sudeste do País, trará significativas vantagens ao escoamento da produção nacional. Analisando o gráfico a seguir e tomando a cidade de Lucas do Rio Verde (MT) como a região produtora mais meridional sob influência do corredor constata-se que a distância entre Lucas e Santarém totaliza 1.430 km, enquanto que de Lucas para Paranaguá, 2.195 km, proporcionando uma economia de 765 km a favor do direcionamento da produção para a região Norte, especialmente quando se tratar de exportações. (CONAB, 2007, p. 41)

Quando se compara o Brasil com os Estados Unidos, a diferença é em média, 25 dólares por tonelada exportada a menos em favor dos norte-americanos, devido ser quase o dobro do custo do frete até o porto, no Brasil e o dobro do valor das despesas portuárias. Os produtores norte-americanos contam com o subsídio oficial dado pelo governo. Como a distância das áreas produtoras americanas até os portos é considerável; a hidrovia é utilizada, pois a produção de soja se encontra na maior parte dentro da bacia do Mississippi, onde é escoada para os portos localizados no Sul do país, no golfo do México (VELOSO DA COSTA, 2008).

Ainda, de acordo com Veloso da Costa (2008), a hidrovia ganha destaque para projetos de modais de transporte no Brasil, pois a distância da área de produção é tão grande quanto a dos EUA. E para o autor a hidrovia seria ideal, pois o país tem uma grande bacia hidrográfica navegável entre os estados do Mato Grosso e os estados do Norte, onde se poderia utilizar os rios Madeira, Teles Pires-Tapajós, Araguaia-Tocantins e Paraná-Paraguai.

As estradas principais de escoamento da soja no Centro-Oeste são BR 163 e a BR 364. A rodovia BR-163 interliga as áreas produtoras do Centro-Oeste ao porto de Paranaguá (PR) ao Sul e apesar de problemas com sua pavimentação, realiza transporte de grãos pelo corredor Norte, enquanto a rodovia BR 364 leva a produção dos estados de Mato Grosso e Rondônia ao porto de Santos. No entanto, essas rodovias estão constantemente com suas vias precárias e sem suporte de manutenção. A fragilidade financeira do Estado e as crises fiscais decorrentes criam obstáculos na revitalização dessas rodovias e estes autores sugerem que a concessão à iniciativa privada venha a ser uma solução para combater esse gargalo logístico (CORREA E RAMOS, 2010).

A necessidade de buscar novas rotas para produção de soja do Mato Grosso encontra os eixos modais do Norte do país a sua principal opção pela proximidade e relativa redução de custos de transporte, com a possibilidade de estruturar um sistema multi-modal a partir da pavimentação de estradas e utilização de hidrovias naturais.

As políticas voltadas à logística de transporte do agronegócio exportador, na primeira década do século XXI, vem reconfigurando as estratégias empresariais, ao buscar novas rotas e lugares para escoar seus produtos de forma mais eficiente. Veremos em seguida o papel do

Estado, através das principais políticas públicas voltadas para o investimento do sistema logístico brasileiro.

3.1.2- Políticas públicas e sistema logístico da soja

Desde a década 1950, os processos de planejamento e investimentos estatais para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira criaram uma série de planos que traziam no conteúdo o interesse em incrementar o transporte de cargas no Brasil.

Foram elaborados, entre os anos 1950 e 1960, o Plano de Metas e o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG); a partir de 1970, o I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND); nos anos 1990, Programa Nacional de Desestatização (PND), Avança Brasil, Programa Brasil em Ação, Plano Plurianual, Parceria Público-Privada (PPP), Projeto Piloto de Investimentos (PPI) (CONAB, 2007).

Além desses, o Plano BR-163 Sustentável (2006), o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) (2007), o Plano Nacional de Logística e Transportes (2012), a nova lei de portos (2013), fazem parte de um conjunto de ações que irão projetar investimentos, novas regulações e políticas públicas na área da infraestrutura na região Norte e especificamente no Oeste do Pará.

Os projetos, planos e programas do Estado brasileiro cumprem papel importante de direcionar os investimentos privados nas regiões onde são projetadas e executadas as ações (FORNARO, 2012). Isso vem se reproduzindo nas áreas pesquisadas no setor do agronegócio exportador e em outros setores da economia regional, especialmente no comércio e serviços especializados devido às novas demandas de mercado, a exemplo do setor de serviços, com mudanças no perfil do mercado de trabalho.

Os investimentos públicos voltados à logística no Norte do país, são sobretudo para facilitar o transporte de grãos entre as áreas produtoras do Mato Grosso e os portos graneleiros recentemente estruturados ou ainda em fase de construção no Eixo Logístico Norte.

Desde o primeiro PPA em 1996 já existia a visão, que o Estado deveria priorizar investimentos na infraestrutura logística, contribuindo com a redução dos custos de transporte, componente relevante dos custos das empresas. Para Batalha et al. (1997) um sistema logístico mais eficiente é um fator de competitividade no mercado internacional, substituindo estratégias tradicionais e com consequências negativas, como a política intencional de desvalorização cambial.

Entretanto, políticas de infraestrutura logística em regiões com grandes déficits de desenvolvimento humano, como o caso da Amazônia, não podem ser conduzidos sem o devido planejamento público que incorpore demandas locais e projeções de cenários futuros sobre os efeitos dos empreendimentos sobre a estrutura socioeconômica regional. Os planos e projetos logísticos voltados para a Amazônia deveriam, antes da execução de obras, observar as complexas condições socioambientais, que aliás não são exclusivas da região, entretanto, não houve a preocupação institucional de aliar planos logísticos, como abertura de estradas federais com ações de desenvolvimento.

Os planos *Avança Brasil* e *Brasil em Ação*, incluídos nos primeiros PPAs, da gestão de Fernando Henrique Cardoso apontavam nesta direção. Além dos Planos Plurianuais, os setores de infraestrutura logística foram contemplados pelos planos e programas setoriais como o Plano de Aceleração do Crescimento – PAC. O PAC foi lançado no início de 2007, durante o 2º governo Lula:

[...] O primeiro PAC foi lançado em janeiro de 2007 e seus objetivos visavam realizar investimentos, com recursos públicos e privados, em vários setores para impulsionar o desenvolvimento econômico nacional. Segundo informações do relatório de balanço 2007- 2010, os investimentos executados pelo programa atingiram R\$ 619 bilhões até 31 de dezembro de 2010. (FORNARO, 2012, p. 51)

De acordo com Castro (2012) com o PAC, o planejamento federal passa a adotar uma visão estratégica nacional, com programas e planos que o Estado avaliava importantes para o desenvolvimento econômico do país. O PAC se constitui enquanto “macro política de crescimento econômico”, uma estratégia articulada entre Estado e grupos de interesse ligados aos setores econômicos hegemônicos, como os exportadores de grãos:

Ao PAC I estão associados: a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), a Política Nacional de Logística e Transporte (PNLT), a Política Nacional de Transporte Hidroviário (PNTH), o Plano Nacional de Viação, o Plano Nacional de Energia 2030 e a Matriz Energética Nacional 2030, a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), o Plano Hidroviário Estratégico, o Plano Nacional de Mineração e o Plano de Ordenamento Territorial. Todos esses dispositivos vinculam-se aos mesmos eixos de desenvolvimento e à mesma visão estratégica, unindo macropolíticas a políticas setoriais, regionais e territoriais. (CASTRO, 2012, p. 48)

Castro (2012) observa que o PAC orienta o crescimento econômico, e não um plano de desenvolvimento. Um modelo há décadas criticado pelo seu “reducionismo e pela sua ineficácia social e ambiental”. Para a autora este plano reproduz as experiências de planejamento da década de 1970 na Amazônia, projetando uma “modernização com base na produção de *commodities* dos setores pecuária, madeira, grãos, minérios e energia”.

Castro (2012) apresenta uma análise da associação entre as políticas nacionais brasileiras nos anos 2000 e os projetos de intervenção da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura da América do Sul (IIRSA⁷⁷):

[,,] Os Planos de Aceleração do Crescimento (PAC I e II) e a IIRSA assumem a mesma orientação de integração competitiva, adotando um modelo de modernização com base em megaprojetos de investimentos. Ambos estão articulados pela concepção de *eixos de integração e desenvolvimento*. A IIRSA, no âmbito sul-americano, como bloco regional, e o PAC, em âmbito nacional, são programas voltados para a logística de transporte, energia e comunicação. No plano continental, essa logística representa interesses comuns do Brasil e dos demais países nos projetos de infraestrutura. [,,] (CASTRO, 2012, p. 10)

Em 2010, é lançado o PAC 2, com projetos hidrelétricos, transporte, saneamento, moradia e comunicação:

⁷⁷ A Iniciativa de Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana, mais conhecida como IIRSA, é um processo multisetorial para desenvolver e integrar as áreas de transporte, energia e telecomunicações da América do Sul, em dez anos. O plano foi criado oficialmente em 2000, durante a Reunião dos Presidentes da América do Sul, em Brasília, com a finalidade de integrar fisicamente a região. A base do planejamento são 10 Eixos de Integração da América do Sul que abrangem faixas geográficas de vários países que concentram ou possuem potencial para desenvolver bons fluxos comerciais, visando formar cadeias produtivas e assim estimular o “desenvolvimento regional”. Com o objetivo de integrar melhor as economias, um “novo conceito” é criado pela iniciativa, o dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (SILVEIRA, 2003, IIRSA 2004, 2009 *apud* FERNANDES E FILHO, 2017, p. 1).

Em março de 2010, foi lançada a segunda versão do Programa de Aceleração do Crescimento, conhecido como PAC 2. Sua estruturação contempla seis eixos: Água e Luz para todos; Minha Casa Minha Vida; Cidade Melhor e Comunidade Cidadã; Transporte e Energia. Para o período 2011-2014, os investimentos do PAC estão estimados em R\$ 955 bilhões. [...] (FORNARO, 2012, p. 51)

Para Castro (2012), o PAC (I e II) representa o avanço do grande capital nacional e internacional, com investimentos de grandes empresas apoiadas por obras de infraestrutura, buscando condições favoráveis para acumulação via redução de custos de transporte.

De acordo com Reis et al., (2010), o PAC pode ser caracterizado como uma política territorial por favorecer a expansão da agricultura mecanizada altamente capitalizada na Amazônia, beneficiando estratégias empresariais externas. O plano promove uma reestruturação nas redes logísticas, reduzindo os custos da produção da agropecuária especializada, alterando a espacialidade da cadeia da soja produzida no Mato Grosso a partir da conclusão da pavimentação da BR-163 (Rodovia Cuiabá-Santarém), ampliando a participação do agronegócio brasileiro no exterior. Para o autor, a rodovia plenamente pavimentada, funcionando como corredor de fluxo de grãos do Mato Grosso, não irá transformar as áreas no Pará em campos de plantio de soja:

Afirmamos que esta rodovia deverá se encerrar como corredor de escoamento da soja produzida nos municípios dos planos chapadões mato-grossenses porque não acreditamos que ela inaugurará no Pará grandes áreas contínuas de produção de grãos. Dada as características das atividades agrícolas existentes hoje, isto é, uma produção altamente mecanizada onde dificilmente as áreas de relevo acidentado, assim como são as áreas de influência da BR-163 no PA, são capazes de receber este tipo de agricultura. (REIS et al., 2010, p. 10)

No mesmo contexto e período de lançamento do PAC, surge o PNLT - Plano Nacional de Logística e Transporte - considerado um marco na retomada de planejamento do setor de transportes. Tal plano foi uma elaboração conjunta entre Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa, cujo objetivo era subsidiar a elaboração de quatro PPAs, de 2008 a 2023 (FORNARO, 2012). Conceitualmente esse plano:

Trata-se de um plano de caráter indicativo, de médio e longo prazos, associado ao processo de desenvolvimento econômico do país, teoricamente participativo (contou com a participação de diversas instituições como as Confederações Nacionais dos Transportes, da Agricultura e da Indústria), multimodal, fortemente fundado nos conceitos de territorialidade, de segurança e ocupação do território nacional (PNLT, 2009). (FORNARO, 2012, p. 53)

De acordo com FORNARO (2012), o PNLT tem como um dos principais objetivos a integração entre as modais de transporte, buscando otimizar os custos logísticos, equilibrando a matriz de transportes de cargas no país, expandindo sistemas ferroviário, rodoviário, hidroviário, aeroviário, portuário e dutoviário. Além de induzir projetos voltados a catalisar processos de expansão das novas áreas de fronteira agrícola e produção mineral. Esse plano foi desenvolvido a partir do 1º governo Lula, tendo, como um de seus objetivos, a retomada de investimentos estatais na área de transportes:

O PNLT delineou, segundo os seus elaboradores, uma visão sobre a relação entre os investimentos em transportes e as estratégias de crescimento econômico do país, estabelecendo como objetivos: a) a promoção da retomada do planejamento no setor dos transportes [...]; b) estabelecimento de fluxos de origens e destinos [...]; c) busca pela maior participação dos modais ferroviário e hidroviário na matriz de transporte de carga brasileira [...]. (FERREIRA, 2010, p. 44)

O discurso da retomada dos investimentos na área de infraestrutura logística e transporte de cargas no Brasil é acompanhado pela reedição do conceito de “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”:

Destaca-se, como o próprio Plano reconhece textualmente, que a construção desse conceito não é uma tarefa recente, mas possui vinculações com os estudos dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”, formulados os anos 90, a partir dos quais foi definido um conjunto de projetos prioritários para nove eixos de desenvolvimento. Dessa forma é possível, estabelecer, pelo menos em âmbito conceitual, um certo *continuum* entre as estratégias de logística de transporte dos governos Fernando Henrique Cardoso e Luis Inácio Lula da Silva [...]. (FERREIRA, 2010, p. 46-47)

Esta estratégia dos eixos é também acompanhada pelo objetivo de dar suporte ao ciclo de exportação de grãos:

Em ambos os governos, as demandas foram respondidas por meio de medidas de flexibilização normativa e, sobretudo, pelo estabelecimento de políticas de investimentos em infraestrutura que privilegiam a produção de *commodities* como forma de geração das divisas para o país. Isso pode ser visualizado tanto nos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”, do Presidente Fernando Henrique, quanto nos chamados “Vetores Logísticos”, do Governo Lula, os quais não integram as regiões brasileiras entre si, mas interligam as regiões produtoras de bens primários aos portos para exportação. (FERREIRA, 2010, p. 47)

Para Ferreira (2010), a proposta de integração dos diversos planos nacionais mais recentes, buscam um novo ordenamento territorial do país, cujo objetivo é a inserção econômica brasileira no mercado internacional. Busca-se um “ordenamento do espaço”, através da integração de diversas regiões do país, olhando para as demandas do mercado interno, especialmente o mercado exportador, valorizando os setores do agronegócio pela elevação de competitividade e superação dos gargalos da produção do custo do transporte interno. Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento foram se transformando no final do século XXI em eixos logísticos de cada vez mais presentes nos discursos governamentais e empresariais.

Em 2012, foi lançado pelo governo federal o Programa de Investimento em Logística – PIL, visando criar concessões de rodovias, de ferrovias, de portos e de aeroportos, através de leilões à iniciativa privada:

O objetivo do PIL é ampliar os investimentos em infraestrutura de transportes, conferindo ao país uma ampla e moderna rede de transportes com custos acessíveis aos usuários. Assim, reforça a capacidade de planejamento do Estado por meio da integração e articulação dos diferentes modais de transporte e das cadeias produtivas, propiciando o crescimento sustentável do Brasil. (ZAGO E MELABRANCHE, 2016, p. 7)

O objetivo principal era atender as demandas do agronegócio para melhoria do transporte de cargas, para o escoamento da produção, assim como a redução de custos de importação e exportação, proporcionando a integração das cadeias de valor. Dando continuidade aos planos de investimento no âmbito da logística e de transportes, foi anunciada, em 2015, a segunda etapa do PIL, prometendo maior dinamismo na economia brasileira com a oferta de uma infraestrutura de transporte integrada e moderna.

[...] Com nova fase anunciada pelo Governo Federal em 2015 e previsão de investimentos de R\$ 198,4 bilhões, sendo que R\$ 69,2 bilhões devem ser aplicados no período entre 2015 e 2018, o PIL prevê a concessão de aeroportos, rodovias, ferrovias e portos na tentativa de modernização da infraestrutura do país. (ZAGO E MELABRANCHE, 2016, p. 6-7)

O PIL de 2015 projetou um investimento de R\$ 198,4 bilhões de reais, em 7 mil quilômetros de estradas; 7,5 mil quilômetros de ferrovias, novos portos e terminais privados e quatro aeroportos. Segundo Zago e Melabranche (2016), essa nova etapa do PIL quer reduzir o investimento de recursos públicos, ampliando a participação do financiamento privado pelo mercado. Somente alguns trechos entre Centro-Oeste e Sudeste foram leiloados⁷⁸. O único leilão envolvendo o Norte foi realizado em 2014, no trecho da BR-153, entre Tocantins e Goiás.

Em relação aos portos, o plano de concessões previa investimentos na ordem de R\$ 54,6 bilhões em 5 anos, com 160 terminais de 23 portos em todo o país. Com esse plano, o governo enviou ao congresso a Medida Provisória - MP, nº 595/2012, com novas regras de concessões, arrendamentos e autorizações de portos, em substituições às regras da lei nº 8.630/1993. A nova lei dos portos nº 12.815/2013 trouxe as seguintes alterações:

[...] a edição da MP n. 595/2012 e sua posterior conversão na Lei n. 12.815/2013 alteraram significativamente a modelagem das concessões e arrendamentos nos portos organizados brasileiros. Dentre as alterações, destacam-se a caracterização jurídica dos arrendamentos como concessão de uso de bem público (conforme Exposição de Motivos da MP n. 595/2012) e a sua aproximação com o instituto da concessão de serviço público. Assim, além da cobrança de parâmetros de desempenho, foram estabelecidos metas e prazos para o alcance de níveis de serviço. Além disso, o novo modelo estabelece: regulação da tarifa cobrada; alterações de competências do Poder Concedente e demais entes envolvidos; mudança no critério de julgamento das licitações; e, ainda, modificações na caracterização de terminais de uso privativo. (FARRANHA et al., 2015, p. 93)

Nesse sentido, o estabelecimento de novos critérios e de uma nova natureza jurídica para os contratos de arrendamentos portuários foi um dos principais aspectos abordados pela nova Lei dos Portos:

Os portos organizados do Brasil possuem funções muito mais abrangentes do que o mero suporte para o atracamento de navios. Há, nos portos, grandes áreas destinadas à prestação de serviços das mais diversas naturezas, que vão desde atividades bancárias até o embarque e desembarque de mercadorias, manutenção de contêineres, entre outras. Estes dois últimos são exemplos de atividades prestadas nas áreas e instalações portuárias operacionais, que são aquelas destinadas à movimentação e à armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros. Empresas privadas ocupam essas áreas operacionais por meio de *contratos de arrendamentos portuários*. [...] (FARRANHA et al., 2015, p. 94-95)

Após o primeiro bloco de concessões, que contemplava os portos de Santos (SP), e portos em Belém, Outeiro, Vila do Conde e Miramar (PA), ser embargado pelo Tribunal de Contas da União – TCU - por falhas técnicas nos processos de arrendamento, o tribunal interrompeu o segundo bloco, com portos em Salvador e Aratu (BA), Paranaguá (PR) e São Sebastião (SP). Em função dos problemas diagnosticados nos processos de concessão, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ - resolveu realizar novas consultas e audiências públicas, refazer e readequar novas exigências para constar nos editais dos leilões (CANAL RURAL, 2015).

⁷⁸ Como um trecho de 851 quilômetros da BR-163 entre Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, vencida pelo grupo Odebrecht.

Além desses planos, foi lançado o Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI), mais recente programa para o segmento de transportes, o qual visa identificar oportunidades de investimento em parceria com o setor privado:

O Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) é o mais recente programa de ações para o setor de transportes no Brasil, lançado em 2015, tem por objetivo “identificar as necessidades e oportunidades de investimentos a curto, médio e longo prazo, para prover o país de uma logística de transportes eficiente e competitiva, sempre com associação entre infraestrutura e serviços, numa visão Pública, Privada e Público-privada” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2015). O PNLI refere-se a um plano para o país, ultrapassando o escopo governamental, comprometido com o desenvolvimento que garanta a integridade territorial, segurança nacional e preservação ambiental. (ZAGO E MELABRANCHE, 2016, p. 7)

Segundo a Consultoria Legislativa (2016), reproduz-se um discurso atribuindo os problemas logísticos brasileiros à falta de planejamento ou de projetos. Entretanto, verifica-se que existe uma estrutura de atuação e de planejamento de ações à médio e longo prazos. O problema é o caráter muito abrangente de planos e projetos como o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, desenvolvido pelo Ministério dos Transportes. Estes planos de infraestrutura precisam se articular entre eles e serem continuamente atualizados, devido aos novos desafios logísticos.

Para Zago e Melabranche (2016), as iniciativas voltadas ao planejamento, projeções e proposições sobre o setor de infraestrutura e logística no Brasil, não ficaram circunscritas aos governos na esfera Federal e Estadual.

As entidades de classe também realizaram proposições nos últimos anos, como fez a Confederação Nacional dos Transportes – CNT - durante a elaboração do Plano de Logística para o Brasil - PLB. Outra entidade de classe que elaborou plano foi a Confederação Nacional da Indústria – CNI; lançando, em 2014 propostas do setor industrial para a infraestrutura do país, além de trabalhar com o conceito de eixos logísticos⁷⁹, de economia potencial⁸⁰, de payback⁸¹ e critério de sustentabilidade⁸², tendo como recomendação “integrar física e economicamente as regiões do Brasil”. Esta proposta defende que:

A baixa qualidade dos serviços logísticos no Brasil repercute diretamente na competitividade do produto nacional e na atração de novos investimentos no país. Estradas de má qualidade, portos ineficientes, cabotagem pequena, falta de ferrovias e de áreas de armazenagem, entre outros fatores, afetam a indústria e a sua capacidade de se integrar às cadeias globais de produção. A indústria moderna precisa, urgentemente, de redes integradas de transportes e sistemas logísticos eficientes. Os problemas são antigos e conhecidos. Entre os principais entraves estão, por exemplo, baixo volume de investimentos públicos e privados; modelo de gestão do Estado no setor de transportes fragmentado e ineficiente; pouca articulação entre os diversos órgãos de governo e empresas estatais da área; demora na conclusão das obras; dificuldades no planejamento. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, 2014, p. 9)

Algumas preocupações são centrais para a entidade: a competitividade e a atração de investimentos estrangeiros. As condições de infraestrutura logística do país não são eficientes e o planejamento, regulação, burocracia e investimentos estatais parecem ser um obstáculo para superar estas condições:

⁷⁹ Para a CNI, os Eixos Logísticos são um conjunto de obras e projetos de infraestrutura. Um projeto pode estar presente em mais de um eixo logístico.

⁸⁰ Redução do custo de transporte de carga causada pela implementação do eixo logístico.

⁸¹ Prazo de retorno do investimento para a sociedade pela redução do custo de transporte de carga.

⁸² Composto pela análise do impacto ambiental, benefícios sociais e geração de tributos.

Existem exemplos de obras e projetos que demoram uma década somente para a modelagem dos contratos e editais visando à sua licitação. Se uma via está em estado crítico de saturação, o trecho logístico ficará engarrafado, no mínimo, de seis a dez anos até a sua duplicação ou até se chegar a conclusão de outra solução para o problema. É de fundamental importância fazer um planejamento eficiente para evitar que essas situações ocorram. Quando a capacidade de uma via alcança de 50% a 60%, e as previsões de demanda apontam para o crescimento, está na hora de estruturar novas alternativas. Investimentos em transportes demandam longos períodos de construção e de desembaraço burocrático. Precisam ser estruturados com antecedência de, no mínimo, 20 anos. Também é essencial que a execução das obras ocorra com maior velocidade. Ações e instrumentos que busquem reduzir a burocracia, melhorar a qualidade e a gestão pública no transporte de cargas são imprescindíveis para a maior participação do capital privado nos investimentos e na gestão da infraestrutura. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, 2014, p. 9)

Para esta entidade, o grande desafio é a oferta de transportes capaz de antecipar o crescimento da demanda pelo serviço; geralmente, quando houver crescimento econômico e/ou aumento das exportações, para evitar a saturação das vias, como ocorre, atualmente, em vários e importantes trechos logísticos do país.

Neste documento, a atenção é para os prognósticos de investimentos em “projetos regionais competitivos”. Estudos realizados pela CNI identificaram e selecionaram os sistemas logísticos de menor custo, voltados para o mercado interno e externo. Entre estes sistemas (Centro-Oeste, Nordeste, Sul e Norte), estão previstas as estruturas modais de transporte (hidrovias, rodovias, ferrovias) e os portos para escoamento da produção de soja do Mato Grosso pelo Oeste paraense:

No Norte do Brasil, diversas modalidades de transporte apresentam carências e oportunidades de investimento. No entanto, a modalidade hidroviária, por seu elevado potencial, exige mais atenção. As vias navegáveis interiores estão subutilizadas. As hidrovias dos rios Juruena, Tapajós e Teles Pires, assim como seus portos, são importantes exemplos e apresentam retorno social do investimento em cerca de dois anos. [...] (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, 2014, p. 10)

Utilizando metodologia de análise de projetos econômicos por sua viabilidade, este estudo aponta o tempo do retorno dos investimentos (*payback*) após a execução dos projetos prioritários (tabela 14):

Tabela 14: Eixos de integração priorizados – Norte

Nº	Eixo	Modal	Nr. de Projetos	Investimentos prioritários (R\$ bilhões)
1	BR 364 (Melhorias)	Rodoviários	15	2,9
2	Rodovia BR-242+Hidrovia do Tocantins	Hidroviários	34	8,1
3	EF Carajás (Duplicação)	Ferroviários	9	11,2
4	Ferrovia Ferronorte até Lucas do Rio Verde	Portos	26	7,7
5	Hidrovia do Madeira (Melhorias)	Total	86	29,9
6	Hidrovia do Paraguai/Paraná			
7	Hidrovia do Juruena/Tapajós			
8	Rodovia BR-163 via Mirituba			
9	Manaus-Belém-Brasília (Melhorias)			

Prazo médio para “Payback” = 6,0 anos

Fonte: (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA , 2014, p. 23)

O custo logístico, após a conclusão destas 9 obras prioritárias seria de R\$ 28,5 bilhões, uma redução nos custos de transporte em R\$ 5 bilhões/ano (15%), pois o custo logístico (2012) é de R\$ 33,5 bilhões. Utilizando o método de avaliação de retorno dos projetos (*payback* médio), em apenas 6 anos, após a plena instalação de todos os projetos prioritários, os investimentos seriam totalmente repostos, pois o investimento total é de R\$ 30 bilhões. Segundo a CNI, o tempo de retorno dos projetos, numa situação de manutenção de taxas de exportação, é baixo e economicamente viável. Embora a entidade indique a viabilidade econômica do complexo de projetos, não encontramos disponíveis estudos com resultados que atestassem esta afirmação, mesmo por que como a maioria das obras são projetos, todo cálculo de redução de transportes é apenas projeção.

O tempo de viagem entre as áreas produtoras e os portos do Norte do País é um dos principais diferenciais na análise e defesa dos investimentos dos projetos modais deste eixo ou corredor logístico:

Não há dúvidas, por exemplo, que é mais viável escoar os grãos produzidos no Centro-Oeste brasileiro pelos portos do chamado Arco Norte. Um caminhão realiza duas viagens por mês de Sinop, no Mato Grosso, até o Porto de Santos. Se a carga fosse de Sinop até Itaituba, no Pará, seriam feitas seis viagens no mesmo período. Nos terminais de Itaituba, a carga seria embarcada em comboios e levada, por meio da hidrovia do Tapajós e Amazonas, até o Porto de Outeiro, no Pará, sendo que cada comboio transporta em carga o equivalente a dezenas de caminhões. (CONSULTORIA LEGISLATIVA, 2016, p. 17)

E este tempo reduzido em relação aos portos do Sudeste e Sul tem rebatimento direto no valor do frete. Em seguida, um exemplo de valores comparativos no trecho entre Lucas do Rio Verde-Paranaguá, e Lucas do Rio Verde-Santarém:

A título de exercício, caso existissem idênticas condições de trafegabilidade nos trechos entre Lucas do Rio Verde e Paranaguá (PR) - Lucas e Santarém (PA), pressupondo-se que um motorista dirige em média 650 km/dia e que os valores das diárias desse motorista equivaleriam a R\$ 800,00 (fev/2007) as vantagens em relação a saída para o norte do País se destacam sobremaneira. Enquanto que o roteiro para Paranaguá apresenta um custo rodoviário de R\$ 6.146,00 para uma carreta de 40 toneladas de soja, o deslocamento para Santarém implicaria em apenas R\$ 2.860,00. Considerando que a produção agrícola gerada nos municípios sob influência dos corredores tanto da BR-163 quanto da eventual implantação da hidrovia Tapajós-Teles Pires, cria um excedente exportável de aproximadamente seis milhões de toneladas, estima-se que a criação da infra-estrutura naqueles locais poderá gerar uma economia anual de aproximadamente US\$ 246,0 milhões(*) para os produtores de grãos do norte do Mato Grosso, que serão beneficiados pela maior proximidade com os portos da região Norte. (CONAB, 2007, p. 41)

Neste exemplo, as condições da rodovia BR-163, via de acesso entre o Oeste do Pará e o Mato Grosso, não estariam pavimentadas por completo, o que poderia trazer uma redução ainda maior dos custos de transporte, no cenário de finalização do asfaltamento e até possível duplicação da estrada.

Como vimos, as novas rotas, para escoamento da produção de soja do Mato Grosso, encontram nas alternativas dos eixos modais ao Norte do país a sua principal opção para redução de custos de transporte. Com esta seção, buscamos entender as políticas de investimentos para a logística de transporte brasileira, e, especialmente, as que dão suporte ao escoamento de soja. Conforme vimos, o Plano de Aceleração do Crescimento (I e II) deu início a uma retomada do planejamento e investimentos públicos em infraestrutura no país.

Os resultados destas políticas estão ainda em processo de execução dos projetos/obras. Devido à crise fiscal do Estado, o Plano de Investimento Logístico, sofreu uma reavaliação em

prol das concessões de obras ao setor privado. Esse novo direcionamento institucional fez com que os investimentos fossem alocados, segundo as necessidades mais imediatas do setor.

A partir da pesquisa bibliográfica e dos documentos aqui analisados, é perceptível a pressão dos setores privados empresariais sobre o Estado, não apenas para cobrar execução das obras logísticas, mas também cobrar a agilidade destas execuções, exigindo por exemplo, a eliminação de barreiras ambientais legais à execução das obras.

Para o trabalho de tese é relevante compreender e apresentar os projetos para o corredor Norte, onde se situam as obras e investimentos no Oeste do Pará, como veremos nas seções a seguir.

3.1.3- A alternativa do corredor “Arco Norte”

O projeto “Arco Norte” propõe a implantação de logística intermodal de transporte para diminuir a pressão sobre os portos da Região Sudeste, cujos grãos vêm do Centro Oeste, e criar condições mais competitivas de exportação, aproximando os produtores nacionais dos mercados ao redor do globo, com a redução de tempo e custo dos fretes até os portos graneleiros. Segundo a Consultoria Legislativa (2016, p. 15), o “Arco Norte” é:

[...] o sistema de transportes, em seus vários modos, responsável pelo escoamento de cargas e insumos com a utilização dos portos ao norte do Brasil, desde Porto Velho, em Rondônia, passando pelos Estados do Amazonas, Amapá e Pará, até o sistema portuário de São Luís, no Maranhão.

Esse sistema de transporte ou logístico, através de corredores (rodovias, hidrovias e ferrovias) e portos (graneleiros ou de transbordo) já presentes ou através de projetos ainda em fase de planejamento ou execução, está criando uma alternativa de escoamento para exportação de grãos, e também grandes efeitos e mudanças sobre as áreas e regiões afetadas pelos novos empreendimentos:

Não há dúvidas, por exemplo, que é mais viável escoar os grãos produzidos no Centro-Oeste brasileiro pelos portos do chamado Arco Norte. Um caminhão realiza duas viagens por mês de Sinop, no Mato Grosso, até o Porto de Santos. Se a carga fosse de Sinop até Itaituba, no Pará, seriam feitas seis viagens no mesmo período. Nos terminais de Itaituba, a carga seria embarcada em comboios e levada, por meio da hidrovia do Tapajós e Amazonas, até o Porto de Outeiro, ambos no Estado do Pará, sendo que cada comboio transporta uma carga de aproximadamente 100 caminhões. (CONSULTORIA LEGISLATIVA, 2016, p. 139)

Novas condições para a logística do transporte global como, por exemplo, a ampliação do canal do Panamá e aumento da capacidade dos navios, os exportadores estão adaptando os seus portos para operar os navios de alta capacidade de embarque de grãos:

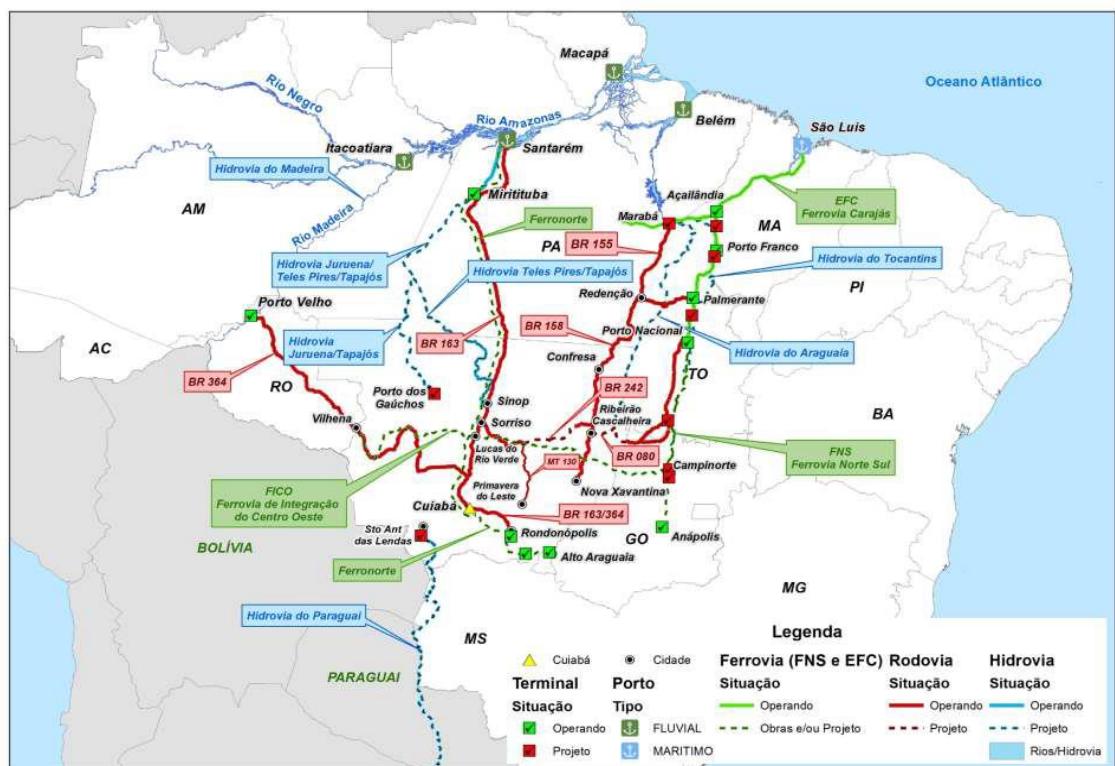
E pra quem ainda tem dúvida sobre o Arco Norte ser a “bola da vez”, todas as grandes empresas do setor de grãos estão migrando para lá. Está ocorrendo, neste momento, uma verdadeira corrida entre as empresas para conseguir se instalar nos terminais do Norte. (COLETI, 2016, p, 1)

Na figura a seguir “Estrutura de Transporte do Arco Norte”, estão as rotas de escoamento da produção de grãos entre o Centro-Oeste e o Norte do País, com exceção da Hidrovia do Paraguai. As rotas de hidroviárias em azul, mostram a hidrovia do rio Madeira em funcionamento, entre os Municípios de Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM). As outras não

estão funcionando, ou não funcionam plenamente, como a Juruena-Teles Pires-Tapajós, sendo apenas utilizada a rota entre Mirituba e Santarém no Pará. Existem ainda projetos que dependem da construção de hidroelétricas com eclusas, e/ou dragagem de rios, ou até mesmo o desrrocamento⁸³ de pedrais, como é o caso do Pedral do Lourenço, para viabilizar a navegação permanente na hidrovia Tocantins-Araguaia.

As ferrovias Norte-Sul e Carajás junto às rodovias BR-158, BR-080 e BR-155, articulam transporte multimodal para transportar grãos, a partir de áreas do Mato Grosso (Vale do Araguaia), Tocantins, Piauí e Maranhão, até o porto de Itaqui no próprio estado do Maranhão. As outras ferrovias presentes na figura, Ferronorte, também conhecida como Ferrogrão e a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste – FICO, ainda se encontram em fase de inicial de implantação, conforme veremos a seguir com a Ferrogrão.

No Estado do Pará, há ainda o projeto de ferrovia Paraense, com extensão de 1.600 km, sendo 1.250 km de extensão do tronco principal e 350 km de ramais, cujo trajeto se origina no Porto de Vila do Conde, município de Barcarena, atravessando o Estado no sentido Nordeste-Sudeste, até o município de Santana do Araguaia ao Sul, a seguir no mapa 10 a estrutura de transporte do Arco Norte.



Mapa 10: Estrutura de transporte do arco norte
Fonte: JMEA (2016)

A rodovia BR-364 opera o escoamento de grãos entre as regiões centrais do Mato Grosso e Porto Velho (RO). A BR-163 atravessa o MT, com possibilidades de escoamento de grãos pelos portos tradicionais ao Sul do país e ao Norte, no Pará.

Para consolidar o Arco Norte são necessários alguns investimentos em obras em rodovias federais, estradas próximas aos portos, adequação de rodovias e construção ou ampliação de ferrovias, além da instalação de portos graneleiros:

⁸³ Retirada de rochas ao longo de rios.

Para viabilizar a chegada das cargas até os portos do Arco Norte, é necessário concluir a rodovia BR-163/PA, restaurar as rodovias BR-155/PA e BR-158/PA e realizar intervenções de adequação de capacidade na rodovia BR-364/RO. Também é importante viabilizar a chegada da Ferrovia Norte-Sul a Barcarena (PA), construir a ferrovia EF-170 (Ferrogrão), derrocado o Pedral do Lourenço, viabilizar a construção dos terminais privados em Miritituba e Vila do Conde, além de dragar, balizar e sinalizar o Rio Madeira e o Rio Tapajós. Também é preciso retomar um projeto esquecido desde o período militar, a BR-210, que ligará Roraima, Pará e Amapá, viabilizando a integração comercial com as Guianas, o Suriname e a Venezuela. (CONSULTORIA LEGISLATIVA, 2016, p. 18)

Tais investimentos, segundo Coleti (2016), são de origem pública ou privada, e beneficiarão os portos da região do Arco Norte, composta pelos Estados de Rondônia, Amazonas, Amapá, Pará e Maranhão. Duas novas ferrovias estão sendo projetadas e uma já tem parte construída:

Ferrovia Norte-Sul: Promete unir as extremidades geográficas do território brasileiro de Bacarena (PA) até o porto de Rio Grande (RS) com recursos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Alguns trechos já foram entregues, porém, devido à sua complexidade, caminha a passos lentos.

Ferrovia Paraense: Liga o estado do Mato Grosso (principal produtor de grãos) até o Pará. É uma iniciativa do governo paraense e prevê o investimento de R\$ 17 bilhões. Facilitará o transporte de grãos e minérios, além de contar com uma ligação com a Ferrovia Norte-Sul.

Ferrogrão: Projeto da iniciativa privada liga o município de Lucas do Rio Verde (MT), uma região tradicional de produção de grãos, com o Porto de Miritituba (PA), que fica ao lado do Rio Tapajós. O interessante pelo Ferrogrão é que essa ferrovia está localizada paralelamente à rodovia BR 163, promovendo uma integração dos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário. (COLETI, 2016, p, 1)

O Ferrogrão é um projeto de ferrovia entre o Mato Grosso e Oeste do Pará, em fase inicial de articulação e estruturação do empreendimento, tendo como objetivo tornar mais barato o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, conectando-se, no estado do Pará, ao Porto de Miritituba. Segundo a Consultoria Legislativa (2016) é uma das alternativas mais eficientes em termos de custo logístico a partir de sua conclusão:

[...] O traçado apresentado possui cerca de 933,7 km de extensão e se desenvolve interligando os municípios de Sinop, Cláudia, Itaúba, Nova Santa Helena, Terra Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá, Guarantã do Norte e Novo Mundo, no estado de Mato Grosso, e Novo Progresso, Trairão, Itaituba, no estado do Pará. Inclui-se ainda o Ramal Santarenzinho, entre Itaituba e Santarenzinho, distrito do município de Rurópolis/PA, com 32,3 km de extensão. A inclusão do Ramal de Santarenzinho foi motivada pela busca de eficiência operacional na etapa de descarga (evitar gargalo operacional) e atendimento aos diversos possíveis clientes da ferrovia que se utilizam ou devem se utilizar do transporte hidroviário ao longo do Rio Tapajós, no trecho entre Miritituba e Santarenzinho. (CONSULTORIA LEGISLATIVA, 2016, p. 17)

Podemos ver a seguir o traçado da Ferrogrão (mapa 11) que, segundo análise de mercado feito pela Consultoria Legislativa (2016), foram identificados oito produtos relevantes para o transporte ferroviário a partir desta ferrovia: além da cadeia da soja (soja em grão, farelo e óleo), milho, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados de petróleo:



Mapa 11: Traçado da ferrogrão

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MPAC

Na hipótese de funcionamento, a previsão estimada é que em 2020 a demanda total de carga alocada será de aproximadamente 25,0 milhões de toneladas, e em 2050 será de 42,3 milhões de toneladas (CONSUTORIA LEGISLATIVA, 2016). O trajeto desta ferrovia, seguiria ao lado da BR-163, já utilizada para escoar grãos, apesar das condições inadequadas de muitos trechos da rodovia, especialmente no estado do Pará.

Como algumas dessas obras já estão em funcionamento, em 2015 já tivemos um resultado positivo em relação às exportações pelos portos do Arco Norte. Cerca de 20 milhões de toneladas de soja e milho foram exportados pelo Arco Norte em 2015, contra 13 milhões de toneladas em 2014, totalizando num aumento de 54%. A expectativa é de que em 2016 26 bilhões de toneladas de grãos sejam exportados pelos portos do Norte. (COLETI, 2016, p, 1)

Em função do crescimento da exportação, nos últimos anos, nestas rotas pelo Norte do país, além dos projetos multimodais, há também a ampliação da capacidade de portos de embarque de grãos, pois a tendência é que carnes, produtos industrializados, e cana de açúcar e outras *commodities* também utilizem as rotas mais ao Norte:

Os portos do Arco Norte estão realizando obras de ampliação, como é o caso de Itacoatiara (AM), Bacarena e Santarém (PA) e São Luís (MA), e a instalação de novos pontos de transbordos, como é o caso de Miritituba (PA). Essa readequação promete impulsionar ainda mais o transporte pelo Norte. (COLETI, 2016, p, 1)

Segundo a Folha de São Paulo (2015), partindo do Estado do Mato Grosso a maior parte da produção de grãos, cerca de 65%, segue de caminhão até os portos do Sul e Sudeste, com custo de R\$ 185/tonelada. Outra parte (20%) é escoada por ferrovia, em uma linha que começa em Rondonópolis (MT) e vai até Santos (SP), com preço um pouco mais baixo (R\$ 160/tonelada). Os 15% restantes vão para portos no Norte. No Norte (tabela 15), em 2014 tínhamos 12 áreas portuárias em operação:

Tabela 15: Portos do arco norte - 2014

COMPLEXO PORTUÁRIO	ESTADO		CAP MILHÕES TON/ANO	CAPACIDADE PROJETADA	EMPRESAS EM OPERAÇÃO
Porto Velho	RO		12,7	14,2	Amaggi, SOPH, Cargill, Bertolini,
Itacoatiara	AM		4,5	8	Amaggi
Miritituba	PA		14	31	Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Cianport, Unirios, Chibatão,
Santarenzinho	PA		-		Bertolini, Odebrecht, Cianport II, Vianorte
Santarém	PA		5	9	Cargill
Santana	AP		1,8	4,5	Cianport (<i>Joint venture</i> da Fiagril e Aprosoja)
Outeiro	PA		-	15	CDP (em fase de arrendamento)
Vila do Conde	PA		10,5	22	Hidrovias do Brasil, Bunge
Itaqui	MA		9	18	Consórcio Tegram: Cantagalo General Grains do grupo Coteminas; NovaAgri, do fundo Pátria; Glencore e o consórcio Crescimento, formado pela Amaggi, e Louis Dreyfus Commodities.
Marabá	PA		-	5	CDP
Palmeirante	TO		5,4	5,4	VLI (Holding: Vale, Mitsui, FI-FGTS, e Brookfield)
Campinorte	GO		-	10	Sem informação

Fonte: IMEA (2014)

Em Porto Velho, além do porto público, existem 16 Terminais de Uso Privado – TUP's e uma instalação portuária de pequeno porte, administrada pelo DNIT; juntos, movimentam em torno de 12,7 milhões de toneladas de cargas por ano. Somente em granéis sólidos, o quantitativo estimado é de 4,9 milhões de toneladas, transportadas pela Hidrovia do Rio Madeira, através de comboio de balsas, também conhecidas como barcaças. Esta Hidrovia é utilizada para transportar a produção de soja dos Estados do Mato Grosso e Rondônia, e levam

a soja até os portos graneleiros de exportação em Itacoatiara no Amazonas e Santarém no Pará, contando com portos graneleiros administrados pelos grupos AMAGGI e CARGILL, respectivamente. Este “corredor⁸⁴” foi o primeiro no Norte do país a operar na lógica de escoamento multimodal, utilizando o sistema rodovia-hidrovia e portos de transbordo-graneleiros de exportação.

O porto de Santana foi construído na década de 1950, pela Indústria de Comércio de Minérios (Icomi), para o embarque de manganês. Atualmente, além de escoar minérios e grãos, o porto também é local de embarque e desembarque de contêineres. As operações para exportação de soja começaram a ser realizadas no final de 2016. O incentivo do Governo do Estado do Amapá no plantio de soja em áreas do cerrado e a pavimentação da Rodovia AP-340, ligando Macapá a Itaubal, região com plantio de soja, contribuiu para tornar o Estado novo produtor de soja. Além desses municípios, a área plantada de 17 mil hectares ocupa também Ferreira Gomes e Tartarugalzinho. Mais de 100 produtores agrícola participaram do processo. O diferencial do Amapá é ter maior proximidade com a Europa e com o canal do Panamá. A empresa CIANPORT é uma *Joint venture* da FIAGRIL e APROSOJA e é responsável pelas operações em Santana. Antes, o transporte era feito por balsas até Belém e dali seguia para Vila do Conde, em Barcarena, onde o produto era exportado (GOVERNO DO AMAPÁ, 2017).

O Porto de Vila do Conde está situado no município de Barcarena-Pa. Em 1985 o porto da vila do conde foi inaugurado pela CDP (Companhia Docas do Pará) para atender à demanda de exportação de minérios (caulim e alumínio) para o Japão. Nesse município está implantado um distrito industrial adjacente ao porto, onde entre outros se encontra o Complexo Alumínico constituído pelas unidades da Alunorte – Alumina do Norte do Brasil S.A., Albrás – Alumínio Brasileiro S.A, Alubar – Alumínios de Barcarena S.A, bem como os terminais privados caulinífero, constituído pela Imerys Rio Capim Caulim S.A. e de granéis sólidos, constituído pela Hidrovias do Brasil, ADM e Bunge. O Porto tem 4,84% da movimentação dos portos brasileiros, o maior em volume de operações no Pará e o 6º do país em 2016 (PORTOGENTE, 2017; CDP, 2017).

O Porto do Itaqui está localizado na Baía de São Marcos, município de São Luís, no Estado do Maranhão. O Porto é administrado pela EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária). O Porto tem 3,63% de movimentação dos portos brasileiros. As mercadorias transportadas são minérios, grãos, cargas vivas e fertilizantes (PORTOGENTE, 2017). Os Portos de Outeiro, Marabá, Campinorte estão em fase de arrendamento e licenciamento inicial.

Esse conjunto de empreendimentos logísticos no Norte do país fazem parte de parcerias público-privadas federais para concessão administrativa de terminais portuários graneleiros dentro do Programa de Investimentos em Logística (PIL), articulados a projetos de rodovias e pavimentação de rodovias, e demonstram ações de planejamento e execução de obras, envolvendo grandes empresas multinacionais e nacionais de logística e o Estado, nas esferas Federal Estadual e Municipal. Como podemos ver nas pesquisas de campo em Santarém e Itaituba, o aumento de investimentos em instalações portuárias segue no ritmo de crescimento da produção e exportação de grãos, produzidos no Mato Grosso e no Norte do país. A situação socioeconômica desta região, particularmente em período de forte recessão econômica, falta de alternativas locais de desenvolvimento e geração de emprego e renda, levam grande parte da opinião pública e de grupos organizados a não se contraporem a instalação destes complexos portuários. Está mais evidente, em Santarém, a forte presença de organizações sociais historicamente constituídas, de moradores, de populações tradicionais e de ONGs. Em Itaituba, a luta política é pautada pelas contrapartidas sociais e de infraestrutura frente à execução de obras portuárias e fluxo de carretas de grãos.

⁸⁴ Formado pelo sistema de portos de Porto Velho e Hidrovia do Madeira-Amazonas.

As áreas portuárias do Norte do Brasil, que compõem a região Oeste do Pará são Santarém, Miritituba e Santarenzinho. Iremos analisar na Seção 3.2 as dinâmicas recentes em Itaituba a partir da experiência dos portos na região. No capítulo 2 analisamos a situação do porto de Santarém. Em seguida veremos as estruturas modais atualmente mais importantes no Oeste do Pará e que fazem parte do Corredor Norte, a rodovia BR-163, cujo papel é o transporte de cargas, fluxo crescente de grãos em função das novas instalações portuárias, e a hidrovia rio Tapajós.

3.1.4- A “rodovia da soja”: BR-163 (Cuiabá-Santarém)

A rodovia BR-163 possui 1.780 km entre Cuiabá e Santarém, atravessando uma das regiões com enorme diversidade biológica, recursos naturais e diversidade étnica e cultural, e em função disso, com potencial em gerar dinâmicas econômicas mais sustentáveis do ponto de vista social e ambiental. Nessa região há uma paisagem diversa, formada pelos biomas da Floresta Amazônica e do Cerrado e por áreas de transição. A região faz parte da bacia hidrográfica do rio Amazonas, abrangendo duas de suas maiores sub-bacias (Teles Pires/Tapajós e Xingu/Iriri), além de rios menores. Dessa riqueza natural dependem aproximadamente dois milhões de habitantes, envolvendo diversos grupos étnicos, sociais e econômicos. (CASA CIVIL, 2006).

Porém o estado precário das rodovias na região, tanto as principais como os ramais de acesso, tem sido um grave obstáculo para o desenvolvimento da região e da melhoria das condições de vida da população local, como podemos constatar em Itaituba. Por essa razão, a pavimentação dessa rodovia tem sido longamente reclamada pelos segmentos sociais e empresariais que dela necessitam para o escoamento dos seus produtos e para o atendimento às suas demandas básicas (CASA CIVIL, 2006).

A percepção das vantagens de escoar à crescente produção agrícola do Centro-Norte de Mato Grosso, pelos portos de Miritituba ou de Santarém, tornou o asfaltamento da BR-163 uma obra estratégica para o Governo Federal em atendimento às demandas do mercado exportador de grãos. A obra servirá, também, para escoar produtos eletroeletrônicos da Zona Franca de Manaus, carne, madeira e produtos agroflorestais destinados ao mercado do Centro-Sul do País (CASA CIVIL, 2006).

A pavimentação da BR-163 está inserida assim, numa problemática de redução do custo e do tempo de deslocamento de carretas, dependendo ainda da construção de infraestrutura como pontes, sinalização, placas, efetivo da polícia rodoviária, para viabilizar o fluxo de grãos, e também dando suporte à atividade de produção, de troca, de distribuição e de consumo ligados à cadeia global da soja e milho (COSTA, 2012).

As obras para pavimentação da BR-163 foram iniciadas em 2009, através de recursos do PAC. Era a retomada de um longo processo, iniciado na década de 1970, com abertura da rodovia. Para Margaritt (2012) a dúvida não é mais saber se a rodovia será ou não asfaltada, mas quando suas obras serão concluídas. E enquanto aguardam o término das obras, empresários e políticos estão traçando novas estratégias de mercado para a região (MARGARITT, 2012). Faremos uma breve apresentação da fase inicial de abertura da rodovia na década de 1970 e discutiremos as variáveis políticas e econômicas da situação de pavimentação e trafegabilidade das regiões centrais do Mato Grosso até os portos do Oeste do Pará.

Desde a década de 1950, o governo brasileiro destinou à infraestrutura uma série de planos e programas com o interesse em incrementar o transporte de cargas no Brasil. Entretanto a BR-163 (Cuiabá-Santarém) só foi implantada nos anos 1970, no âmbito das políticas de “integração nacional”. A rodovia atravessa uma das regiões mais importantes da Amazônia, foi

iniciada entre os anos de 1970 e 1976, no contexto do Programa de Integração Nacional⁸⁵ (PIN), que visava não somente acelerar a conclusão dos circuitos de integração econômica, como também o controle do vazio geográfico em termos geopolíticos.

Para isso, no contexto dessas políticas de integração nacional serão implementados projetos de colonização na imensa região de abrangência da BR-163, nos estados do Mato Grosso e Pará, articulados com a abertura de outra rodovia, a BR-230, a Transamazônica.

Segundo Rocha e Leão (2006), o impacto das políticas públicas para o desenvolvimento regional na Amazônia, ao longo da segunda metade do século XX, teve como resultado o aprofundamento das desigualdades sociais e econômicas, além de acentuar as diferenças regionais em relação às outras regiões do país. Não foi diferente ao longo da BR-163. O processo de ocupação decorrente dos programas de colonização planejados pelo regime militar, deram origem a um grande fluxo migratório e incremento demográfico: trabalhadores rurais, latifundiários, grileiros, fazendeiros/empresários dirigiram-se para a região em busca de terra.

Muitas pessoas eram atraídas pelos programas de colonização para trabalhar na abertura de estradas federais (Transamazônica e BR-163), nos desmatamentos e exploração de madeira, nas fazendas de gado, nos garimpos, construção de barragens e em grandes projetos empresariais como os da atividade mineradora. Em contraposição, os migrantes nordestinos e pequenos agricultores de outras regiões buscavam pequenas porções de terra para agricultura familiar ou de subsistência; os grandes latifundiários buscavam glebas⁸⁶ para seus empreendimentos.

A abertura da BR-163 e outras rodovias da região foram responsáveis pelo processo de ocupação dos anos 1970, impulsionadas pelas políticas de colonização federal, entretanto muitos problemas foram enfrentados pela falta de planejamento e criaram obstáculos para o escoamento da produção agrícola, inicialmente, incentivada para atender ao mercado nacional⁸⁷.

Os projetos de assentamento instalados na região e a migração espontânea não foram acompanhadas de políticas públicas e de planejamento por parte do Estado. As famílias, vindas do Nordeste e Sul do país tiverem muitas dificuldades para se adaptarem às novas condições naturais, falta de assistência técnica para produção agrícola e a distância dos principais mercados. A seguir foto 08 - BR-163 - em obras próxima à Itaituba, em abril 2016:

⁸⁵ “O PIN foi ainda uma tentativa de intensificar o processo de ocupação da Amazônia com ênfase em duas medidas que, de alguma maneira, informam o padrão de uso e propriedade da terra. A primeira referia-se à abertura de duas rodovias na Amazônia: a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém que possibilitou um intenso fluxo migratório para a região. A segunda tratava da implantação de um programa de colonização ao longo da Transamazônica para atender ao grande contingente populacional nordestino, através do aproveitamento de sua força de trabalho na construção da rodovia. Em associação com a iniciativa privada, a idéia era a instalação de núcleos urbanos em torno de agrovilas com escola primária, posto de saúde, igreja, escritório do Banco do Brasil, posto de comunicações e posto do Ministério da Agricultura (Fonte: I PND, 1971)”. (ROCHA E LEÃO, 2006, p. 4)

⁸⁶ Historicamente, no período medieval, a gleba era terra feudal a que os servos estavam presos pelo costume, sendo à época chamados servos da gleba. Hoje o termo assumiu o significado de porção, quinhão, lote. Gleba é a área de terreno que ainda não foi objeto de parcelamento regular, isto é, aprovado e registrado. Após o registro do parcelamento a gleba deixa de existir juridicamente, dando lugar aos lotes e áreas públicas dele decorrentes (ROCHA, 2009; JUSBRASIL, 2017)

⁸⁷ A BR-163 após a sua construção, não foi pavimentada e não recebeu manutenção capaz de operar um tráfego constante. Entretanto no inverno amazônico suas condições se deterioraram a ponto do trânsito ficar completamente parado.



Foto 08: BR-163 em obras, próximo de Itaituba, abril 2016.

Fonte: Andréa Leão

A condição de trafegabilidade da rodovia, após sua abertura, rapidamente se deteriorou, isolando cada vez mais a população que ali foi residir. Segundo Sá Almeida (2012), atualmente as estradas da região no verão amazônico (meses que chove pouco) ficam secas e aumenta a intensidade de poeira. Nos meses de inverno, uma viagem de um dia pode demorar até uma semana, devido ao lamaçal em que se transforma a estrada. Além destes problemas a área da BR-163 no Pará e no Mato Grosso é umas das mais desmatadas do país, segundo, Costa (2012, p. 16):

No cenário nacional, os estados do Pará e Mato Grosso revezam-se na primeira e na segunda colocação dos estados que mais desmatam no país, representando a quase totalidade das áreas sob influência da BR-163, no eixo Cuiabá-Santarém. [...]

Pensando nos impactos ambientais deste asfaltamento, Fearnside (2005) argumenta que a aprovação para pavimentar a rodovia não deveria ser concedida antes que predominasse um nível de governança, para garantir a segurança das áreas para proteção e fazer cumprir a legislação ambiental. Para Fearnside (2010), a área a ser atravessada pela rodovia BR-163 ainda está fora do controle do governo brasileiro, especialmente no que diz respeito ao meio ambiente e a posse da terra. O desmatamento e a exploração ilegal de madeira se aceleraram com o processo de asfaltamento da rodovia, com maior perda da área de floresta, e maior migração de posseiros para novas fronteiras.

Nos anos 1990, com o crescimento da produção e exportação de grãos, a partir de áreas do Mato Grosso, houve grande articulação política para o processo de pavimentação da rodovia. Esta articulação foi feita por empresários e membros da cadeia produtiva, com grande interesse na melhoria das condições de trafegabilidade da rodovia:

[...] Em relação à formação de redes políticas do agronegócio envolvidas na pavimentação da BR-163, suas estratégias, planos e ações se manifestam de várias formas. Segundo Silva (2003), em 25 de maio de 1999 uma carreata de 75 caminhões carregados com soja partiu em direção a Itaituba, onde a mesma poderia ser transportada através de balsas até o porto de Santarém. A iniciativa foi de Blairo Maggi e contou com a participação de diversos empresários, líderes de classes, políticos, caminhoneiros, entre outros. A caravana tinha o objetivo de chamar a atenção do governo e da sociedade, como forma de pressionar a pavimentação da BR-163. (MARGARITT, 2012, p. 103)

O trecho entre as cidades produtoras do Mato Grosso e os municípios de Itaituba e Santarém já era naturalmente visto como as mais viáveis, geográfica e economicamente. Em 2000, foi realizada uma proposta de empresas privadas do setor agrícola para a pavimentação da rodovia:

[...] Em novembro de 2000, outra rede política foi formada. Desta vez a proposta era a realização das obras de pavimentação da rodovia por parte dos grupos empresariais em troca da privatização da mesma, com a cobrança de pedágio por 15 anos, a título de ressarcimento dos custos da obra. Para tanto, a união do Grupo André Maggi (Brasil), Cargill (EUA), Bunge (Argentina), Dreyfus (França), Sumitomo (Japão) e ADM (EUA) arcaria com os cerca de 200 milhões de dólares necessários para a obra. No entanto, o projeto não avançou devido a entraves na questão da privatização e principalmente na questão ambiental (SILVA, 2003). (MARGARITT, 2012, p. 103-104)

Entretanto, ao longo dos primeiros anos do século XX, além das alianças políticas ligadas às cadeias de grãos, existem também articulações em torno da cadeia das carnes:

Para usufruir melhor destas condições favoráveis à exportação e expansão da agricultura, uma nova aliança vem se fortalecendo nos últimos anos. Trata-se da associação dos circuitos produtivos de grãos com os de carnes. A instalação de grandes indústrias de beneficiamento de carne bovina, suína e de aves ao longo da BR-163 não é mera coincidência. A soja e o milho produzidos nesta região são utilizados como ração, para a alimentação destes animais. Portanto, a criação de aves, suínos e gado confinado aparece diretamente associada à produção de grãos, como um subproduto. É o que acontece com a indústria da Sadia e da Perdigão, instaladas respectivamente em Lucas do Rio Verde e Nova Mutum, municípios situados na região produtiva de soja de Mato Grosso. (MARGARITT, 2012, p. 109 -110)

Segundo Alencar (2005), a partir de dos anos 2000, com o *boom* da produção de grãos no Brasil e com alta concentração no estado do Mato Grosso, há uma retomada na estratégia de se utilizar a BR-163 para o escoamento de grãos. Em maio de 2005 em Brasília, foi realizada audiência pública referente à rodovia BR-163, que tratou da apresentação do estudo sobre o modelo de concessão da estrada, encomendado pelo DNIT ao Instituto Militar de Engenharia (IME). Como resultados desta audiência, foi apresentada a viabilidade econômica da exploração da rodovia, assumido publicamente que a pavimentação da BR-163 ficaria sob a responsabilidade do setor privado com concessão de 20 anos, descartando as Parceria Público-Privada (PPP) que vinham sendo discutidas anteriormente pelo governo e empresas.

Estas indicações apontam para o fortalecimento das cadeias agroindustriais no Estado do Mato Grosso do setor de grãos e carnes e a utilização do trecho estratégico da rodovia como rota de escoamento da produção, sem criar na região paraense projetos agroindustriais de beneficiamento.

Houve ainda articulações políticas, preocupadas com os resultados do processo de pavimentação da rodovia, efeitos sociais e ambientais que poderiam ser gerados com o fluxo de carretas nas áreas já ocupadas na rodovia ou o com tipo de estrutura produtiva e ocupação

territorial causados pela consolidação do Eixo Logístico do “Arco Norte” na região Oeste do Pará, representada pela pavimentação da BR-163:

Se há formação de redes políticas para articular decisões favoráveis aos circuitos da produção, o mesmo também ocorre, em menor intensidade, no sentido contrário, ou seja, a formação de redes políticas para impedir que tais interesses se sobreponham às questões sociais e ambientais. Em 2005, a articulação de ONGs nacionais e internacionais levou a imprensa internacional denúncias sobre a negligência do governo do Estado de Mato Grosso em relação às questões sociais e ambientais em áreas de expansão da soja na Amazônia. [...] (MARGARITT, 2012, p. 115)

Além de ONGs, participaram destas articulações “no sentido contrário” organizações e entidades locais. O Governo Federal teria que dar respostas a duas vertentes: de um lado, vários grupos ligados ao agronegócio; e do outro, os movimentos sociais. Segundo Margaritt (2012), formam-se redes políticas no processo de pavimentação da BR-163, de posições diferentes e antagônicas, sobre a velocidade e a forma de condução, que “envolve sucessivas etapas de encontros e alianças”.

E como resultado destas articulações, foi lançado pelo Governo Federal em 2006 mais uma política voltada à dotação logística nessa região: o *Plano de Desenvolvimento Sustentável para a Área de Influência da BR-163*, trabalho desenvolvido por um Grupo de Trabalho Interministerial, criado em março de 2004, sob coordenação da Casa Civil⁸⁸. Este plano foi elaborado, em linhas gerais, para tentar estabelecer contrapartidas no cenário que viria a se criar com a pavimentação da BR-163, que é atender demandas do setor ligado ao complexo da soja no Estado do Mato Grosso, com a redução do custo de transporte, conforme já vimos.

Da extensa lista de objetivos específicos do plano, fizeram parte o combate à ocupação ilegal de terras públicas, a criação e consolidação de Unidades de Conservação (UCs) e Terras Indígenas (TIs), a oferta de serviços nos núcleos urbanos, o aumento da segurança alimentar, a valorização dos conhecimentos tradicionais sobre a biodiversidade, o fortalecimento da infraestrutura priorizando fontes alternativas “sustentáveis” e o abastecimento e distribuição de água tratada e saneamento básico em núcleos urbanos e rurais (TONI et al., 2010).

O Plano mobilizou um conjunto de entidades de movimentos sociais da região da BR e “áreas de influência⁸⁹”, visando capacitação para atuar na elaboração de projetos comunitários e ações estratégicas. Entretanto estes mesmos movimentos, ao final do período de execução (2006-2011), criticaram os resultados e a “baixa” efetividade das ações acordadas. A seguir uma carta elaborada por entidades (sindicatos, associações, grupos indígenas, etc⁹⁰.) sobre os resultados do plano:

⁸⁸ Formado por 14 ministérios – Meio Ambiente, Integração Nacional, Planejamento, Orçamento e Gestão, Transportes, Desenvolvimento Agrário, Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Minas e Energia, Cidades, Justiça, Saúde, Educação, Desenvolvimento Social, Trabalho e Emprego e Agricultura, Pecuária e Abastecimento -, o GT elaborou um documento inicial, que foi discutido durante as oficinas de consulta à sociedade local.

⁸⁹ Definida a área de abrangência do Plano BR-163: “Esta imensa área de 1.300 km², definida politicamente como área de influência da rodovia de 1.765 km unindo os municípios de Cuiabá-MT a Santarém-PA, é reconhecidamente a de maior tensão socioambiental do Brasil, causada por uma dinâmica regional peculiar ditada por fortes investimentos públicos e privado (infraestrutura), sobretudo para viabilizar os interesses do agronegócio, numa região altamente sensível do ponto de vista ambiental (biodiversidade) e social (questão fundiária)” (BRASIL, 2005, p. 53).

⁹⁰ STTRs de todo Oeste do Pará, FETAGRI Pará, CEFT-BAM, Greenpeace, AAPA – Associação dos Acampados e Pequenos Agricultores, Resex Tapajós Arapiuns, Resex Renascer, CITA – Conselho Indígena Tapajós Arapiuns, AMMA - Associação de Mulheres do Município de Aveiro AMMA, Associação de Mulheres de Trairão, AMTJU - Associação de Mulheres Trabalhadoras do Município de Juruti, AMTMO - Associação de Mulheres Trabalhadoras do Município de Oriximiná, CNS - Conselho Nacional das Populações Extrativistas, Fórum dos Movimentos Sociais da BR 163, AOMT-BAM Associação das Organizações das Mulheres Trabalhadoras do

Nós, representantes das entidades dos movimentos sociais do Baixo Amazonas, BR-163 e Transamazônica, além de organizações não governamentais, reunidos a bordo do navio Rainbow Warrior, do Greenpeace, em Santarém, Pará, após uma análise detalhada do relatório do Grupo de Trabalho da Amazônia sobre a execução das ações estratégicas previstas no Plano BR-163 Sustentável, fazemos uso desta para manifestar nossa insatisfação frente à baixa execução das ações pactuadas neste plano. Reconhecendo a importância do plano para o desenvolvimento sustentável da região e tendo inclusive contribuído para a sua construção, consideramos inaceitável que após seis anos do seu lançamento apenas 43% das ações tenham sido executadas. Temos o agravante de algumas das ações consideradas “executadas” pelo governo federal, não serem reconhecidas como tal pelos movimentos sociais aqui reunidos. Por exemplo, a consolidação das Resex Verde Para Sempre, Renascer e Tapajós Arapiuns é considerada uma ação executada, mas seus moradores continuam enfrentando a invasão de madeireiros, fazendeiros e outras ameaças. Além disso, não foram implementadas as políticas necessárias para o uso sustentável dos recursos naturais, como planos de uso e créditos de apoio. Os recursos para a implementação de ações estruturais, como educação e saúde, não foram pactuados com todos os municípios envolvidos, o que inviabiliza a sua realização. É fato que o conjunto de obras de infraestrutura propostas pelo governo para a Amazônia, como a BR-163 e a hidrelétrica de Belo Monte, serve mais aos interesses do grande capital do que aos interesses dos moradores locais. A MP 558/2012 reduz a área de unidades de conservação na região para facilitar o licenciamento ambiental das usinas hidrelétricas previstas para o Rio Tapajós, consagrando o modelo desrespeitoso com que o governo vem realizando a implementação das grandes obras de infraestrutura na Amazônia. O leilão das usinas já tem data marcada, sem que tenha sido iniciado o processo de licenciamento. Nestes termos, exigimos que representantes dos 17 Ministérios que compõem o grupo interministerial responsável pela implementação do plano realizem urgentemente uma audiência pública em Santarém para uma reavaliação da execução das ações estratégicas previstas, considerando e valorizando o modelo de gestão, conforme previsto no item 7 (pág. 130) do Plano BR 163 Sustentável. (GREENPEACE, 2012, p. 1)

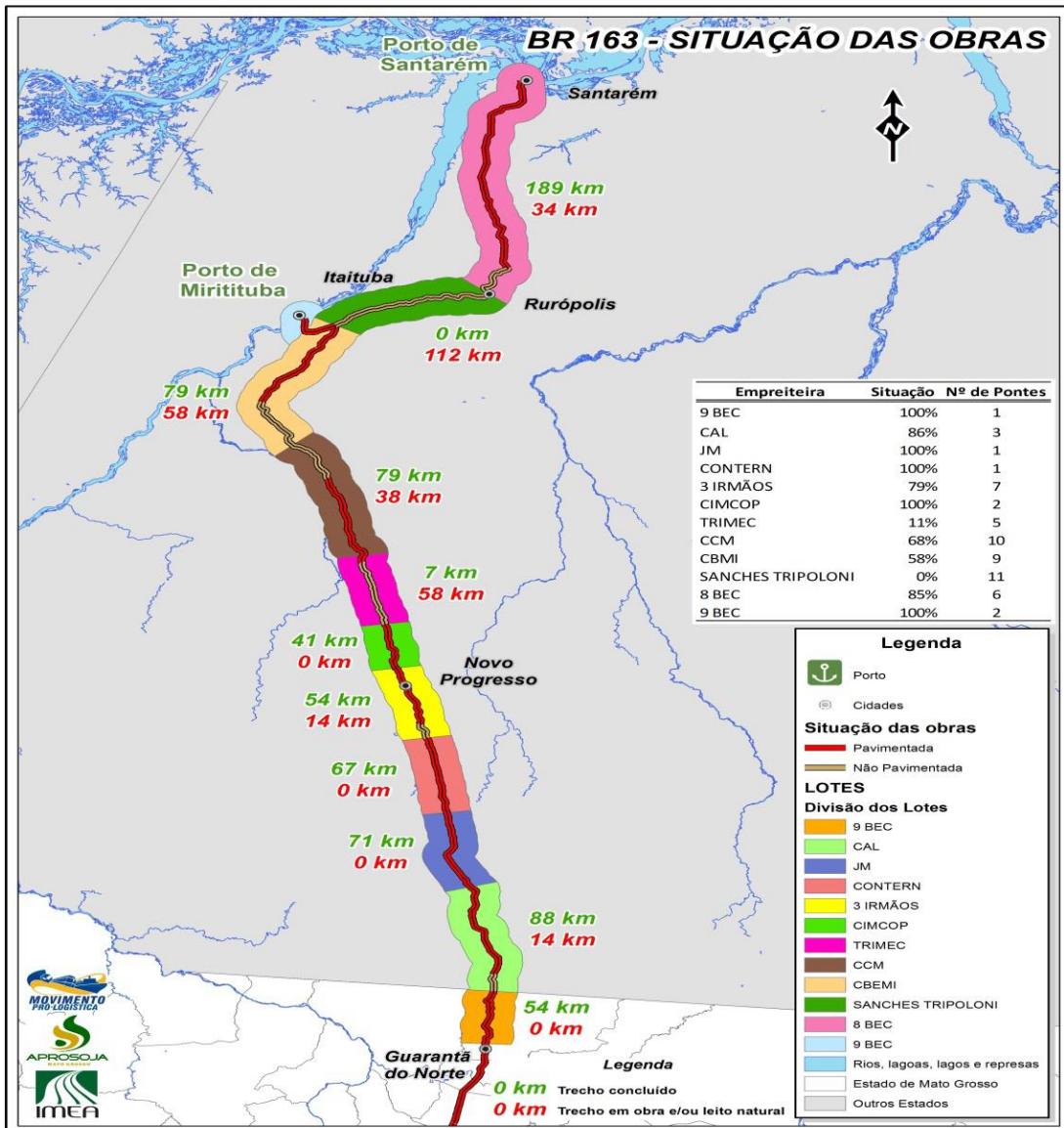
A Rodovia BR-163 tem na sua localização um dos maiores trunfos econômicos para o escoamento de grãos. Conforme já visto, representa uma considerável economia nos custos de transporte da grande e crescente produção de soja e milho do Centro e Norte mato-grossense:

[...] A questão sobre a pavimentação da BR-163 é tão importante para o Mato Grosso que, no caso desses agricultores, a circulação é um dos seus principais entraves para um maior ganho de competitividade. A BR-163 sempre apareceu como uma das principais alternativas para o escoamento da produção, sendo este um assunto tão estratégico que, em 1966, foi fundada a Associação de Desenvolvimento Regional para conclusão da BR-163 com sede em Sorriso (MT), formada para pressionar melhorias nesse eixo de escoamento. O interesse privado é tão forte que já foi até proposto para o governo federal de um grupo de empresários asfaltaria o trecho paraense da rodovia Cuiabá-Santarém, cabendo assim à iniciativa privada os investimentos na infraestrutura da rodovia. (COSTA, 2012, p. 36)

Desde do início da década de 2000, a parte do Estado do Mato Grosso já estava pavimentada, com problemas de manutenção em alguns trechos (COSTA, 2012; MARGARITT, 2012).

Grupos diretamente interessados na conclusão das obras de pavimentação da rodovia, capitaneado pela Aprosoja-MT e o movimento Pró-logística, realizaram no final de 2013 um

“estradeiro⁹¹” para verificar em que situação se encontrava o grande trecho da BR-163 de Guarantã do Norte (MT) a Santarém (PA). O resultado foi apresentado no mapa 12 a seguir:



Mapa 12: Situação das obras na BR-163 em novembro de 2013

Fonte: FEMATO (2013)

Segundo o relatório da FEMATO (2013), mostrando o resultado do “estradeiro” realizado pelas entidades, em todo trajeto percorrido, o trecho de 335 quilômetros entre o Distrito de Campo Verde, em Itaituba-PA, e Santarém-PA é o mais complicado, com 146 quilômetros sem pavimentação. Como resultado desta observação, feita ao longo da rodovia, no fim de 2013 havia 328 quilômetros não pavimentados dos 1.005 quilômetros entre a divisa de Mato Grosso e Pará, até Santarém. Já da divisa até o distrito de Miritituba, onde estão sendo construídas as Estações de Transbordo de Carga (ETC’s), eram 182 quilômetros não pavimentados.

⁹¹ Fiscalização não oficial feita por com apoio de entidades ligadas aos produtores e as empresas exportadoras de soja no estado do Mato Grosso.

A crise fiscal e econômica no Brasil, a partir de 2012, levou a mudanças institucionais sobre formas e procedimentos para realizar investimentos na rodovia BR-163 e em outras malhas rodoviárias do país. O PIL de 2015, aponta para processos de concessão à iniciativa privada visando acelerar a pavimentação diante da indisponibilidade de recursos públicos.

Segundo o Globo Rural (2016), a rodovia BR-163 entre Sinop e Itaituba está incluída no PIL de 2015, e o processo de concessão iria entrar em fase de audiência pública. A intenção do Governo Federal é conceder por 30 anos a administração de 976 quilômetros à iniciativa privada. Já foram concedidos os trechos da BR-163 entre Sinop e a divisa de Mato Grosso com Mato Grosso do Sul, arrematado pela Odebrecht Transport, empresa de logística criada pela Odebrecht para administrar rodovias.

A localização da BR-163 é estratégica para redução de custos de transporte de grãos ao Norte e ao Sul, entretanto as obras de pavimentação não conseguem acompanhar a demanda de grupos organizados por produtores e empresas compradoras. A Aprosoja e o movimento Pró-Logística realizaram outra estradeira no início de 2016:

Em nota divulgada nesta quarta-feira (20/1), os organizadores da viagem informaram que, de Sinop (MT) até Itaituba (PA), onde está localizado o Porto de Miritituba, faltam ser asfaltados 104 quilômetros. E, de Itaituba até Santarém (PA) faltam outros 88. Nessa parte do trajeto, a BR-163 intercala-se com uma parte da BR-230, a Transamazônica. (GLOBO RURAL, 2016, p. 1)

Segundo informações do Globo Rural (2016), os problemas não se concentram apenas nos trechos sem pavimentação asfáltica, pois nos locais, onde há pavimentação mais antiga, o asfalto não está em boas condições, devido ao intenso tráfego de carretas, precisando de manutenção periódica.

A rodovia BR 163 é muito importante para o escoamento de soja do Mato Grosso ao Estado do Pará, para realização do transbordo de cargas em Itaituba ou ao embarque no porto graneleiro em Santarém. Essa rodovia é estratégica para o setor exportador, mas também tem grande relevância para os municípios localizados ao longo da estrada e para suas comunidades e outros municípios, que fazem parte da área de abrangência. O fluxo de carretas durante as safras de grãos, que ocorrem praticamente o ano todo, trazem reflexos diretos nos municípios de Moraes de Almeida, Altamira (Distrito de Castelo dos Sonhos), Novo Progresso, Itaituba, Rurópolis, Belterra, Mojuí dos Campos e Santarém.

Na seção a seguir, analisaremos as repercussões regionais da expansão da logística e infraestrutura voltados ao agronegócio exportador em Itaituba, onde se concentra um dos complexos portuários para o transporte de cargas aos portos graneleiros do Norte do país.

3.2- AGRONEGÓCIO DA SOJA EM ITAITUBA

O município de Itaituba e a área do seu entorno são especialmente afetadas pela dinâmica de escoamento da soja e de milho das carretas vindas do Mato Grosso. Além do fluxo de carretas nas rodovias BR-163 e BR-230, que caminham juntas entre os municípios de Itaituba e Rurópolis, o complexo de terminais portuários, que estão se instalando no distrito de Miritituba e de Santarenzinho, estão trazendo transformações socioeconômicas e fundiárias, e estão alterando aspectos do modo de vida das comunidades locais. Veremos a seguir como está se dando a instalação do complexo portuário na região de Itaituba, processo desencadeado por mudanças institucionais, promovidos pelo governo brasileiro, através de programas de logística e da lei dos portos de 2013, novo marco regulatório que viria a facilitar as autorizações de atuação portuária no país e viabilizar os investimentos de empresas ligadas ao agronegócio da soja e à logística de exportação de grãos. Em Itaituba, existem, entre terminais já instalados e

projetos futuros mais de 20 empresas atuando para utilizar as áreas portuárias estratégicas presentes no âmbito regional.

É importante entender também as dinâmicas locais, a partir do ponto de vista de atores estratégicos da região, tanto ligados ao complexo portuário quanto ao setor público e as comunidades locais. Para isso, realizamos duas viagens para realizar pesquisas de campo. A primeira, em janeiro de 2015; e a segunda, em novembro de 2016. A primeira de caráter exploratório, para estabelecer contatos com atores relevantes à pesquisa; a segunda, um pouco mais longa, ampliando os grupos sociais a serem contatados e/ou entrevistados.

3.2.1- Instalação do complexo portuário em Itaituba

Para as cadeias do agronegócio exportador, a situação dos portos brasileiros tem sido identificada como um dos principais entraves para o desenvolvimento do setor. Especialmente relacionados aos altos custos e à pouca eficiência nas operações portuárias.

Os problemas econômicos, institucionais e de políticas públicas do setor portuário brasileiro já era alvo de preocupações dos governos e da iniciativa privada nos anos 1990, quando houve a retomada e expansão da pauta de exportações do país. Em 1993 foi editada uma Lei de Modernização de Portos⁹² e, nos anos 2000, um Decreto de 2008⁹³ produziram novas regras portuárias, buscando flexibilizar as operações do setor:

A Lei nº 8.630/1993 foi promulgada com o objetivo de tornar os portos mais ágeis e competitivos, frente ao mercado internacional, uma vez que os custos operacionais eram muito superiores aos praticados no exterior. Por meio dessa lei, praticamente todos os serviços e estruturas até então operados pelo Poder Público (seja na esfera Federal, Estadual ou Municipal) tiveram sua prestação delegada à iniciativa privada, por meio de licitação, ficando este apenas com a administração/gestão e com papel de autoridade portuária (FARRANHA, 2015).

A Lei de 1993 tinha como objetivo principal “prestar delegação” à iniciativa privada nas operações portuárias, arrendando áreas do Governo através de licitações ou de leilões. Em 2008, foi editado um Decreto nº 6.620, sobre as políticas portuárias, disciplinando a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, definindo as possibilidades de participação de entes públicos ou privados no fomento e desenvolvimento dos portos nacionais (FARRANHA *et al.*, 2015).

Esse decreto trouxe como principais inovações a possibilidade de ampliação da área de portos públicos arrendados e a autorização de exploração de portos de uso privativo⁹⁴, ou seja, em áreas privadas, fora de portos já previamente organizados. Apesar destas novas regras institucionais com Lei e Decreto, o setor portuário ainda se encontrava com travas burocráticas. Apesar de as modificações, trazidas pelas normas mencionadas terem buscado aprimorar e dinamizar a atividade portuária, verifica-se, ainda, muitos aspectos deficientes no setor. A dificuldade, o custo e o tempo para a realização de operações indicam que, após 16 anos da edição da Lei n. 8.630/1993, continuaram a existir significativos problemas estruturais a serem resolvidos. Em função disso foi lançado em 2012 uma Medida Provisória nº 595 do Governo Federal, com a seguinte “exposição de motivos”, assinada por um grupo de ministros⁹⁵:

⁹² Lei nº 8.630/1993.

⁹³ Decreto nº 6.620/2008.

⁹⁴ O marco regulatório do setor portuário (Lei nº 12.815/2013 e Decreto nº 8.033/2013) definiu novos termos para exploração de Terminais de Uso Privado (TUP), Estações de Transbordo de Carga (ETC), Instalações Portuárias de Turismo (IPT) e Instalações Portuária de Pequeno Porte (IP4) (MINISTÉRIO DOS PORTOS, 2016).

⁹⁵ A “exposição de motivos” da Medida Provisória nº 595, 2012 foi assinada pelos ministros da época: Leônidas Cristino (Secretaria de Portos), Guido Mantega (Fazenda), Paulo Sérgio Oliveira Passos (Transportes) e Luís Inácio Lucena Adams (Advocacia-Geral da União).

[...] alegam que passa pelos portos brasileiros 95% do fluxo de comércio exterior do país e que para atender às necessidades de crescimento da economia faz-se necessário um novo modelo baseado na expansão da infraestrutura e modernização da gestão portuária, no estímulo ao investimento privado e no aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação das barreiras à entrada.

Para isso, afirmam que é preciso restaurar a capacidade de planejamento do setor e redefinir competências da Secretaria de Portos, responsável pelas licitações e fiscalização dos agentes do setor, e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que cumprirá as atividades típicas das agências reguladoras, como a de promover as revisões e reajustes de tarifas.

Também julgam imperativo aprimorar o marco regulatório, com regras claras e precisas a fim de garantir maior segurança jurídica para a participação da iniciativa privada na operação dos terminais portuários. Propõem-se dois regimes diferentes de operação portuária: (i) associado à infraestrutura pública (concessão e arrendamento) submetidos a processo licitatório, onde deverá ser observado o critério de maior movimentação de carga com menor tarifa, de modo a garantir o aumento da oferta com os menores custos possíveis; (ii) associado à infraestrutura privada (autorização), formalizado por contrato de adesão, precedido de chamada pública, que tem o objetivo de divulgar a existência de interessado em explorar determinada instalação portuária. Alegam ainda que o novo marco proposto elimina a distinção entre movimentação de carga própria e de terceiros nos terminais privados, sendo essas operações por conta e risco dos investidores.

Nesse novo arranjo argumentam que caberá ao poder concedente planejar o setor em conformidade com as políticas de logística integrada, definir diretrizes para os processos licitatórios do setor e celebrar os contratos de outorga.

Também ressaltam que a medida provisória institui o Programa Nacional de Dragagem II e prevê a pactuação de metas de desempenho entre a Secretaria de Portos da Presidência da República e as Companhias Docas.

Lembram, ademais, que a Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal com vistas a garantir novos investimentos e conferir segurança jurídica aos contratos de arrendamento e adesão e aos termos de autorização.

Por fim, defendem a urgência da medida, em razão da premência de solução que permita a realização dos novos investimentos planejados para o setor e, por conseguinte, a expansão da economia e da competitividade do País (MEDIDA PROVISÓRIA nº 595, 2012).

Para Farranha *et al* (2015), com a edição da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, foi estabelecido um novo marco regulatório para o setor portuário brasileiro. Um dos seus objetivos principais foi proporcionar mais agilidade e modernizar o setor, reduzindo os custos das transações. De forma articulada à essa MP foi lançado em 2012 o Programa de Investimentos em Logística (PIL):

[...] com o objetivo de retomada dos investimentos em rodovias e ferrovias com o objetivo geral de restabelecer a capacidade de planejamento integrado do sistema de transportes. Além disso, este programa visava à integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos para haver articulação com as cadeias produtivas, além da criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), vinculada ao estado do MT (PÉGO, p. 17, 2016).

No fim de 2012, foi lançado o PIL de portos, com os seguintes objetivos:

[...] acabar com as barreiras à entrada, estimular a expansão dos investimentos do setor privado, modernizar a infraestrutura e a gestão portuária e aumentar a movimentação de cargas com redução de custos. Previa investimentos totais de R\$ 54,2 bilhões, sendo R\$ 31 bilhões até 2015 e R\$ 23,2 bilhões em 2016 e 2017, distribuídos em R\$ 6 bilhões para a região Norte (Itacoatiara/Manaus, Belém/Miramar/Outeiro/Santarém/Vila do Conde, Macapá e Porto Velho); R\$ 11,9 bilhões para a região Nordeste (Itaqui, Pecém, Recife/Suape, Cabedelo, Maceió e Aratu/Salvador/Porto Sul/Ilhéus); R\$ 28,6 bilhões para a região Sudeste (Vitória, Itaguaí e Santos/São Sebastião); e R\$ 7,7 bilhões para a região Sul (Paranaguá/Antonina, Imbituba/Itajaí/São Francisco do Sul e Porto Alegre/Rio Grande) (PÊGO, 2016, p.17).

Com a nova lei dos portos, muitas empresas logísticas do agronegócio passam a buscar autorizações de atuação portuária junto à Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ) na área do Arco Norte e com foco em Itaituba:

A descoberta de Itaituba como centro logístico portuário deve se a um conjunto de fatores, dentre os quais: i) a distância mais curta em relação aos produtores de grãos do Mato Grosso, assim diminuindo o custo operacional; ii) melhor acesso portuário (de trânsito) em relação aos portos de Santos e Paranaguá, principais portos exportadores graneleiros do país; e, iii) a não existência de filas de espera de navios para atracar (RODRIGUES, RODRIGUES, 2015b). (RODRIGUES; RODRIGUES, 2016, p. 29)

O processo de pavimentação da BR-163 trouxe ao município algumas empresas privadas, interessadas em escoar grãos através do sistema logístico (Mato Grosso-Pará) até aos portos de Santarém (Cargill), Barcarena (Vila do Conde) e Santana (Amapá), mas agora passando por Itaituba, com novas ETCs, armazéns, terminais portuários, empurradores e embarcações operando no município.

Um novo corredor inclui Itaituba em sua planta operacional e abre uma nova rota para a exportação da soja e do milho colhidos no entorno dos municípios de Sinop, Sorriso, Nova Mutum e Lucas do Rio do Verde, cortados pela BR-163.

Novos investimentos começam a desembarcar em Itaituba, concentrados no distrito de Miritituba e área conhecida como Santarenzinho, pertencente ao município de Rurópolis, localizado à margem direita do Rio Tapajós e próximo ao entroncamento entre as rodovias BR-163 e BR-230, cerca de 1.000 quilômetros do cinturão agrícola mato-grossense.

O objetivo é criar infraestrutura portuária no município (figura 03), para receber a produção do Centro-Norte do Mato Grosso e distribuí-la em comboios de barcaças para os portos exportadores.



Figura 03: Complexo de portos em Miritituba (distrito de Itaituba)
 Fonte: Governo do estado do Pará (2016)

A partir das mudanças legais e de políticas públicas (PAC, PIL, Lei de portos e outros), algumas empresas de transporte logístico com experiência na cadeia de grãos, e/ou algumas *tradings* multinacionais têm adquirido terrenos para a construção de estações de transbordo à margem do Tapajós, um rio naturalmente navegável para barcaças.

Para a instalação das instalações portuárias, é feito o processo de Licenciamento Ambiental para instalação e futura operação portuária. O processo de Licenciamento Ambiental é dividido em 3 partes: Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO). As empresas portuárias privadas estão distribuídas entre estas fases de operação. A seguir (tabela 16) mostra as instalações portuárias autorizadas ou em processo de autorização na região de Itaituba, abrangendo área dos distritos de Miritituba e Santarenzinho, no município de Rurópolis:

Tabela 16: Instalações portuárias autorizadas em Itaituba (ETC) - 2016

Empresa	Município	Valor de Investimento R\$	Etapa de Operação	Capacidade/ Finalidade
TERFRON – BUNGE	Itaituba	50.505.000,00	LO	4,5 milhões tol/ano para transbordo de cargas
Hidrovias do Brasil S.A. (Miritituba)	Itaituba	200.000.000,00	LO	Recepção de caminhões e carregamento de 6,5 milhões tol/ano em barcaças
Cia. Norte de Navegação e Portos – CIANPORT (Itaituba)	Itaituba	43.869.000,00	LO	
Cargill	Itaituba		LO	
Unirios	Itaituba		Em elaboração	
Chibatão	Itaituba		Em elaboração	
Ipiranga Produtos de Petróleo S/A	Itaituba	3.000.000,00	-	
Bertolini	Rurópolis		-	
Odebrecht	Rurópolis		Em elaboração	
CIAMPORT II	Rurópolis		Em elaboração	
Via Norte	Rurópolis		Em elaboração	
LDC Tapajós	Rurópolis		LP	
Caramurú Alimentos	Itaituba	45.000.000,00	LO	

Fonte: ANTAQ, PESQUISA DE CAMPO (2016)

O primeiro embarque de grãos em Itaituba foi feito a partir da formação de uma empresa de navegação fluvial em barcaças, a Navegações Unidas Tapajós (Unitapajós), fruto da união de duas *tradings*⁹⁶ de grande porte do setor: Bunge e Amaggi⁹⁷. O objetivo é realizar o escoamento de grãos, utilizando os rios Tapajós e Amazonas. O Corredor Norte, conforme já vimos, é um sistema intermodal formado por estradas, portos, hidrovias e ferrovia, que conectam as áreas produtoras de grãos aos portos da região Norte e Nordeste. O trecho dos rios, localizado entre os municípios de Itaituba e Barcarena, consiste em um importante corredor fluvial com potencial para contribuir para a “intermodalidade” na movimentação de grãos na

⁹⁶ Em Itaituba e Barcarena a empresa portuária se chama Terminal Portuário Fronteira Norte (TERFRON) também pertence as duas companhias.

⁹⁷ A empresa Amaggi possui larga experiência no transporte fluvial de grãos e operações portuárias, atuando há 17 anos em um dos principais corredores hidroviários do país, o Madeira-Amazonas, por onde escoa, todos os anos, aproximadamente 2,8 milhões de toneladas de grãos. Já a Bunge acumula conhecimento na área de logística a longo de mais de 100 anos de atuação no Brasil.

região. A carga que sai das fazendas e armazéns da região meio-norte do Mato Grosso segue por rodovia até o terminal de transbordo de Miritituba, em Itaituba, pertencente à BUNGE (foto 08).

A BUNGE, Hidrovias do Brasil e a Bertolini já obtiveram a LO. A LO da CARGILL deve sair ainda em 2016 e a da CIAMPORT entre 2016 e 2017.

De lá, as embarcações percorrem mais 1.000 km até o recém-inaugurado terminal portuário da companhia, localizado em Barcarena, onde os produtos são transferidos para navios de grande calado e enviados para Europa e Ásia, os principais mercados atendidos por essa rota. O percurso entre Itaituba e Barcarena é percorrido em três dias.



Foto 09: ETC da BUNGE em Miritituba (Distrito de Itaituba)

Fonte: Governo do estado do Pará (2016)

Segundo Schuber (2016) as Estações de Transbordo de cargas (ETC) servem para transferir a carga rodoviária para a hidroviária, que seguirão através de barcaças até os principais portos exportadores de grãos no Norte do país como o da Cargill, em Santarém; Terminal Portuário Graneleiro (TPG), em Barcarena, e o Porto de Santana, no Estado do Amapá.

O terminal da Bunge segue o padrão de outros terminais portuários do tipo ETC do corredor logístico Norte. Começou a operar no início de 2014 (Fevereiro). Em pesquisa realizada em Itaituba, tivemos a oportunidade de realizar uma “visita técnica⁹⁸” em Novembro de 2016, junto com professores e estudantes do Instituto Federal de Educação, Ciências e Tecnologia do Pará (IFPA).

⁹⁸ Ficamos sabendo durante a mesma, que aquela “visita técnica” foi uma das primeiras realizadas envolvendo a “comunidade acadêmica”.



Foto 10: BUNGE em Miritituba (Distrito de Itaituba), abril 2015.
Fonte: Sandro Leão

É feita a triagem dos grãos⁹⁹ (soja e milho), na chegada das carretas provenientes da BR-163, vindas do Mato Grosso antes do embarque das balsas. O grão não fica armazenado por muito tempo nos silos na companhia, pois existe sincronização entre o desembarque e carregamento das balsas. A capacidade de armazenagem estática, segundo o funcionário informou, é “pequena” (quatro silos, com capacidade de armazenar 400 carretas cada, no total de 1600 carretas); a lógica do sistema é de embarque imediato. A soja é embarcada em todo o primeiro semestre, e o milho durante o segundo, em função das safras no MT. O objetivo do sistema das ETCs na BUNGE é retirar os grãos do modal rodoviário e embarcar no modal hidroviário.

Mas a capacidade de “fluxo de grãos” é muito grande, por isso o instrumento mais importante deste sistema é uso de correias, que fazem o transporte entre carretas e balsas. Para descarregar uma carreta leva 40 minutos, e para encher uma balsa (barcaça) leva 24 horas. Ou seja, após a chegada das carretas os grãos são embarcados em barcaças, formando grandes comboios. A viagem entre Itaituba e Barcarena, local de embarque nos navios graneleiros, dura entre 5 e 6 dias, dependendo da época do ano e do nível dos rios.

A BUNGE não realiza limpeza ou secagem do produto. Todo o sistema operacional do porto é automático e mecanizado. A unidade tem 80 funcionários diretos e 30 terceirizados. A BUNGE faz parte da Associação dos Terminais Privados do Rio Tapajós (ATAP¹⁰⁰), sediada em Belém (e ligada à Birck Logística), contando com outras empresas que estão se instalando nesta região: Cargill Hidrovias do Brasil, CIANPORT, Odebrecht Transport, Louis Dreifus Company – LDC, Chibatão e Unirios. Outra empresa portuária já instalada é Caramuru Alimentos. A seguir a foto 10 ETC da CIANPORT, em Miritituba (Distrito de Itaituba):

⁹⁹ Não foi permitido fotos na parte interna das instalações portuárias da BUNGE.

¹⁰⁰ No momento da pesquisa foi dito que a ATAP iria se transformar em uma outra associação agregando os portos graneleiros receptores dos grãos embarcados na região de Itaituba, e esta associação se chamaria de AMPORT.



Foto 11: ETC da CIANPORT em Miritituba (Distrito de Itaituba)

Fonte: Governo do estado do Pará (2016).

A Caramuru Alimentos, até o momento, tem o único projeto para o escoamento da produção de proteína concentrada de soja (farelo) da fábrica da empresa em Sorriso, Mato Grosso. Segundo Portos e Navios (2015), a unidade no Mato Grosso tem capacidade para produzir entre 180 mil e 200 mil toneladas da proteína e toda a oferta disponível atualmente é exportada pelo porto de Santos, SP. O projeto está em fase de implantação e envolve a construção de uma unidade de transbordo em Itaituba, no Pará, e outra no porto de Santana, no Amapá. Em Itaituba, vereadores nos informaram que este farelo vai para a Noruega. Outras informações relevantes colhidas em campo, envolvendo o mercado de grãos em Itaituba, é que a soja *in natura* está sendo vendida para a China, e o milho para países da América Central e Europa, via portos da Holanda, Noruega e Suécia. Na foto 12 está representando ETC da Hidrovias do Brasil em Miritituba (Distrito de Itaituba)



Foto 12: ETC da Hidrovias do Brasil em Miritituba (Distrito de Itaituba)
Fonte: Governo do estado do Pará (2016)

Também operam de forma articulada com as instalações portuárias, os postos de triagem. Eles se situam às margens da BR-163 e servem como estacionamento e organizam a saída das carretas até às instalações portuárias das empresas em Miritituba e Santarenzinho. No momento da pesquisa, em novembro de 2016, três postos estavam “credenciados”, por BUNGE, Bertolini e HBSA, a receber e realizar a triagem de carretas (foto 13):



Foto 13: Postos de triagem na BR-163 (Itaituba), junho 2016.
Fonte: Sandro Leão

Podemos também identificar pelo menos dois grandes postos de combustível (foto 14) em construção. O primeiro próximo ao KM 30 da BR-163, no sentido Itaituba-Rurópolis; e o segundo, próximo ao Distrito de Miritiuba:



Foto 14: Postos de combustíveis e triagem em construção na BR-163 (Itaituba) , junho 2016.

Fonte: Sandro Leão

Em entrevistas realizadas juntos a dois proprietários de postos de triagem, eles deram algumas informações sobre o fluxo de carretas do ano de 2016 e suas expectativas para a safra do próximo ano. O primeiro estava há um ano com o pátio de triagem de carretas funcionando, e disse que, durante a safra de soja em 2016, a média no pátio girou em 35 carretas ao dia. Informou, ainda, que a safra de milho de 2016 foi muito prejudicada no Mato Grosso e que seu posto de triagem ficou ocioso no segundo semestre. Estava sem receber carretas há pelo menos quatro meses. Ele espera que a safra de próximos ano tenha um fluxo maior de grãos.

O segundo proprietário tem pátio de triagem funcionando há dois anos e informou os problemas enfrentados pelo negócio e as suas expectativas para a próxima safra:

Teve uma expectativa muito grande logo no início diziam que ia passar 200 carretas dia se botar no bico da caneta assim quando tá na safra vem 40, 50, 60. Quando bota na planilha o ano todo não dá 30 carretas por dia muito pouco muito pouco. Ilusão achei que podia tô devendo as coisas e não tô tendo retorno a verdade é essa agora vou esperar para ver essa próxima safra que vem. Aí esse ano teve prejuízo muito grande com milho o Brasil produziu pouco e o preço internacional ficou mais barato que o preço interno aqui aí o milho do Mato Grosso a invés de vir aqui para exportação foi para o sudeste nordeste aí ficou tudo parado eu sei que a gente tá tendo prejuízo, eles estão tendo prejuízo tá todo mundo tentando dar um paradão desse. Foi preparada uma cadeia para funcionar quando dá uma parada dessa, todo mundo fica no prejuízo vamos esperar que melhore porque não dá para ficar bancando uma despesa sem ter lucro[...]¹⁰¹

Ele ainda lembrou que precisa reformar o pátio, e realizar manutenção, mas não tem capital para investir, e caso não haja um fluxo maior de carretas, o posto não vai conseguir realizar melhorias como iluminação, área de diversão etc.

Sobre as mudanças ocorridas nos últimos anos em Itaituba, o técnico do SEBRAE no município fez a seguinte análise, ao ser indagado como a instalação dos portos vem influenciando na dinâmica da economia local:

¹⁰¹ Entrevista realizada em Itaituba em 24/11/2016.

De modo geral as empresas estão mudando por causa e o contexto do mercado eu creio que a instalação dos portos não é o principal causador dessas transformações, pela seguinte razão, porque os portos estão do outro lado do rio eles ainda tão muito nessa questão do transbordo da carga então você não tem ainda empresa de processamento. As empresas que operam os portos ainda são de fora na maioria. É claro que os portos no contexto maior da região leva com que as empresas se adequarem a esse novo padrão mas tenho dificuldade de dizer que os portos são o causador principal da mudança de comportamento empresarial é claro que ele compõe as razões mas é muito cedo para dizer que é o maior causador das mudanças. (I.R. TECNICO DO SEBRAE, p. 1, 2016¹⁰²)

Então ele foi indagado o que estaria causando mudanças no perfil dos empreendedores locais:

É uma combinação de fatores. A própria economia que está em retração, força os empresários empreendedores assim a se readequar ou em se readaptar ou se reinventar ou fecha as portas então nesse momento o momento é de reinvenção uma readequação dos seus processos e suas estratégias e outras tendendo a ficar meio que estagnadas com possibilidade desaparecerem aí eu penso que essa questão de economia é um fator determinante. E tem outro processo que tá acontecendo aí nos últimos 5, 4 anos que há uma necessidade de mudança eu acho que é pavimentação da BR-163 é um fator importante por que você permite essa ligação terrestre e permite que outras empresas de outros locais comece a se instalar aqui se você for olhar no comércio da cidade você percebe que tem empresas de rede que a 5 anos não estavam aqui que começa a forçar que as empresas da localidade comece a mudar o seu conceito vou pegar o exemplo Romeira não tinha aqui Novo Mundo teve aqui mas já fechou tem a Morena, Extrafarma e Big Ben são grandes redes que não estavam aqui há quatro anos atrás e você começa a forçar que as empresas locais tenham outra forma de gestão e outras empresas vendo a chegada desse novo conceito comece a mudar. Tem empresas que já se modernizaram nesses últimos 4 anos e eu acho que são duas coisas nesse momento eu acho que a pavimentação da BR-163 tem muito mais influência do que a instalação dos portos e a outra é que o mercado também vem mudando e com a pavimentação da BR-163 esses processos começam a ser mais rápido do que em outros momentos. (I.R. ANALISTA TECNICO DO SEBRAE, p. 1, 2016¹⁰³)

Para este Analista Técnico de projetos do SEBRAE, existe uma dinâmica local que vem impulsionando as atividades empresariais no município e que não está relacionada diretamente ao complexo de portos, talvez tenha uma relação maior com a pavimentação da BR-163, que, conforme ele diz, facilita o deslocamento terrestre de outros Estados até Itaituba. Mas as novas dinâmicas dos últimos anos se deve a um conjunto de fatores (BR-163, portos, hidrelétricas etc). Ele dá um exemplo dos novos loteamentos que se expandiram nos últimos anos, são reflexos dessas mudanças locais, e os moradores buscam este tipo de empreendimento, pois há uma expansão territorial urbana e o poder público não consegue acompanhar as demandas deste crescimento. E as empresas que operam no mercado imobiliário oferecem loteamentos com um tipo de estrutura urbana melhor do que em bairros fora deles.

A instalação deste grande complexo portuário em Itaituba está sendo impulsionada pela nova legislação sobre portos e pela perspectiva de finalização da pavimentação da BR-163. As empresas portuárias privadas se estabelecem em áreas estratégicas para o transbordo de cargas no distrito de Miritituba, provocando efeitos como alteração da paisagem, fluxo de carretas, relação de pessoas externas como caminhoneiros, níveis elevados de poeira e barulho, pressão sobre serviços públicos etc. Para acompanhar institucionalmente estas consequências da

¹⁰² Entrevista realizada em Itaituba, 15/11/2016.

¹⁰³ Entrevista realizada em Itaituba, 15/11/2016.

instalação dos portos, foi criado um protocolo de intenções, firmado entre prefeitura e empresas, conhecido como “agenda mínima ou positiva”. A seguir veremos o que significa isso.

3.2.2- “Agenda Mínima ou Positiva”

A questão do acompanhamento público do processo instalação do complexo portuário foi um elemento que foi “aparecendo” como central nas informações e argumentos de diferenciados “atores” locais. No contexto municipal, foi praticamente consenso entre os entrevistados de que o discurso das empresas portuárias de benefícios sociais e econômicos gerados são bem maiores que as expectativas criadas. É também consenso que não houve um planejamento em nível regional ou municipal, que projetasse ou construísse os cenários possíveis das transformações em curso. O que foi feito, concretamente pelo poder municipal, foi criar uma mesa de negociações para cobrar iniciativas junto às empresas, conhecidas como “Agenda Mínima ou Positiva” ou “Contrapartidas”.

A ATAP contratou a empresa¹⁰⁴ (foto 14) para elaborar e executar projetos socioambientais¹⁰⁵. Estes projetos são desencadeados por iniciativas das empresas, e prefeitura e também para atender aos condicionantes ambientais¹⁰⁶. A empresa também faz o acompanhamento da “Agenda”.



Foto 15: Empresa (Distrito de Miritituba), junho 2016.

Fonte: Sandro Leão

Segundo representante da empresa¹⁰⁷ (2016), o poder público municipal, através de vários órgãos da gestão local e as corporações que pertencem a ATAP, verificaram o que a cidade precisaria para receber estes novos fluxos e criaram a “Agenda”. Fazem parte dessa: 1- Estação de tratamento de água em Miritituba; 2- Uma ambulância fluvial (conhecida como

¹⁰⁴ Empresa especializada em prestar serviços para grandes obras instaladas, como: Hidrelétricas, Complexos Eólicos, Terminais Portuários, Rodovias e Linhas de Transmissão (AMBIENTARE, 2017)

¹⁰⁵ São cinco projetos ambientais e cinco sociais na linha de “responsabilidade socioambiental” de empresas.

¹⁰⁶ Condicionantes à instalação e operação dos portos feitas pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará – SEMAS.

¹⁰⁷ Entrevista realizada em Itaituba em 24/11/2016.

“Ambulancha”); 3- Uma série de equipamentos para o hospital municipal e secretarias; 4- 12 (doze) sinais de trânsito. A princípio, a “agenda” é fechada para o período de licenças de operação das empresas da ATAP.

Lideranças locais, como vereadores e pessoas ligadas aos movimentos sociais, foram questionadas sobre o papel do poder público neste processo de instalação do complexo portuário em Itaituba. Um representante do poder Legislativo local, informou que a negociação realizada para essa “Agenda” ficou muito aquém das necessidades do município de Itaituba¹⁰⁸:

Nós temos que ter muito cuidado com eles, quando o empresário chega na região eles veem com a mentalidade só que é ganhar dinheiro mas eles pregam que seria dada a contrapartida no social de ajudar e muitas vezes o poder público nessa vontade nessa ansiedade de ter um empreendimento aqui não prioriza o que é um importante da grande necessidade pro município isso é um erro cometido pela administração atual quando negocia com Associação dos portos os benefícios para nossa região nós perdemos muito poderia ser muito mais coisas importantes eu vejo que das negociações de contrapartida ou seja de condicionantes que município pediu para esses corpos que foram construídos aqui foi só micro sistema de abastecimento de água na vila de Miritituba só que você coisa muito pequena nós precisávamos de um atendimento maior na saúde de ampliação do centro cirúrgico Itaituba equipamentos como tomografia ultrassonografia de equipamentos modernos para atender a população porque a chegada desse projeto vai gerar violência vai gerar maior atendimento na saúde vai gerar na educação e o município Não se preparou então se essa gente chegou aqui para ganhar dinheiro e nós teríamos que cobrar deles o que nós precisamos oferecer com essa demanda que vai aumentar infelizmente na negociação municipal e foi muito pobre para pedir [...]

Ele entende que a negociação deveria englobar a infraestrutura de saúde no município e em Miritituba, um posto de saúde. Informou que a Caramuru Alimentos irá exportar farelo de soja esmagado no município de Sorriso-MT e é uma empresa que não pertence à ATAP, não estaria garantindo “contrapartidas” ao município. Esse disse que foi adversário da atual Prefeita e do seu grupo e não participou das negociações.

Outro representante do poder Legislativo local informou sobre as dificuldades que o município tem para acompanhar os processos que avançam muito rápido e as decisões institucionais e o controle ambiental não passam pela esfera municipal:

Nos últimos quatro anos que estamos aqui na Câmara temos acompanhado com uma certa preocupação porque os portos estão chegando e eles não dependem muito dos municípios porque quando eles acabam solicitando as licenças a nível do Estado e todas essas licenças são concedidas pelo Estado e quando eles chegam para se relacionar com o município já foi feito o estudo de impactos e as recomendações dos estudos para que eles possam trabalhar minimamente a questão do compromisso socioambiental mas a gente percebe que é uma questão que já vêm decidida primeiro a nível nacional pela logística que foi criada e nós enquanto movimento social aqui na década de 1990 enfrentamos uma luta aqui para o asfaltamento da Santarém-Cuiabá e Transamazônica para tirar a região do atoleiro e do abandono da buscar a integração com a região Centro-Oeste, sudeste mas nós não imaginávamos que tudo isso vinha só na lógica do agronegócio¹⁰⁹

Esse vereador fez referência a construção do Plano BR-163 sustentável, e o envolvimento de 21 ministérios, imaginava que este envolvimento institucional traria “mais desenvolvimento” do que simplesmente a pavimentação da rodovia. Entretanto, os únicos ministérios que realmente se envolveram foram o Ministério dos Transportes, através do DNIT,

¹⁰⁸ Entrevista realizada em Itaituba em 24/11/2016.

¹⁰⁹ Entrevista realizada em Itaituba em 24/11/2016.

do Planejamento e de Minas e Energia, com interesses ligados a questões e demandas “nacionais”.

As questões de interesse regional, como regularização fundiária, ambiental e áreas sociais, não foram tratadas da mesma forma; e os avanços nestas áreas foram sempre resultado da luta e de articulação política dos movimentos sociais da região. Para o vereador, os interesses que o estado defende, dando suporte institucional para viabilizar condições de instalação do complexo portuário, dificulta o acompanhamento municipal, pois as principais decisões são tomadas nas esferas federais e estaduais.

Para um dos representantes do Poder Legislativo local¹¹⁰, a instalação dos portos em Miritituba e Santarenzinho tem gerado problemas frente ao grande fluxo de carretas diárias no período das safras de grãos no Mato Grosso. Principalmente acidentes de trânsito e prostituição. Houve aumento de arrecadação municipal de impostos (ISS, IPTU, etc) de R\$ 12 milhões em 2012 para R\$ 25 milhões em 2015, em valores correntes. Entretanto as contrapartidas exigidas pelo poder público para instalar os portos, são muito tímidas e não levam em consideração todos as demandas criadas com a implantação dos portos. Para este representante do poder Legislativo local, deveria se exigir Posto de Saúde e UPA, estruturados com ambulância e demais instrumentos médicos de apoio para emergência e investimentos no hospital municipal, pois o fluxo de atendimentos tem aumentado nos últimos anos em função dos problemas já descritos.

A “Agenda Mínima” ou Positiva foi uma tentativa de estabelecer contrapartidas em termos de alguns equipamentos físicos como caixas d’água, semáforos, ambulância etc. Entretanto, esse acordo não foi assinado por empresas não vinculadas à ATAP.

3.2.3- “Transformações” nas comunidades locais

Dividimos esta seção em três áreas e distritos visitados, utilizando coleta de dados como entrevistas, fotos, visitas em empresas e futuras áreas portuárias: 1- Distrito de Miritituba, em 2015 e 2016; 2- Santarenzinho, em 2016; 3- Campo Verde (Km 30), em 2015 e 2016

3.2.3.1- Miritituba

O distrito de Miritituba é situado estrategicamente às margens do Rio Tapajós e é cortado pela rodovia BR-163 que nessa parte corre junto com a BR-230 (Transamazônica) e fica bem à frente da área urbana do município de Itaituba, do outro lado do rio. Antes da instalação dos terminais portuários, a população residia em moradias do tipo palafita ou vivia em áreas próximo às margens fluviais. Atualmente, as áreas próximas ao rio Tapajós estão praticamente todas ocupadas ou sendo ocupadas pelas empresas portuárias¹¹¹. A seguir foto 16, Área portuária em Miritituba.

¹¹⁰ Entrevista realizada em Itaituba, 15/11/2016.

¹¹¹ Conforme pesquisa de campo, os moradores destes locais vêm recebendo propostas para venda dos terrenos próximos ao rio e este movimento funciona como elemento de valorização das áreas.



Foto 16: Área portuária em Miritituba
Fonte: Governo do Estado do Pará (2016)

Alguns bairros próximos a essas áreas e às rodovias por onde as carretas que transportam os grãos trafegam, sofrem as consequências da acentuada falta de infraestrutura, mas que agora se intensifica, por exemplo, o nível de poeira proveniente do fluxo do trânsito, especialmente ao longo da BR-163/230 e dos acidentes para pedestres e automóveis de pequeno porte. O bairro de Nova Miritituba (foto 17), conforme podemos ver na foto a seguir, está localizado nessa área, distante 6 quilômetros dos portos.



Foto 17: Bairro nova de Nova Miritituba, Fevereiro 2015.
Fonte: Sandro Leão

Segundo representantes de um dos movimentos sociais que atuam no local, a região do Oeste paraense sofre os efeitos intensos dos grandes projetos nacionais que não estão tendo o devido planejamento acerca dos impactos sociais, ambientais e econômicos no local. Os projetos das hidrelétricas, de construção do complexo de portos, e do asfaltamento da BR-163 são projetos nacionais que não atendem às demandas da população já residente, em especial para os mais vulneráveis socialmente:

[...] a gente da Comissão Pastoral da Terra – CPT na BR-163 e a gente vem trabalhando na CPT e ela vai além dos conflitos agrários, ela também tem atuado nessa região com esse propósito de questionar sobre esse modelo de desenvolvimento que está sendo implantado. E, aí, claro entra a questão das hidrelétricas, dos portos de soja, do asfaltamento, enfim, um conjunto de obras que estão sendo pensadas pra cá. Então, a nossa atuação é também nesse sentido, pra além dos conflitos agrários. E, a gente já tem um tempo na região, que vem se preocupando com isso. É, a Igreja iniciou um trabalho aqui de Pastoral Social para poder se preocupar com as questões que estavam sendo pensadas pra cá, a partir do que já estava sendo executado no Xingu, com relação a Belo Monte e, aí surgiu assim um interesse da gente está estudando melhor todo esse conjunto de ... todo esse modelo de desenvolvimento que está pensado pra cá, das obras do PAC até ao capital internacional. E, aí foi que a CPT fez um projeto pra trabalhar essas questões junto com o MAB, junto com os movimentos sociais, os sindicatos, pra poder fazer um processo de mobilização das famílias e questionar quais são os impactos dessas obras e, aí se o nosso trabalho está sendo feito mesmo¹¹².

Para outro representante de um dos movimentos sociais que atuam no local, o poder público municipal e representantes das empresas construíram um discurso de que apenas com a implantação do complexo de portos seria possível criar infraestrutura para o Distrito de Miritituba:

[...] no distrito de Miritituba vocês só vão ter água encanada, vocês só vão ter uma escola e um posto de qualidade se for construído o Porto. Então, é isso que eu estou falando, é uma enrolada danada porque eles estão confundindo a cabeça das pessoas entre uma coisa que já de direito por lei e uma outra coisa que é uma compensação que complementa um direito que já é garantido por lei. Aí eu trago até o exemplo de um bairro novo que tem ali onde nós chamamos de Nova Miritituba que fica a seis quilômetros do Porto, no fim da margem que dá acesso ao Porto e, se você chegar lá você não vai ter água encanada, você não vai ter um posto de saúde lá construído, você não tem uma creche, você não tem uma iluminação pública, não tem nada disso, desses direitos que são garantidos...¹¹³

Ele descreve da seguinte forma o bairro Nova Miritituba, onde fizemos uma visita e constatamos tais condições:

¹¹² Entrevista realizada em Itaituba em 08/01/2015.

¹¹³ Entrevista realizada em Itaituba em 08/01/2015.

É, uma invasão lá, mas é como se fosse uma ocupação. Essa turma que está lá é como que..., em 2011 sofreu um desmoronamento aqui em Miritituba, em uma área de barranco e eles moravam nos barrancos, porque a maioria eram pescadores e, em época de chuva eles moram tudo lá e, a defesa civil condenou a área que eles moravam e, tiveram que partir para uma outra área, inclusive essa área prometida pelas empresas e, que, até então, assim, dessa parte a empresa cumpriu uns certos pontinhos do acordo, como a área, pois elas garantiram um terreno de 25 por 25 pra cada morador do bairro do Miritizal, e sei que terminou os terrenos ficando 10x30 e aí além disso a empresa tinha prometido que além dos terrenos eles dariam um valor de 8 mil reais e mais uma ajuda em material de construção para que cada um construísse seu pedacinho de casa lá e, isso não apareceu, o que apareceu foram os terrenos que até então estamos começando um debate com o bairro pra falar sobre a questão das titulações desses terrenos que até então ou está no nome ainda da empresa ou tá no nome aqui da Prefeitura ou tá como área pública do município que, aí nós ainda não conseguimos descobrir ainda porque tem gente que está com essa papelada por debaixo dos panos. O certo que tem hoje dentro do bairro cerca de umas 600 famílias dentro desse bairro de ocupação. Porque até então eram 93 famílias mesmo vítimas dos barrancos, mas daí depois terminou que, outras pessoas foram chegando e foram ocupando o espaço e, quem chega lá, não parece que tem tanta gente assim, porque são poucas casas, mas tem muitos terrenos vazios, mas cada um tem o seu dono. Então, pra nós assim, além das palafitas é uma outra coisa ou outra contradição clara, concreta que esses investimentos eles não são pra desenvolver a região, como outros que passaram aqui na região, que não foram para desenvolver a região¹¹⁴.

Apesar da ocupação desta área ter sido feita a partir de 2011, ela se localiza bem próximo à área de portos, e sofre pressões já relatadas acima. Neste local, quando visitamos em 2015, o posto de saúde e a escola estavam com obras atrasadas e o abastecimento de água (foto 18) era feito com um microssistema de caixas d'água.



Foto 18: Micro abastecimento de água no bairro Nova de Nova Miritituba, abril 2015.
Fonte: Sandro Leão

Esse informante ainda alertou que grande parte das promessas não foram cumpridas ainda nos prazos estipulados vinculados a tal Agenda Mínima:

¹¹⁴ Entrevista realizada em Itaituba em 08/01/2015.

Nenhuma família foi atendida, só tem a promessa. Até então o único benefício que essa turma do bairro Nova Miritituba recebeu foi nove famílias que agora receberam aquele programinha que tem do Estado aquele cheque moradia. Mas, assim, das promessas da empresa, não receberam. Inclusive, na época do desmoronamento teve um valor aí que foi recebido pelo prefeito do município de 1 milhão e meios de reais, dinheiro esse que nunca apareceu. Pelo menos a turma que estamos dialogando do bairro disse que nunca recebeu um centavo desse valor. E, aí o bairro vai funcionando assim oh!, aos trancos e barrancos, se eles querem água, eles vão lá fecham a estrada e reivindicam a água. E, que agora teve um investimento de um poço artesiano pra comunidade. Teve um recurso repassado por conta de materiais da empresa BUNGE para o bairro para a compra de cano pra fazer instalação de PVC, para fazer a distribuição e, terminou que essa quantidade de cano que chegaram não deu pra distribuir água pra todo mundo. Então, quem quer água no bairro tem que ir lá pegar a enxada, o enxadão, cavar o buraco, comprar o cano, e fazer isso por conta própria a instalação de água na sua residência porque não tem essa distribuição de água pra todo bairro. E, pra nós é isso que ficamos questionando assim: como é que se faz um grande investimento numa região como esta, da onde já foi tirado tanto da riqueza e nós continuamos aqui na pendengas, continuamos do mesmo jeito, assim, basicamente, porque não mudou muita coisa aqui em Itaituba. Desde a década do ciclo da seringa, depois do ouro, da madeira e agora essa promessa de desenvolvimento com as barragens e portos e, não tem visto assim um avanço de políticas públicas¹¹⁵.

Um representante do poder Legislativo local, analisou, em 2016, os efeitos do novo complexo portuário em Miritituba, ressaltando o grande fluxo de carretas durante a safra e a falta de planejamento para atender o aumento da demanda com saúde e com infraestrutura:

Miritituba era uma comunidade pacata você pensa que hoje chegando mil carretas por dia e serão quatro mil carretas por dia então nós estamos muito preocupados porque por causa da prostituição a violência no trânsito e não estamos brigando por uma lei municipal para que não entre as carretas por aquela área urbana há um projeto para que haja uma estrada Portuária 5 km antes da Vila de Miritituba para poder não entrar dentro da Vila lá na frente mesmo para ter um desvio para sair na frente dos portos quer dizer tem que haver um planejamento e administração que tá aí hoje não sentou o poder municipal ou empresários que o município tem que defender a soberania do município e os empresários tudo o que é bom para eles pode não ser bom para nós, o negócio deles é ganhar dinheiro. O que nós estamos vendo hoje é muito pouco para o município é claro tá gerando emprego mas esses empregos é mais naquele período de construção mas depois que a obra é concluída gera pouco emprego na realidade por exemplo uma coisa que a gente reclama são essas carretas, o abastecimento de combustível Eles tão fazendo lá em Novo Progresso e Novo Progresso é o que uma cidade no eixo que fica no meio entre a ligação Mato Grosso e Pará ou seja entre centro de produção e centro de exportação é lá que é abastecido e é feito a manutenção das carretas e aqui ficam só os problemas sociais¹¹⁶.

Este informante ainda destacou que o Distrito de Miritituba não tem Delegacia de Polícia e vem enfrentando aumento da criminalidade e que o único projeto importante foi o microssistema de água para comunidade.

3.2.3.2- Santarenzinho

O Distrito ou comunidade de Santarenzinho está localizado no município de Rurópolis, região às margens do Rio Tapajós, próximo a BR-163/230, nas cercanias do Distrito de Campo Verde (KM-30) em Itaituba. Sua área é utilizada, assim como em Miritituba, para a expansão

¹¹⁵ Entrevista realizada em Itaituba em 08/01/2015.

¹¹⁶ Entrevista realizada em Itaituba em 24/11/2016.

do complexo de portos do tipo ETC (figura 04) e tem apresentado grande pressão imobiliária sobre moradores das áreas ribeirinhas e do entorno, conforme podemos constatar no local.



Figura 04: Complexo de portos em Santarenzinho (Rurópolis)

Fonte: Governo do estado do Pará (2016)

No momento da pesquisa a área era de difícil acesso, sem estradas pavimentadas, com fazendas de gado e pequenas comunidades rurais e ribeirinhas. Após sair da BR-163/230 à altura do km 30, próximo à Campo Verde, tivemos que rodar entre 15 a 20 km, para acessar os terrenos às margens do rio Tapajós. Segundo informações, colhidas no local, as empresas estão realizando a “manutenção” das estradas de terra, entretanto deverão ser feitas obras para melhorar o traçado das estradas e aumentar a largura das pistas, devendo ocorrer a pavimentação das mesmas, com a operação dos portos. A foto 19 evidencia a estrada de acesso à comunidade:



Foto 19: Estrada de acesso à comunidade de Santarenzinho, julho 2016.

Fonte: Sandro Leão

Nós fomos à casa de um antigo morador na comunidade do Santarenzinho (foto 19), e ele nos falou que já lhe ofereceram 8 milhões de reais pela sua área e ele fez a contraproposta de 10 milhões. A empresa resolveria a questão da documentação/regularização da terra para a venda, mas ocorreu a crise da “Lava Jato” e os representantes desta empresa não retornaram. Outra empresa o procurou para oferecer 7 milhões, mas este morador negou a proposta de venda, pois disse que trabalha nesta área há 34 anos e, se for para vender, ele espera um melhor valor, pois percebeu que há concorrência entre empresas para adquirir as terras.



Foto 20: Terreno de antigo morador na comunidade de Santarenzinho, abril 2016.

Fonte: Sandro Leão

A família deste morador é constituída por sete membros e, destes, cinco ainda residem no local, os quais são herdeiros da propriedade, cuja área é de praticamente 100 hectares (500 x 2.500 metros).

Visitamos as áreas onde serão construídos os portos da Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A – LDC, Bertolini, Ipiranga e da Odebrecht Transport. Esses portos estão na fase de Licenciamento Prévio, e ainda então tentando adquirir áreas, e utilizando estradas precárias e de difícil acesso. A seguir foto 21, de uma área da comunidade de Santarenzinho:



Foto 21: Área da comunidade de Santarenzinho, Novembro 2016.

Fonte: Sandro Leão

As empresas neste momento estão adquirindo áreas vizinhas àquelas já adquiridas. A Odebrecht Transport já solicitou à SEMAS a LP de instalação, ainda não concedida. A Bertolini está em processo. A Ipiranga não apresentou o pedido de LP, mas segundo informações no local, "deu condições à estrada de acesso" a estas áreas portuárias em Santarenzinho, passando pelas comunidades de São Raimundo até chegar à beira do rio. A LDC já possui 50 hectares (foto 22):



Foto 22: Área de propriedade particular de empresa portuária, novembro 2016.

Fonte: Sandro Leão

As empresas já adquiriram terras, mas continuam negociando com moradores locais para expandir as suas áreas portuárias ou áreas próximas dos portos que serão utilizadas para as atividades de suporte, que envolvem todas as estruturas a serem implantadas como armazéns, estacionamento, área administrativas etc.

Outro elemento impactante nestas áreas às margens do Rio Tapajós são a presença de vestígios arqueológicos, conforme foto 23 a seguir:



Foto 23: Vertígios arqueológicos em Santarenzinho, novembro 2016.

Fonte: Sandro Leão

Segundo Rocha et al., (2016), as obras de implantação de portos como o terminal LDC Tapajós podem representar “um risco real e irreversível ao patrimônio arqueológico na localidade onde o mesmo será instalado”. Por isso são necessários estudos ambientais na região, onde os terminais portuários serão implantados. Conforme as fotos acima e o RIMA, elaborado para a implantação do terminal da LDC, foram encontrados na região de Santarenzinho muitos vestígios arqueológicos já identificados.

Caso sejam encontrados, a partir destes vestígios, os sítios arqueológicos, “não poderá haver nenhuma construção na área, até que eles sejam retirados e destinados a um museu ou outra fundação que os proteja”. (ROCHA et al., 2016).

A seguir apresentaremos (foto 24) o caso de uma moradora local para maior compreensão dos processos locais e as das pressões empresariais nas áreas com potencial portuário. A proprietária e moradora da área chegou por lá aos 14 anos para trabalhar como professora sem nenhuma experiência da função. Ali “aprendeu” a exercer a função, trabalhando com as crianças (Primeira à Quarta Série do Fundamental) de manhã e à tarde.



Foto 24: Área de propriedade particular de morador local, novembro 2016.

Fonte: Sandro Leão

Ela trabalhava numa escola que ficava em uma área considerada comum a toda as famílias residentes na comunidade de Santarenzinho, e que estava sendo negociada para uma empresa portuária. Nesta área, havia o barracão social da comunidade, assim como a escola, a igreja, e um motor de fornecimento de água. Todas essas estruturas foram destruídas por um grupo de

moradores que tinham interesse em vender suas áreas, conforme podemos ver nas fotos 25 a seguir:



Foto 25: Estruturas de escola na comunidade Santarenzinho, novembro 2016.

Fonte: Sandro Leão

O terreno de sua propriedade vem recebendo propostas para compra, entretanto ela e seu marido gostam do local, onde vivem há trinta e dois anos e, ainda, resistem em sair de vez da área:

Muitas propostas para a gente vender e aliás mesmo agora o prefeito já colocou para minha filha que tem que ir para Cidade Porque nós já estamos velhos eu e meu marido e, está de olho né, e que nós temos de ter lazer muito lazer e repouso para nós morar. Mas eu disse que aqui eu estou muito melhor e o meu genro disse, pois vai dizer lá para ela vai lá dizer.... Para a minha filha. Eu não tenho vontade de sair daqui não. Gosto muito daqui mas eu sei que eu não vou ficar aqui muito tempo, devido quando os portos começarem, eu acho, muita gente diz que vem junto poluição vem, hoje a gente dorme com as portas abertas de noite se levanta e vai fechando as portas, quando começar isso a gente não vai mais poder ficar assim, eu acho, que vai ser uma tristeza muito grande de um dia ter que sair¹¹⁷.

A moradora informou que, após alguns moradores terem destruído a infraestrutura da comunidade, a empresa (foto 26), que havia negociado a compra do terreno e dito que seria mais fácil comprar se não houvesse as estruturas comunitárias, desistiu da compra.



Foto 26: Estruturas da igreja na comunidade Santarenzinho, novembro 2016.

Fonte: Sandro Leão

¹¹⁷ Entrevista realizada em Itaituba em 26/11/2016.

Segundo a informante, os moradores agora realizam a Missa à sombra de uma árvore e se sentem muito mal com a situação e, sempre quando termina a missa “choram em grupo, lembrando da antiga comunidade”. Ela não soube informar qual a empresa e qual o valor exato oferecido para compra do terreno, entretanto disse que estes valores giram em torno de 10 a 15 milhões de reais. Além disso fez um relato do dia do “acontecimento”, quando foram demolidas as estruturas da comunidade:

Rezava naquela igreja, o povo são vocês, a gente vai levantar essa bandeira vamos juntar para a gente reconstruir e até achar um local para fazer a igreja, e o povo tudo ficou triste, as pessoas chorando mesmo, parecia criança. Foi no dia que eles fizeram essa quebradeira eu estava em Santarém, eu estava até doente só estava meu marido aqui. Aí eles mataram um porco nosso tiraram o couro botaram lá, meu marido bem pertinho vendo tudinho mas não falou nada porquê eles estavam armados.

Na interpretação da informante, tudo isso foi uma forma de intimidar as pessoas que ainda não resolveram vender suas terras.

3.2.3.3-Campo Verde (km 30)

Campo Verde (foto 27) é um distrito a 30 km do município de Itaituba a beira da BR 163 e recebe a influência do fluxo total de carretas de grãos vindos do Mato Grosso em direção aos portos da região de Itaituba, e o contrafluxo, quando elas voltam ao Estado de origem. Ou seja, as carretas circulam nos dois sentidos da rodovia no período da safra:



Foto 27: Distrito de campo verde no KM-30 da BR-163, novembro 2016.

Fonte: Sandro Leão

É uma comunidade que tem lideranças políticas ligadas à igreja, caso da CPT que atua para garantir direitos e melhorias de infraestrutura aos moradores locais e pequenos produtores rurais. Buscam desenvolver projetos que fortaleçam o vínculo do trabalhador rural com a terra, através, por exemplo, do Fundo DEMA¹¹⁸. Essas lideranças se mostraram atentas à implantação

¹¹⁸ O fundo DEMA é um fundo fiduciário criado em 2003, que apoia projetos coletivos dos “Povos da Floresta – povos indígenas, quilombolas, comunidades extrativistas, ribeirinhas e da agricultura familiar”, que visem a

dos portos na região de Itaituba, os problemas e as transformações e as consequências destes processos:

Uma das primeiras mudanças que nós conseguimos visualizar é a especulação, a especulação fundiária principalmente pra uma área de terra muito quebradiça, não é tão boa pra agricultura, não é tão agricultável, mas pra criação de gado. Então o preço baixo que tem das propriedades aqui com relação ao Mato Grosso e o povo que está vindo, com investimentos são do Mato Grosso a maioria, então eles se interessam muito pela compra de terra. Então a gente vê hoje, o êxodo rural que já estava acontecendo, aumentou, aumentou muito. As comunidades que a gente acompanha pela pastoral da terra dá pra ver a diferença. O número de pessoas na zona rural, se diz as pequenas comunidades e as vicinais e aumentando o inchaço populacional nas vilas. Pode citar aqui a vila de Divinópolis no município de Rurópolis, no Km-70. Aqui no (Km) 30, no Campo Verde no Município de Itaituba e Miritituba. São os distritos que tem crescido bastante, é inchaço populacional, mas não veio acompanhado de infraestrutura, parte que não está acompanhando essas pessoas. Então vc consegue visualizar a outra parte pessoas que vem de fora, ocupar os espaços nessas empresas que estão se instalando. Só aqui no distrito (Campo Verde – Km 30) tem três postos de combustível sendo iniciado e tem um funcionando e tem mais três. Dá de ver uma grande movimentação de pessoas de outros lugares com infraestrutura sendo colocada. Mas pra comunidade local não tem respaldo. Se for querer comparar o povo que estava, eles continuam do mesmo jeito e um pouco mais rejeitado por que não tem a infraestrutura que poderia acompanhar esses grandes projetos que viriam para melhorar a vida de quem já estava aqui. Ou seja, a pessoa pode vender a propriedade por um dinheiro que ela acha que no momento é importante, depois ele acha que fez besteira, por que o valor não condiz com a realidade que ele tá vivendo. E aí ele se obriga a trabalhar pra essas pequenas ou grandes empresas que estão se instalando. Então a gente vê essa diferença, essa disparidade muito grande com relação com quem já está com quem tá chegando com essa visão de mundo mais diferente¹¹⁹.

Ele traça uma análise dos fluxos que vem ocorrendo na área de influência dos portos: Miritituba até Campo Verde (km 30), incluindo Santarenzinho, área de aumento populacional, de novas empresas, postos de combustível; e esse movimento na sua visão é um risco para os moradores e produtores rurais que resolverem vender suas terras em função da pressão imobiliária e do aumento de preço de terras já sentida em toda região.

Em entrevista realizada com representante do movimento social em Campo Verde – Km 30, um imigrante que veio de Santa Catarina em 1975 para a Transamazônica e é um dos líderes mais respeitados pela comunidade local:

Eu vim de Santa Catarina, do município de Bom Retiro. Então aí começou a desenvolver o Km 30, começaram a lotear, o loteamento aqui pros colonos. Então, na época o foco era mais o garimpeiro que se colocava aqui, pegava o lote, fazia casa e deixava a mulher aqui e ia pro garimpo. Então, a comunidade começou a crescer, mas, daí vieram os colonos também, aí foram feito o colégio, através da mão-de-obra dos próprios agricultores que fizeram o colégio¹²⁰ [...]

Ele comenta o processo de aquecimento do mercado imobiliário nesta região, citando o caso de um membro da sua família que vendeu o lote para uma empresa do agronegócio e que os agricultores familiares estão na expectativa de venda de lotes valorizados:

valorização socioambiental dessas populações, assim como a preservação do Bioma Amazônico, prezando pelo respeito à sociobiodiversidade, pela garantia plena dos Direitos Humanos Econômicos, Sociais, Culturais e Ambientais – DhESCA's, a Soberania e Segurança Alimentar e Nutricional, pela equidade de gênero, pela valorização e respeito à auto-identidade e a diversidade e pluralidade cultural e religiosa (FUNDO DEMA, 2017).

¹¹⁹ Entrevista realizada em Itaituba em 09/01/2015.

¹²⁰ Entrevista realizada em Itaituba em 09/01/2015.

Aí já tem a Cargill que comprou um lote do meu irmão, aqui no Km 28 e, por enquanto ainda não mexeram, mas já compraram o lote dele por 2 milhões de reais. Aí tem uma proposta dessas firmas que tem aí, a BUNGE, é um grupo de 6 empresas. Aí já tive conversando com uma senhora que de vez em quando está por aqui, a Fabíola é o nome dela, então, esse grupo, dessas 6 empresas que estão estudando e nós fizemos um programa pra eles que é o seguinte, que a gente não queria que essas carretas passasse por dentro da Vila. Então, eles estão estudando, porque vai sair um porto aqui na vicinal do Km 30 que vai sair lá no Santarenzinho. Aí tem um porto lá de Mirituba. Então, eles estão estudando a possibilidade de tirar o asfalto por fora pra não passar... porque vai passar 1500 carretas diariamente de soja, milho, farelo de soja do ano que vem pra cá. Aí então nós fizemos o pedido, por favor, então, vê se tem condições de tirar essas carretas daqui do centro do Km 30. Porque você já pensou com o movimento, o perigo que vai ficar isso pra criança de escola, motocicleta, carros, essas coisas e o tumulto que vai dar isso aqui. Então, eles estão estudando a possibilidade de tirar o asfalto por fora, uns dois quilômetros aqui e sai ali em cima, pega a vicinal do Km 30 aí o posto já estão construindo lá no Santarenzinho. Aí outros parece que vão tirar aqui ou tira aqui pro Km 28, um Km aqui que sai na extrema do lote do meu cunhado ou então já sai um Km e pouco distante, mas, sai por fora da vila. Então, eles estão estudando. Aí quando eles terminarem esse estudo, quando ficar definido onde vão fazer esse desvio, ou se vão, aí então esse grupo eles querem comprar 6000 hectares de terra, próximo aqui. Então, já fizeram até proposta pra quem quiser vender os lotes mandar proposta para as firmas, inclusive eu já mandei uma proposta¹²¹.

Devido à procura por áreas por parte de empresas ligadas ao agronegócio ele acredita que futuramente toda a região de Itaituba, Rurópolis e Santarém serão utilizadas para a plantação de soja:

Sim, mas aí é a soja, claro que eles querem, isso aí é claro que eles vão, quer dizer 6000 hectares de terra, as firmas deles são dos sojeiros é a BUNGE, é a Cargill, a Odebrecht essas firmas tudo elas plantam soja, então eles devem ter pego essa área aqui pra depois a gente começar... né? A mesma coisa que aconteceu em Santarém, em Belterra vai acontecer aqui. É isso aí que já estamos prevendo, quer dizer, a vila aqui vai desenvolver, mas, não vai dar muito desenvolvimento porque o movimento maior vai até Mirituba. Então, o que vai acontecer é isso, se abrir isso aí o nosso município vai virar só soja também. Aí emenda Santarém, Rurópolis, que é só que aqui tem um problema que a terra aqui é muito acidentada, mas¹²².

De acordo com representante do movimento social em Itaituba, estes processos recentes desencadearam a especulação imobiliária ao longo da BR-163:

Porque começa o processo de especulação fundiária. Nós estamos nesse nível ainda, com relação a soja, a compra de terras, ali pela área do Km 30, aquela região está tendo um aumento dos lotes das terras e, isso tem uma tendência, não é a toa que um lote equivalia 100 mil reais hoje vale uma milhão. Oferecem um milhão.

Outra liderança local em Campo Verde, que acompanha algumas entidades na região das rodovias e vicinais, e trabalha diretamente com pequenos produtores rurais, apresenta sua visão sobre processo implantação dos portos:

¹²¹ Entrevista realizada em Itaituba em 09/01/2015.

¹²² Entrevista realizada em Itaituba em 09/01/2015.

É, a gente acompanha alguns entidades que estão sofrendo com essa, com a vinda e implementação desses portos na região e a gente vê uma perspectiva muito grande no sentido de aumentar o êxodo rural que a gente já percebe muitos agricultores estão vendendo seus lotes estão vindo para as Vilas mais próximas dos centros urbanos e do perdendo totalmente a sua cultura e seu modo de vida e muitos deles também, com a vinda desses grandes empreendimento eles tão deixando de se articular organizacionalmente para lutar como comunidade por política pública. Outra questão é especulação imobiliária que está muito grande na região. E os serviços que deveriam ser prioridade pelo próprio governo não estão sendo ofertados principalmente com esse aumento populacional nas vilas então esse aumento populacional não está sendo acompanhado pela, com a vinda desses grandes empreendimentos para essa região com os portos¹²³.

Essa liderança, que acompanha muitas entidades locais, cita o processo de desmobilização política, especulação imobiliária, além do problema da ineficiência dos serviços públicos em acompanhar o processo de aumento do fluxo de pessoas e trânsito de carretas nestas áreas. As áreas de maior especulação imobiliária são as de potencial portuário e as áreas onde se pretende construir centrais hidrelétricas de pequeno porte:

Campo Verde, comunidade de São Raimundo e Santarenzinho, a própria Km 120 ou 122 indo para Rurópolis que é a questão dos outros empreendimentos, também, que é complexo Cupari que Visa a criação de pequenas centrais hidrelétricas para atender, também, os portos aqui na região, então essas são as áreas que estão sendo, que estão sofrendo com essa especulação¹²⁴.

O problema do abastecimento de água é considerado, incluindo o atendimento de saúde e a falta de escolas de ensino médio, um dos maiores problemas que a região poderá enfrentar com as dinâmicas que vem ocorrendo:

A questão da água, a água continua não sendo prioridade, a oferta da água para as comunidades, a gente comunidade Campo Verde bem como ao de Miritituba ela sofre por causa que falta de água por falta de também de uma infraestrutura, como se diz, postos de saúde, essas vilas e distritos elas não ganha, ela hospital qualificado para atender a demanda populacional que hoje está, por exemplo. Nós temos três mil pessoas no quilômetro 30, nós temos apenas um pequeno posto de saúde, com dois enfermeiros para atender emergências que seria de um hospital grande, e nesse caso nós temos uma ambulância que tem que atravessar o rio, tudo até chegar lá então a pessoa corre risco de vida. Então esses serviços básicos como a própria educação também. As Comunidades elas não possui escolas de Ensino Médio elas possui anexos como o distrito de Miritituba que ele possui um anexo de uma escola estadual, ele não possui um prédio de ensino médio para atender apenas os alunos do ensino médio aqui no quilômetro 30, é a mesma coisa uma escola de nível fundamental cedida pela prefeitura, o estado desenvolver o ensino médio nós temos uma creche numa escola de ensino infantil, que funciona em parceria com a igreja mas nós não temos um centro infantil para atender as crianças da comunidade. As ruas tanto dos distritos de Miritituba quanto do distrito de Campo Verde não são pavimentadas, então ocorre muitos acidentes, aqui mesmo houve uma vítima há várias vítimas fatais por causa de acúmulo de trânsito as carretas infelizmente não tem uma sinalização que permita com que as pessoas transitem com segurança na rodovia na BR-163, e na rodovia da Transamazônica e fora que não há nem manutenção na própria estrada, onde se trabalha, onde as carretas passam, então a infraestrutura os serviços ofertados para esta população são de péssima qualidade¹²⁵.

¹²³ Entrevista realizada em Itaituba em 28/11/2016.

¹²⁴ Entrevista realizada em Itaituba em 28/11/2016.

¹²⁵ Entrevista realizada em Itaituba em 28/11/2016.

O grande fluxo de carretas é para levar grãos até os portos em funcionamento, com a perspectiva de crescente aumento, além de levar a região a se tornar um grande complexo portuário e no futuro próximo, deve trazer desafios para o poder público, como cobranças às empresas portuárias. A liderança entende que a responsabilidade deve ser partilhada entre poder público e empresas.

Em relação à mobilização política, ela fala sobre a grupos de resistência e movimentos sociais mobilizados para enfrentar os impactos não só do fluxo de carretas em Campo Verde bem como os impactos sociais em toda região:

Aqui na região do Tapajós o processo de implantação dos portos ele se deu, distinto dos portos de Santarém, primeiro na nossa região foi criado uma articulação dos portos para ocupar, para divulgar, dialogar primeiramente com as comunidades e os empresários da região, então foi vendido como o desenvolvimento, como o progresso a vir para estes empreendimentos para nossa região. O movimento social ele começou a se articular no sentido dele se fortalecer essas comunidade para lutar por seus direitos mas que infelizmente a gente que isso de investimentos realizado nesses empreendimentos a gente não consegue barrar pela via da resistência dessas comunidades de capital envolvido esses empreendimentos aí eles estão a especulação imobiliária veio muito forte aqui para região então as comunidades principalmente os agricultores que vivem sem nada sem pequenas infraestruturas; uma estrada boa, o acesso escoamento da sua produção que eles se vem obrigado a vender as suas áreas e por quantias que eles acredito que são o suficiente e que possa dar condições de melhoria de vida para eles em outros locais e é tanto que eles não sai para cidade eles vem para os distritos mais próximo que querendo ou não tem o mesmo vínculo com a terra que ele vendeu para essas empresas que é o que aconteceu muito aqui, que está acontecendo muito aqui no distrito de Campo Verde a maioria das pessoas, que vendem as terras elas vêm para o distrito de Campo Verde e elas compram uma outra colônia para eles tentarem continuar o seu modo de vida que era agricultura que era ribeirinha. Então a gente está em processo mesmo de formação eu já tinha visto várias formações em relação a resistência por eles entenderem esse processo implementação de um porto, dos impactos porque até então é muito difícil esse entendimento que este empreendimento vai trazer algum benefício para comunidade e é isso.

Desde 2012 houve quatro manifestações, com fechamento das rodovias federais (BR-163 e BR-230). A reivindicação das manifestações foi lutar pelos direitos à iluminação pública no distrito de Campo Verde, através do programa *Luz Para Todos* nos três municípios Trairão, Rurópolis e Itaituba, além da pavimentação da frente do distrito de Campo Verde.

O principal elemento modernizador no Oeste do Pará é a instalação de um sistema portuário através da construção de terminais em Itaituba e Santarém. Entretanto, os efeitos econômicos para a região são relativamente menores do que os impactos sócio-econômicos gerados. Em Itaituba, os comunitários, donos de postos e representantes do legislativo municipal, avaliaram que todo o movimento de instalação portuária não estava internalizando elementos de crescimento ou desenvolvimento econômico, como geração de emprego e renda ou melhorias dos serviços públicos do município. Muito pelo contrário, foi unânime o discurso que estes empreendimentos não estariam compensando o envolvimento territorial do município.

CONCLUSÕES

Analisamos os dois movimentos sub-regionais do agronegócio da soja no Oeste do Pará, o primeiro na região de Santarém, incluindo Belterra e Mojuí dos Campos, a partir de 1997 com a construção de um terminal graneleiro, consolidado em 2003; com o início de suas operações e a expansão do cultivo de soja na região conhecida como Planalto santareno, acompanhando o avanço para as regiões do MATOPIBA e outras áreas do bioma Amazônia. O segundo movimento ocorre em Itaituba, mas também envolve o município de Rurópolis com instalação de um complexo portuário, a partir de 2013-14 com a operação de uma estação de transbordo de cargas.

Esses movimentos não foram simultâneos, porém representam as estratégias de investimento de grupos empresariais nacionais e, principalmente, multinacionais do agronegócio exportador e de corporações ligadas à logística de transporte. Os investimentos são centralizados principalmente em estruturas portuárias privadas. As estradas, como a BR-163 e outras que compõem o corredor de exportação e escoamento a partir do Mato Grosso para região Norte, informam que a viabilidade econômica ocorre em função do menor tempo de transporte, pela utilização de hidrovias naturais em partes relevantes do trajeto feito até os portos graneleiros. Vê-se que, principalmente, as hidrovias que reduzem os custos do frete de carga de grãos¹²⁶. A utilização da região de Itaituba para a implantação de um complexo portuário permite, agora, que as principais empresas do agronegócio e logísticas possam reorientar suas estratégias de investimento para o transporte de cargas a partir deste sistema multimodal.

Em Santarém e região, o porto graneleiro da empresa Cargill continua operando, mas grande parte dos grãos exportados são provenientes da hidrovia do Rio Madeira e Amazonas, em detrimento à utilização da rodovia BR-163. As áreas rurais de Santarém foram afetadas pelo aumento do preço de terras ao longo dos últimos 20 anos, dificultando o acesso de produtores rurais de pequeno porte pelos altos preços cobrados no mercado imobiliário. A reação e mobilização social conseguiram criar um protocolo de intenções para controlar o desmatamento de florestas, a Moratória da Soja.

No momento atual, o grande conflito causado pela cadeia produtiva da soja em Santarém refere-se aos projetos de construção de novos terminais portuários graneleiros na área do Bairro do Maicá, perímetro urbano, com especificidades sociais, econômicas e naturais, pois é uma área onde residem e trabalham pescadores tradicionais. Os movimentos sociais locais estão mobilizados em relação aos projetos de novos terminais graneleiros, pois envolvem problemas sociais e ambientais e remetem as mesmas questões da instalação do primeiro terminal.

Outro problema central dos processos do agronegócio na Amazônia relaciona-se com o movimento da fronteira, ou seja, é a apropriação de terras de colonos, cujo efeito direto é a concentração e a reconversão de áreas, antes utilizadas para produção de alimentos diversificados para atender às demandas do mercado local, em monoculturas de grãos para exportação.

As decisões estratégicas de investimentos são tomadas fora da região pelas empresas e pelo governo. As empresas definem suas estratégias a partir de uma lógica econômico-financeira de acumulação e de controle da cadeia agroalimentar. O governo brasileiro toma suas decisões a partir de uma lógica política, especialmente para manter a base de apoio parlamentar e para contemplar a política macroeconômica, utilizando o comércio internacional como

¹²⁶ A experiência do transporte de cargas entre Porto Velho em Rondônia e Itacoatiara no Amazonas pelo grupo AMAGGI, serviu para reestruturar as decisões econômicas de investimento e logística em relação ao Norte do país.

mecanismo de arrecadação de divisas, ajustando as contas do balanço de pagamentos e compensando a falta de arrecadação interna.

Tem ocorrido um grande aquecimento do mercado de terras em toda região Oeste do Pará, mesmo em períodos de crise econômica nacional e internacional; a tendência de alta constante do mercado deste ativo é fruto de vários processos e empreendimentos, como ocorre atualmente, ao longo da área de abrangência da rodovia BR-163, principalmente em terras propícias à produção de grãos e à margem da própria rodovia, que estão sendo utilizadas para a construção de postos de serviços de triagem e de combustíveis, assim como hotéis e restaurantes. A principal característica do aquecimento do mercado de terras é o aumento do preço médio do hectare e, consequentemente, uma maior circulação monetária na região, causando sérios problemas em relação à desapropriação de antigos colonos diante das áreas familiares.

Na região Oeste do Pará, o discurso dos espaços "vazios e livres" na fronteira também foram apropriados politicamente pelo poder público estadual e municipal no Pará, com o objetivo de passar a ideia de que todas as áreas desmatadas, e/ou transformadas em pastagens poderiam ser apropriadas ou convertidas ao plantio de soja e de outros grãos. Entretanto, devido a fluxos migratórios anteriores, de frentes de expansão espontâneas ou de políticas de colonização dirigidas, já existia uma população rural e urbana, desenvolvendo sistemas agropecuários ou silvícolas, muito importantes tanto para o consumo das famílias rurais quanto para o mercado regional de alimentos.

É notório também, partindo da ideia apresentada por Monbeig, das zonas ou frentes pioneiras, as mudanças na paisagem, representadas pelo contraste entre os campos monocultores em larga escala e reservas florestais primárias ou secundárias, ainda muito presentes entre os municípios de Santarém e Itaituba, seguindo pela BR-163. Monbeig percebeu em suas pesquisas a transformação de terras sem nenhum valor comercial em mercadoria, frente ao avanço das frentes pioneiras em São Paulo. Esse é um dos fenômenos mais percebidos na fronteira Amazônica, no Oeste do Pará e, até o final dos anos 1990, terras rurais tinham valores muito baixos causados pelo isolamento do sistema de transporte aos mercados nacionais além da falta de sistemas produtivos integrados a políticas públicas de fomento agropecuário, compatíveis com a realidade regional. Mas a partir da expansão das atividades do agronegócio da soja, as terras agregaram valor, devido à comprovação de sua capacidade produtiva no cultivo de grãos, e tornaram-se não apenas uma terra para cultivo, também a característica de "reserva de valor" ou área para "especulação imobiliária".

Os processos na fronteira foram defendidos por Martins, quando ele diz que a fronteira é um lugar de alteridade, encontro de grupos sociais desiguais, ou seja, é um espaço de conflito. Os conflitos na fronteira Amazônica estão fortemente centrados na disputa por terras, mas existem nuances. Em Santarém são claramente percebidos desde da implantação do primeiro porto graneleiro, até os dias atuais através dos projetos de construção de novos terminais portuários. Em Itaituba, apesar das disputas políticas não terem sido tão intensas, em relação à instalação dos terminais portuários, os efeitos do fluxo e da pressão imobiliária, que caracterizam movimentos de fronteira, têm causado problemas para a manutenção das famílias e comunidades locais em seus domicílios.

A fronteira atual se diferencia das fronteiras anteriores, pelos efeitos modernizadores do agronegócio da soja, tendo como elemento diferenciador o tipo de produto e o perfil das empresas que atuam sobre o território, controlando desde a produção nas fazendas, a logística de transportes até o domínio sobre as terras.

A ocupação da região, a partir da expansão do agronegócio da soja, tem aspectos econômicos e políticos que envolvem as decisões de investimentos, fortes efeitos fundiários, sociais e ambientais. Todos esses aspectos se relacionam e envolvem posições de grupos de

interesses distintos sobre a destinação de recursos fundamentais da Amazônia, e ainda visões estratégicas do próprio desenvolvimento da região.

Em relação às estratégias dos diferentes atores sociais, nós percebemos que os grupos de produtores ou empresas portuárias buscam adquirir terrenos e lotes de terra para os seus empreendimentos, no primeiro momento, aproveitando os baixos preços do mercado imobiliário. Com o processo de mobilização de pessoas, de empresas que caracterizam a expansão da fronteira agrícola, das frentes de expansão e das frentes pioneiras, as terras vão adquirindo valor e começam a inverter a lógica do mercado com moradores locais se adaptando às novas condições de preços. Isso ficou claro quando foram realizadas pesquisas no início do Século XXI até 2005 na região de Santarém, quando o preço de terras era relativamente mais baixo em relação aos que são praticados hoje em dia, guardadas as diferenças de correção de preços. Tanto em Santarém quanto em Itaituba, os moradores locais estão mais reticentes com a possibilidade de vender as suas terras. Verificamos que em regiões com potencial portuário em Itaituba, os moradores estão estabelecendo dificuldades para venda das suas áreas, cobrando o preço do mercado corrente atual.

Toda mobilização de investimentos, voltados aos projetos logísticos de transporte multimodal na Amazônia, articulado à construção dos terminais portuários para exportação de grãos, demonstra a necessidade de se consolidar uma rota alternativa de escoamento de grãos do Mato Grosso, além da proximidade da localização dos portos do Norte em relação aos mercados internacionais em 30% em média aos custos operacionais dos fretes; também demonstra que o uso de hidrovias são de fato a forma mais eficiente e econômica de transportar grãos. A partir dos dados primários e da observação feita na região de Itaituba, é notória a viabilidade econômica, mesmo com a BR-163 ainda não consolidada como corredor de exportação, pela falta de pavimentação em alguns trechos.

Em Itaituba, o movimento de instalação do complexo portuário, com de mais de 20 empresas em fases distintas de licenças ambientais para execução das obras, torna essa microrregião a mais vulnerável e com maiores problemas a serem enfrentados por moradores locais e pelo poder público. A tentativa de estabelecer uma “agenda mínima” de serviços a serem viabilizados, para minimizar as pressões sobre a estrutura de serviços do município, foram fortemente criticadas pelos atores locais, informantes da pesquisa. A capacidade econômica dos grupos empresariais, vista no fluxo de carretas durante as safras de grãos e no volume de exportação e de lucros obtidos com atividade, não parece levar em conta os problemas locais e específicos da região Oeste do Pará. As pressões imobiliárias sobre moradores locais, com consequente perda do seu território, reproduzem os movimentos de fronteira na Amazônia.

Concluo a tese, destacando que os processos de expansão do agronegócio da soja na Amazônia são dinâmicos e mudam rapidamente. Essas mudanças estão materializadas na pesquisa, ao observarmos os investimentos estratégicos em logística de transporte nos últimos anos. No início, a região de Santarém era a ideal para acolher os complexos de terminais portuários, por causa da possibilidade de atracação de navios graneleiros, além da perspectiva de asfaltamento da rodovia BR-163. Nos últimos anos, os investimentos se dividiram com os municípios de Itaituba e Rurópolis, e o sistema de transporte incorporou o transbordo de cargas pelo rio Tapajós. As áreas propícias ao plantio de soja na região de Santarém, ao longo da BR-163 e municípios da calha Norte, são reservas estratégicas de terras para plantio de grãos, dependendo das condições do mercado internacional.

Neste momento, os investimentos logísticos de grande porte para estruturação de complexos portuários com o conglomerado de empresas em Itaituba e a perspectiva de criação de novos portos em Santarém, apontam para utilização da região Oeste do Pará, enquanto área estratégica de implantação de complexos portuários e de utilização dos recursos fluviais,

(hidrovias) como instrumento de redução dos custos de transporte e consequente aumento da lucratividade das empresas.

Após o avanço da fronteira agrícola da soja, podemos constatar uma rearticulação de movimentos sociais no Oeste do Pará. Em Santarém, por sua posição estratégica entre os rios Tapajós e Amazonas, e longa história política de luta de independência territorial em relação ao Estado do Pará, com histórico de movimento de resistência de agricultores rurais nas décadas de 1970/1980, consegue se posicionar de forma mais articulada aos "grandes projetos" de intervenção regional, com os seus sindicatos rurais e de pescadores e entidades ligadas à produção familiar. Essa estrutura política acaba criando um padrão para toda região, incluindo municípios ao longo da BR-163, Itaituba e Rurópolis. Estas organizações sociais são as responsáveis em criar movimentos para combater os efeitos sociais, ambientais, fundiários e econômicos do agronegócio.

Após fortes indícios de desmatamento da floresta primária em regiões de Santarém, esses movimentos se articularam com ONGs internacionais para não só combater os impactos ambientais como ao mesmo tempo tentar reverter a venda e desapropriação de pequenos produtores e famílias rurais.

Em Itaituba, o fluxo de carretas e a corrida por áreas para implantação de terminais portuários afeta diretamente os moradores ao longo da BR-163 e bairros localizados no entorno dos empreendimentos. Nesta região estão presentes, as entidades sociais e a Igreja, com histórico de trabalho socialmente engajado, junto a pequenos produtores rurais com lotes em assentamentos e em áreas próximas a rodovia. Ou seja, existem trabalhos de resistência, em relação aos efeitos socioeconômicos de um conjunto de projetos empresariais e governamentais como pavimentação da BR-163, a instalação de um complexo portuário e, embargados, projetos de hidrelétricas no Rio Tapajós.

A produção de soja no Brasil mostrou uma grande evolução após a adaptação dos solos do Cerrado no Centro-Oeste brasileiro, principalmente no Estado do Mato Grosso, permitindo inclusive a ampliação da fronteira agrícola para outros estados não tradicionais do Nordeste e do Norte.

As áreas de fronteira atraem um fluxo de famílias, capitalizadas de antigas áreas de exploração, como os estados do Sul e Sudeste do país. No caso da soja, as áreas do Cerrado mato-grossense também geraram um fluxo de imigrantes para novas áreas de expansão do cultivo de grãos mecanizados em alguns estados no Norte. Os maiores atrativos foram terras a um preço bem inferior das áreas consolidadas, e a proximidade maior dos portos graneleiros, administrados pelas empresas exportadoras de *commodities*.

A necessidade de buscar novas rotas para produção de soja do Mato Grosso encontra os eixos modais do Norte do país a sua principal opção pela proximidade e relativa redução de custos de transporte, com a possibilidade de estruturar um sistema multimodal a partir da pavimentação de estradas e de utilização de hidrovias naturais.

As políticas voltadas à logística de transporte do agronegócio exportador, na primeira década do século XXI, vem reconfigurando as estratégias empresariais, ao buscar novas rotas e lugares para escoar seus produtos de forma mais eficiente.

Em Santarém e Itaituba, o aumento de investimentos em instalações portuárias segue no ritmo de crescimento da produção e exportação de grãos, produzidos no Mato Grosso e no Norte do país. O elemento de maior viabilidade do Corredor Norte para exportação de soja é a utilização das hidrovias, que reduzem o custo do frete e torna esse canal de escoamento bastante visado por produtores, empresas exportadoras e de logística, nos últimos anos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABIOVE. **Moratória da Soja – Novos desafios marcam a renovação da parceria de empresas e ONGs.** 2009. Disponível em: <http://www.abiove.org.br/site/index.php?page=moratoria-dasoja&area=NS0zLTE=>. Acesso em: 08/12/2016.

AGRIANUAL. **Preço das terras se mantém em alta no Brasil apesar do momento delicado da economia.** Informa Economics FNP. 2016.

ALENCAR, A., Pereira, C., Castro, I., Cardoso, A., Souza, L., Costa, R., Bentes, A. J., Stella, O., Azevedo, A., Gomes, J., Novaes, R. 2016. **Desmatamento nos Assentamentos da Amazônia: Histórico, Tendências e Oportunidades.** IPAM, Brasília, DF, 93p.

ALENCAR, Ane A. C. **Estudo de Caso - A Rodovia BR-163 e o Desafio da Sustentabilidade.** Monitoramento Ativo da Participação da Sociedade – MAPAS. Belém, Pa: IPAM: MAPAS, 2005, 22 p. Disponível em: www.bicusa.org/admin/Document.100620.aspx. Acesso em: 20/07/09.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Agroestratégias e desterritorialização - direitos territoriais e étnicos na mira dos estrategistas dos agronegócios. **IN: Capitalismo Globalizado e Recursos Territoriais.** Orgs. ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de, (et al.). Rio de Janeiro. Lamparina. 2010.

AMARAL, Weber A. N.; FERRAZ, Silvio; SMERALDI, Roberto. Dinâmica da Soja, o Desmatamento na Fronteira da Amazônia. **IN: DEMOCRACIA VIVA.** N. 27. Junho/Julho de 2005, p. 114-122.

AMBIENTARE. **Sustentabilidade Ambiental e compromisso com a qualidade estão no DNA da Empresa.** 2017. Disponível em: <http://www.ambientare-sa.com.br/pt-br/a-ambientare>. Acesso em: 20/05/2017

ARAÚJO, Roberto; CASTRO, Edna; ROCHA, Gilberto; SÁ, Maria Elvira; MATHIS, Armin; MONTEIRO, Maurílio; PUTY, Claúdio; MONTEIRO, Raimundo; CANTO, Otávio; BENNATTI, José. Estado e Sociedade na BR-163: desmatamento, conflitos e processos de ordenamento territorial. **IN: CASTRO, Edna (Org.). Sociedade, Território e Conflitos: BR-163 em questão.** Belém, Pa: NAEA, 2008, p. 13-83.

ALMEIDA, L. S. **Gaúchos, festas e negócios: agronegócios da soja no Meio-norte matogrossense.** Tese (Doutorado em Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2013.

BARROS, Ludmila Caminha. **Agricultures familiales et sociétés civiles face aux investissements massifs dans les terres - Etude de Cas Bresilienne: O processo de apropriação privada de terras públicas em Santarém, État du Para.** Lex Travaux da Gter. France. 2010.

BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia. A Nova Fronteira de Recursos.** Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1982. 233 p.

_____. Sessão 1: Os caminhos da ocupação do território pela soja no Brasil e na Amazônia. **Seminário: Geopolítica da Soja na Amazônia.** Museu Paraense Emílio Goeldi. Coordenação de pesquisa e pós-graduação. 2003. f. 30-36

_____. Geopolítica da Amazônia: a nova fronteira de recursos – Obra publicada em 1982 pela Zahar Editores, Rio de Janeiro. **IN: VIEIRA, Ima Célia Guimarães. As Amazôncias de Bertha K. Becker: ensaios sobre geografia e sociedade na região amazônica.** Apresentação e Prefácio. 1ª Edição. Volume 01. Rio de Janeiro, RJ: Garamond, 2015, p. 15-257.

BENATTI, José Heder. A Soja na Amazônia e o Ordenamento Territorial. **IN: seminário a geopolítica da soja na amazônia.** 18 a 19 de dezembro de 2003, Belém – PA, 18 p.

_____. **Posse Agroecologica e Manejo Florestal.** Ed. Jurua. Curitiba: 2003.

BERNARDES, Júlia Adão. Circuitos Espaciais da Produção na Fronteira Agrícola Moderna: BR-163 matogrossense. **IN: BERNARDES, Júlia Adão; FREIRE FILHO, Osni de Luna (Orgs.). Geografias da Soja: BR-163: Fronteiras em Mutação.** Rio de Janeiro, RJ: Arquimedes Edições, 2006, p. 13-37.

_____. Modernização Agrícola e Trabalho no Cerrado Brasileiro. **IN: IX COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA – LOS PROBLEMAS DEL MUNDO ACTUAL. SOLUCIONES Y ALTERNATIVAS DESDE LA GEOGRAFÍA Y LAS CIENCIAS SOCIALES.** Porto Alegre – RS: UFRS, 28 de mayo a 1 de junio de 2007, 17 p. Disponível em: www.nuclamb.geografia.ufrj.br. Acesso em: 21/09/2014.

_____. Crise no Agronegócio: novas ações, novos tempos, novas territorialidades. **IN: OLIVEIRA, Márcio Piñon de; COELHO, Maria Célia Nunes; CORRÊA, Aurenice de Mello (Org.). O Brasil, a América Latina e o Mundo: espacialidades contemporâneas (II).** 1ª Edição. Rio de Janeiro, RJ: Lamparina, 2008, p. 254-265. Disponível em: www.nuclamb.geografia.ufrj.br/publicacoes/artigos/antigos/. Acesso em: 21/02/2016.

_____. Modernização: a lógica do capital e o direito dos excluídos. **IN: BERNARDES, Júlia Adão; ARRIZZO, Roberta Carvalho (Orgs.). Novas Fronteiras da Técnica no Vale do Araguaia. Geografia de Soja III.** Rio de Janeiro, RJ: Arquimedes Edições, 2009, p. 25-45.

BERNOIT COSTA, Vinicius Otávio. **Dinâmica do desmatamento na região Oeste do Pará.** Trabalho de Especialização em Gestão Florestal, Curso de Pós-Graduação em Gestão Florestal, Departamento de Economia Rural e Extensão, Setor de Ciências Agrárias, Universidade Federal do Paraná. 2011.

BERTRAND, J., LAURENT, C. & LECLERCQ, V. **O mundo da soja.** São Paulo: HUCITEC, 1987.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. Cinquenta Anos de Pensamento na CEPAL – uma resenha. **IN: BIELSCHOWSKY, Ricardo (Org.). Cinquenta Anos de Pensamento na CEPAL.** Volume 01. Rio de Janeiro - RJ; São Paulo – SP: Editora Record. 2000, p. 15-68.

BLACK, Clarissa. **O preço da soja nos últimos 10 anos.** Panorama Internacional. FEE. Volume 1. N° 1. Porto Alegre. 2015.

BONATO, Gustavo. **Bunge vende 50% de dois terminais grãos no Pará para brasileira Amaggi.** REUTERS BRASIL. Disponível em: <http://br.reuters.com/article/domesticNews/idBRKCN1062J7>. Acessado em 17/04/2017

BRASIL. Casa Civil da Presidência da República. **Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém.** (Decreto de 15 de março de 2004). Brasília, DF, 2006, 193 p.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Grupo de Trabalho Interministerial. **Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém.** Brasília, DF: MMA, 2007, 172 p.

BRITO, Brenda; CARDOSO JUNIOR, Dário. **Regularização fundiária no Pará: afinal qual é o problema?** / Belém, PA: Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia - IMAZON, 2015.

BRITO, I. Abraão de, I., BEZERRA Silva, R. e AMANAJÁS Pena, H.: **Análise da dinâmica da estrutura produtiva do município de Itaituba, Para-Amazônia-Brasil**, Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 194, 2014. Disponível em: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/14/economia-itaituba.html>. Acesso em: 25/11/2016

BRUNO, Regina. Tempo do Agronegócio no Brasil. IN: BRUNO, Regina (Org.). **Um Brasil Ambivalente: agronegócio, ruralismo e relações de poder.** Rio de Janeiro, RJ: Editora Mauad X; Seropédica, RJ: EDUR, 2009, p. 113-129.

BUNKER, Stephen G. "Os Programas de Credito e a Desintegragão Nao-Intencional NaoIntencional das Economias Extrativas de Exportacao no Medio Amazonas do Para." Pesquisa e Planejamento Economico, 12, 1 (April): 231-260

CADERNO NOVA CARTOGRAFIA. **Mapeamento social como instrumento de gestão territorial contra o desmatamento e a devastação: processo de capacitação de povos e comunidades tradicionais.** N. 1. Manaus: UEA Edições, 2014.

CAMPOS, Christiane Senhorinha Soares. **Pobreza e exclusão feminina nos territórios do agronegócio – o caso de Cruz Alta/RS**, tese, PPPGea/UFRGS, Porto Alegre, 2009.

CANAL RURAL. Plano de concessões de 2012 não vingou. 2015. 2015. Disponível em: <http://www.canalrural.com.br/noticias/sos-logistica/plano-concessoes-2012-nao-vingou-56900>. Acesso em: 15/03/16.

CARGILL. 2016. **Terminal em Santarém.** Disponível em: <http://www.cargill.com.br/pt/produtos-servicos/servicos-portuarios/santarem/index.jsp>. Acesso em: 10/04/17.

CARVALHO, R. 1999. **A Amazônia rumo ao “ciclo da soja”.** Amazônia Papers, São Paulo, n. 2, 8 p. Programa Amazônia, Amigos da Terra. Disponível em: <<http://www.amazonia.org.br>>.

CARVALHO, Vânia de; TURRA, Letícia. **A Expansão do monocultivo de soja em Santarém e Belterra: injustiça ambiental e ameaça à segurança alimentar.** FASE-Amazônia, 2005.

CASA CIVIL. Casa Civil da Presidência da República. BRASIL. Grupo de Trabalho Interministerial. **Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém.** Brasília, DF: Casa Civil da Presidência da República: GTI, 2006, 156 p.

CASSUCE, Francisco Carlos Cunha; e SILVA, Fábio Musi. **Análise econômica do cultivo da soja em grão: 1990-2003.** 2004. Universidade do Leste de Minas Gerais. Revista on line. Disponível em: https://www.unilestemp.br/revistaonline/volumes/02/downloads/artigo_21.pdf. Acesso em: 08/10/2016.

CASTRO, Edna. Políticas de Ordenamento Territorial, Desmatamento e Dinâmicas de Fronteira. **IN: NOVOS CADERNOS NAEA.** Volume 10; Nº 02; Belém – Pará; dezembro/2007; p. 105-126.

_____. “**Expansão da Fronteira, Megaprojetos de Infraestrutura e Integração Sul-Americana**”. Dossiê: Amazônia: sociedade, fronteiras e políticas. Caderno CRH, Salvador, v. 25, n. 64, p. 9-16, Jan./Abr. 2012

IBGE - Censo Agropecuário – 2006. Sistema de dados agregados -SIDRA. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-agropecuario/censo-agropecuario-006/segunda-apuracao#caracteristicas-dos-estabelecimentos-agropecuarios>. Acesso em: 23/05/2017.

CDP – Companhia de Portos do Pará. **Porto de Vila do Conde.** 2017. Disponível em: <https://www.cdp.com.br/porto-de-vila-do-conde>. Acesso em: 23/11/2016.

COLETI, Jamile de Campos. **Portos do Arco Norte são nova opção logística para exportação.** 2016. Brasil em Debate. Disponível em: <http://brasildebate.com.br/portos-do-arco-norte-sao-nova-opcao-logistica-para-exportacao/>. Acesso em: 23/11/2016

CONAB. COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO (Brasil). **Corredores de Escoamento da Produção Agrícola – Corredor da BR-163.** 2007. Disponível em: www.conab.gov.br/.../Corredor_Eescoamento%20BR163.pdf. Acesso em: 20/07/09.

_____. Série Histórica (2016). Disponível em: www.conab.gov.br/. Acesso em: 15/05/17.

CONTINI, Elísio. Exportações na dinâmica do agronegócio brasileiro: oportunidades econômicas e responsabilidade mundial. In: BUAINAIN, A. M.; ALVES, E.; SILVEIRA, J. M. da; NAVARRO, Z. (Ed.). **O mundo rural no Brasil no século XXI: a formação de um novo padrão agrário e agrícola.** Embrapa, Brasília, DF 2014.

CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Eixos logísticos: os projetos prioritários da indústria.** – Brasília: CNI, 2014. 85 p.: il. – (Propostas da indústria eleições 2014 ; v. 11)

CONSULTORIA LEGISLATIVA. 2016. **Arco Norte: o desafio logístico** / Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa; relatores Lúcio Vale, Remídio Monai; Tarcísio Gomes de Freitas, Alberto Pinheiro. – Brasília: Câmara dos

Deputados, Edições Câmara, 2016. 392 p. – (Série estudos estratégicos ; n. 6) Disponível em: <http://www.camara.leg.br/editora>. Acesso em: 03/01/2017

CORREA, Vivian Helena Capacle; RAMOS, Pedro. A Precariedade do Transporte Rodoviário Brasileiro para o Escoamento da Produção de Soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas. IN: **REVISTA DE ECONOMIA E SOCIOLOGIA RURAL**. Vol. 48; Nº 02. Piracicaba – SP, abril/junho de 2010, p. 447-472. Disponível em: www.scielo.br. Acesso em: 29/01/2015.

COSTA, Francisco de Assis. **Grande capital e agricultura na Amazônia; a experiência Ford no Tapajós**. Belém: Editora Universitária da UFPA, 1993. 180p.

COSTA, Marcos Vinícius Velozo da. **BR-163 Paraense: caminho para o desenvolvimento ou para exclusão?** 185f. (Programa de Pós-Graduação em Geografia). Instituto de Geociências. Departamento de Geografia. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

COSTA, Solange Maria Gayoso da. **Terras e Territórios na Amazônia: Demandas, Desafios e Perspectivas**. Agronegócio e Terras na Amazônia: Conflitos Sociais e Desterritorialização após a chegada da Soja na Região do Baixo Amazonas no Pará. Brasília. Editora Universidade de Brasília, 2011.

_____. Grãos na floresta: estratégia expansionista do agronegócio na Amazônia. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2012.

CPEA – Consultoria Paulista de Estudos Ambientais. **RIMA – Relatório de Impacto Ambiental. Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill Agrícola S. A.** Edição Atualizada. 2010.

CPT - Comissão Pastoral da Terra. **Santarém apresenta dossier contra Cargill em audiência pública na região**, 2007. Disponível em: <http://www.cptnacional.org.br/index.php/noticias/12-conflitos/321-cpt-santarem-apresenta-dossie-contracargill-em-audiencia-publica-na-regiao>. Acesso em: 04/10/2012

CRAVIOTTI, Clara. (2016): Which territorial embeddedness? Territorial relationships of recently internationalized firms of the soybean chain, **The Journal of Peasant Studies**. 43:2, 1-16

DAVIS, J.A. & GOLDBERG, R.A. **A Concept of Agribusiness**. Boston: Harvard University, 1957. 136p.

DELGADO, Guilherme Costa. **Do Capital Financeiro na Agricultura à Economia do Agronegócio: mudanças cíclicas em meio século (1965-2012)**. Porto Alegre, RS: Editora da UFRGS, 2012, 142 p.

_____. **Expansão e Modernização do setor agropecuário do pós-guerra: um estudo da reflexão agrária**. Estudos avançados, 15 (43). 2001.

_____. **Questão Agrária Brasileira no Pós-Guerra e sua Configuração Contemporânea**. Brasília, 2003, (mimeo).

DINIZ, C. C. (2002). Repensando a questão regional brasileira: tendências, desafios e caminhos. Castro, A. C. (ed.). **BNDES - Desenvolvimento em debate: painéis do desenvolvimento brasileiro II**. Rio de Janeiro: Mauad. p. 239-274.

EBC. **Governo desiste de Tapajós: Greenpeace alerta para riscos de hidrelétricas**. 2016. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-08/governo-desiste-de-tapajos-greenpeace-alerta-para-riscos-de-hidreletricas>. Acesso em: 30/10/2016

ELIAS, D. (2006). Agronegócio e desigualdades socioespaciais. IN: Elias, D., Pequeno, R. (ed.). **Difusão do agronegócio e novas dinâmicas socioespaciais**. 1a. ed. Fortaleza: BNB. p. 25-82.

FAOSTAT - Food and Agriculture Organization of the United Nations (2014). Production, crops. Disponível em: <http://faostat.fao.org/site/339/default.aspx>. Acesso em: 10/08/2014.

_____ (2016). Production, crops. Disponível em: <http://faostat.fao.org/site/339/default.aspx>. Acesso em: 08/10/2016.

FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira e BARBOSA, Fabiana de Oliveira. **Nova lei dos portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos**. Rev. direito GV[online]. 2015, vol.11, n.1, pp.89-116.

FEARNSIDE, Philip. **Carga Pesada: o custo ambiental de asfaltar um corredor de soja na Amazônia**. Disponível em: www.inpa.gov.br. Acesso em: 10/08/2010.

_____. O avanço da soja como ameaça à biodiversidade na Amazônia. In: S. Watanabe (ed.) **Anais do V Simpósio de Ecossistemas Brasileiros: Conservação, vol. I: Conservação e Duna**. Universidade Federal de Espírito Santo, Vitória, ES, 10 - 15 de outubro de 2000. (Publ. ACIESP No. 109). Academia de Ciências do Estado de São Paulo (ACIESP), São Paulo, Brazil. 447 pp.

FERMATO – Federação da Agricultura e Pecuária no Estado do Mato Grosso. Situação das obras da BR-163 (2013). Cuiabá. Disponível em: http://sistemafamato.org.br/portal/famato/informativo_completo.php?id=216. Acesso em: 28/10/2016

FERNANDÉZ, Antonio João Castrillon. **Do Cerrado à Amazônia: as estruturas da economia da soja em Mato Grosso**. 262 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Rural) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Rural; Faculdade de Ciências Econômicas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, RS, 2007.

FERREIRA, Fernanda do Socorro Santos. **Políticas Públicas de Ordenamento Territorial no Baixo Amazonas (PA): uma análise a partir das políticas e programas dos governos federal e estadual na área de influência da Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém)**. 266f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ, 2010.

FERREIRA, Luiza Braga C. **Hidroeletricidade no Tapajós: o caso UHE Tapajós.** Blog Usinas Tapajós. 2014. Disponível em: <http://www.usinasdotapajos.com.br/artigo-hidroeletricidade-no-brasil-caso-uhe-tapajos/>. Acesso em: 14/05/2016

FIGUEIREDO, E. V. C.; CONTINI, E. **China: gigante também na agricultura.** Revista de Política Agrícola, Brasília, DF, ano 22, n. 2, p. 5-29, abr./maio./jun. 2013.

FOLHA DE SÃO PAULO (2016). Ibama vai negar licença de hidrelétrica do rio Tapajós, no Pará. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/08/1798251-ibama-vai-negar-licenca-de-hidreletrica-do-rio-tapajos-no-para.shtml>. Acesso em: 25/11/2106

FORNARO, ALEXANDRE CASELLI. **Logística e agronegócio globalizado no estado do Tocantins: um estudo sobre a expansão das fronteiras agrícolas modernas no território brasileiro.** Campinas, SP.: [s.n.], 2012.

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

FREDERICO, Samuel. Agronegócio e dinâmica territorial brasileira no início do século XXI. In: **Estudios Territoriales.** VI Congresso Iberoamericano de Estudios Territoriales e Ambientales São Paulo, 2014. Acesso em: 07/10/2016. Disponível em: <http://6cieta.org/arquivos-anais/eixo2/Samuel%20Frederico.pdf>

GAMA, Antonia do S; ALENCAR, A; LIMA, Auxiliadora de N; FERREIRA, Fernanda. **O avanço da soja e a questão fundiária na Amazônia: O caso do Baixo Amazonas.** IPAM: 2006.

GARAGORRY, F. L.; MIRANDA, E. E. de; MAGALHAES, L. A. **Matopiba: quadro agrícola.** Campinas, SP: Embrapa GITE, 2014. (Nota Técnica, 7). Disponível em: <<https://www.embrapa.br/gite/>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

GARCIA, Ronaldo Coutinho. A Reorganização do Processo de Planejamento do Governo Federal: O PPA 2000-2003 (Capítulo 1). IN: CARDOSO JÚNIOR, José Celso; CUNHA, Alexandre dos Santos (Orgs.). **Planejamento e Avaliação de Políticas Públicas.** Brasília, DF: IPEA, 2015, p. 17-54.

GASQUES, José Garcia; REZENDE, Gervásio Castro de; VERDE, Carlos Monteiro Villa; CONCEIÇÃO, Júnia Cristina P. R. da; CARVALHO, João Carlos de Souza.; SALERNO, Mario Sergio. **Desempenho e Crescimento do Agronegócio no Brasil.** Rio de Janeiro: IPEA, Texto para Discussão n. 1009, 2004.

GIBBS, H. K., L. Rausch, J. Munger, I. Schelly, D. C. Morton, P. Noojipady, B. Soares-Filho, P. Barreto, L. Micol, and N. F. Walker. 2015. **Brazil's Soy Moratorium: Supply chain governance is needed to avoid deforestation.** *Science* 347(6220): 377-378

GLOBO RURAL. 2016. **BR-163 tem 192 Km sem asfalto entre Sinop e Santarém, diz Aprosoja-MT.** Disponível em: <http://revistagloborural.globo.com/Noticias/Infraestrutura-e-Logistica/noticia/2016/01/br-163-precisa-de-192-km-de-asfalto-entre-sinop-e-santarem-diz-aprosoja-mt.html>. Acesso em: 15/08/2014.

GONÇALVES NETO, Wenceslau. **Estado e Agricultura no Brasil: política agrícola e modernização econômica brasileira 1960-1980.** São Paulo, SP: Editora Hucitec, 1997, 245 p.

GOODMAN, David; SORJ, Bernardo; WILKINSON, John. **Da lavoura às biotecnologias – agricultura e indústria no sistema internacional.** Rio de Janeiro. Campus: 1990.

GORENSTEIN, Silvia; ORTIZ, Ricardo. La conquista de las transnacionales. *Nueva Sociedad*. Nº 262. Buenos Aires, 2016. p. 64-75

GOVERNO DO AMAPÁ. **Exportacao-pelo-porto-de-santana-reduz-em-60-custos-de-transporte-da-soja.** 2017. Disponível em: <http://www.apama.gov.br/noticia/1609/exportacao-pelo-porto-de-santana-reduz-em-60-custos-de-transporte-da-soja>. Acesso em: 14/05/17.

GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **Logística de Integração Norte.** 2016. Disponível em: http://www.valor.com.br/sites/default/files/logistica_integracao_norte _kleber.pdf. Acesso em: 20/04/17.

GREENPEACE. **Grilagem de terras na Amazônia: Negócio bilionário ameaça a floresta e populações tradicionais.** 2005. Disponível em: <http://www.greenpeace.org/brasil/pt/Noticias/grilagem-de-terras-na-amaz-nia/>. Acessado em: 12/09/2016.

_____. **Mapeamento comunitário dos impactos da soja e em Santarém e Belterra.** 2009. Disponível em: <http://www.greenpeace.org/brasil/Global/brasil/report/2009/1/mapeamento-comunitario-dos-imp.pdf>. Acessado em: 11/09/2016.

_____. **Moratória da soja: Da beira de um desastre a uma solução de desenvolvimento.** 2016. Disponível em: http://www.greenpeace.org/international/Global/international/code/2014/amazon/index_pt.html. Acesso em: 08/12/2016.

_____. **Plano br-163: por que parou?** 2012. Disponível em: <Http://www.greenpeace.org/brasil/pt/documentos/plano-br-163-por-que-parou/>. Acesso em: 15/08/2014.

_____. **Sinal verde para porto da Cargill.** 2012. Disponível em: <HTTP://WWW.GREENPEACE.ORG/BRASIL/PT/NOTICIAS/SINAL-VERDE-PARA-TERMINAL-DA-CARGILL-EM-SANTAREM/>. Acessado em: 01/07/2016.

GRUPO DE ESTUDOS TAPAJÓS. Notícias sobre os estudos do AHE São Luiz do Tapajós. **In: Voadeira.** Nº 1. 2015. Disponível em: http://www.grupodeestudostapajos.com.br/site/wp-content/uploads/2015/05/Voadeira_SLTn%C2%BA01.pdf. Acesso em: 13/08/2016

GUIMARÃES, A. P. **A crise agrária.** 2 ed. Rio de Janeiro: Paz a Terra, 1979. 362 p.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização. Do "Fim dos Territórios" à Multiterritorialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 3a. ed. revista, 2007.

HEREDIA, Beatriz; PALMEIRA, Moacir; LEITE, Sérgio Pereira. Sociedade e Economia do “Agronegócio” no Brasil. IN: **REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS**. Vol. 25, Nº 74, São Paulo-SP, outubro de 2010, p. 159-196.

HIRAKURI, Marcelo Hiroshi; LAZZARROTO, Joelsio José. **O agronegócio da soja nos contextos mundial e brasileiro**. EMBRAPA/Soja – Paraná, 2014.

CIDADES/IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2016). Mojuí dos Campos.<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=150475&search=para|mojui-dos-campos>, acessado em 15/06/2017.

CIDADES/IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2016). Belterra. <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=150475&search=para|belterra>, acessado em 15/06/2017.

CIDADES/IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2016). Itaituba. <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=150475&search=para|itaituba>, acessado em 15/06/2017.

CIDADES/IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2016). Santarém. <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=150475&search=para|santarem>, acessado em 15/06/2017.

IBGE. **Cidades: Itaituba.** 2016. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/pa/itaituba/panorama>. Acesso em: 30/10/2016

IDESPA. **Retrato da Divisão do Estado do Pará**: IDESP, Belém, 2011.

ITERPA. INSTITUTO DE TERRAS DO PARÁ. 2016. Disponível em: Em<http://www.iterpa.pa.gov.br/content/hist%C3%B3ria>. Acessado em: 12/08/2016.

JANK, Marcos Sawaya; NASSAR, André Meloni; TACHINARDI, Maria Helena. Agronegócio e Comércio Externo. Brasileiro. **REVISTA USP**, n. 64, 2004.

KAGEYAMA, Ângela. **A modernização, produtividade e emprego agrícola na agricultura – uma análise regional**. Tese de doutorado. Campinas. Instituto de economia – Unicamp, 1985.

_____. **O novo padrão agrícola brasileiro: do complexo rural aos complexos agroindustriais**. Campinas: UNICAMP, 1987. p. 1-121

KNAUS, Paulo (org.) **Oeste Americano. Quatro ensaios de história dos Estados Unidos de Frederick Jackson Turner**. Niteroi: EdUFF, 2004.

LEÃO, Andréa Rente; VIEIRA, Bruna Pantoja; PIMENTEL, Dandis Faria. Da Política ao Desenvolvimento: avanços e retrocessos do Plano BR-163 Sustentável no contexto do Baixo Amazonas (PA). IN: ROMÃO, Wagner de Melo; ORSI, Rafael Alves; TERENCE, Ana Cláudia Fernandes. **Estudos em Políticas Públicas: cidadania, desenvolvimento e controle social**. São Paulo, SP: Cultura Acadêmica: Editora UNESP, 2014 p. 225-245.

LEÃO, Sandro Augusto Viégas. **Do Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural à Implementação da Política de Desenvolvimento Territorial: Um estudo a partir de Santarém-Pa.** Dissertação de Mestrado. CPDA/UFRRJ: Seropédica, 2006.

LEITE, Sérgio Pereira. Padrão de Financiamento, Setor público e Agricultura no Brasil. In: LEITE, Sérgio Pereira (Org.). **Políticas públicas e agricultura no Brasil.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001. p. 53-93.

_____. Estado, Padrão de Desenvolvimento e Agricultura: O Caso Brasileiro. **Revista Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, vol. 13, no. 2, 2005: 280-332.

LEITE, Sérgio Pereira; WESZ JUNIOR, Valdemar João. Estado, políticas públicas e agronegócio no Brasil: revisitando o papel do crédito rural. Dossiê. **IN: Revista de Pós Ciências. Sociais.** v.11, n.22, jul/dez. 2014.

LEROY, Jean-Pierre. **Uma Chama na Amazônia.** Rio de Janeiro: Vozes/FASE, 1991.

LOPES, Daniel. “Sessão de Abertura”. **Seminário: Geopolítica da Soja na Amazônia.** Museu Paraense Emílio Goeldi. Coordenação de pesquisa e pós-graduação. 2003. f. 15-17

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. **Amazônia: estado, homem e natureza.** 3ª Edição. Belém, PA: Cultural Brasil, 2015, 383 p.

PAULA, Nilson Maciel de, SANTOS, Valéria Faria, PEREIRA, Wellington Silva. A financeirização das commodities agrícolas e o sistema agroalimentar. **Estudos Sociedade e Agricultura.** Ano 23, volume 2 - outubro de 2015.

PONTES, H. L. J., CARMO, B. B. T. & PORTO, A. J. V. **Problemas logísticos na exportação brasileira da soja em grão.** Revista Eletrônica Sistemas & Gestão 4 (2) 155-181, 2009.

MARGARIT, Eduardo. **Tramas Políticas e Impactos Socioambientais na Amazônia: a dinâmica do processo de pavimentação da BR-163.** 146 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) CPTL, Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Três Lagoas – MS, 2012.

MARTINS, José de Souza. **Expropriação e violência a questão política no campo**, 3ª edição, São Paulo, 1982.

_____. “A vida privada nas áreas de expansão da sociedade brasileira”, **IN: História da vida privada no Brasil: contraste de intimidade contemporânea/** coordenador-geral da coleção Fernando A. Novais; organizadora do volume Lilia Moritz Schwarcz, São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

_____. “Frente pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica”, **IN: Capitalismo e tradicionalismo. Estudos sobre as contradições da sociedade agrária no Brasil,** São Paulo, Livraria Pioneira Editora.

_____. **Fronteira: A degradação do outro nos confins do humano.** Editora Contexto. São Paulo. 2009. 187 f.

_____. **O cativeiro da terra.** São Paulo: Editora Contexto, 2010 (288p.)

MATOS, P. F.. **As tramas do agronegócio nas “terras” do Sudeste Goiano.** 355 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2011.

MAZZALI, Leonel. **O Processo Recente de Reorganização Agroindustrial: do complexo à organização “em rede”.** São Paulo, SP: Editora UNESP, 2000, 175 p.

MDIC – Ministério do Desenvolvimento Industrial e Comércio. Governo do Brasil. 2015. Disponível em <<http://www.mdic.gov.br/sitio/>>, acesso realizado em 15/03/2015.

MELLO, Neli Aparecida de. **Políticas Territoriais na Amazônia.** São Paulo, SP: Ed. Annablume, 2006, 410 p.

MELO, Fernando Homem de. **Agricultura de Exportação e o Problema da Produção de Alimentos. Revista Estudos Econômicos**, São Paulo - SP, v. 9, n. 3, p. 101-122, 1979.

MELO, Fernando Homem de. **Proálcool, Composição do Produto e Emprego Agrícola.** Revista Estudos Econômicos, São Paulo -SP, v. 11, p. 83-91, 1981.

MENDONÇA, Maria Luisa. O Papel da Agricultura nas relações internacionais e a construção do conceito de agronegócio. **Contexto Internacional** (PUC). Vol. 37, nº 2, p. 375-402. Rio de Janeiro, 2015.

MENDONÇA, Sonia Regina de. **O Patronato Rural no Brasil Recente (1964-1993).** Rio de Janeiro, RJ: Editora UFRJ, 2010, 299 p.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. 2016. Disponível em: <http://www.portosdabrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 20/11/2016

MIRANDA, Evaristo Eduardo de; MAGALHÃES, Lucilda Alves; CARVALHO, Carlos Alberto de. **Nota Técnica 1: proposta de delimitação territorial do MATOPIBA.** Belém, Pa: EMBRAPA, 2014.

MONBEIG, Pierre, **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**, São Paulo, Hucitec-Polis, 1984, (1era. Ed. 1949).

MOOG, Vianna, **Bandeirantes e pioneiros. Paralelo entre duas culturas**, Porto Alegre, Ed. Globo, 1957.

MPF - Ministério Público Federal. Câmara de Coordenação e Revisão, **Roteiro de atuação: desmatamento / 2.** Câmara de Coordenação e Revisão. – Brasília: MPF, 2015. 90 p. (Série Roteiro de Atuação, 7)

MÜLLER, G. O complexo agroindustrial brasileiro. **Relatório de Pesquisa.** São Paulo, 13:1-14, 1981.

_____. Agricultura e industrialização do campo no Brasil. **Revista de Economia Política.** São Paulo, 2(2):47-77, abril-junho de 1982.

_____. **Complexo Agroindustrial e Modernização Agrária**. São Paulo: Hucitec: EDUC, 1989. 149 p.

NEPSTAD, D., et al . 2014. **Slowing Amazon deforestation through public policy and interventions in beef and soy supply chains**. *Science* 344: 1118–1123.

NETTO, C. G. A. M. “A política agrícola brasileira, sua adequação e sua funcionalidade nos vários momentos do desenvolvimento nacional” in BONNAL, P. e LEITE, S. P (Org.) “**Análise comparada de políticas agrícolas: uma agenda em transformação**”, Rio de Janeiro, MauadX, 2011, p. 221 - 252

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. BR-163 Cuiaba-Santarém: geopolítica, grilagem, violência e mundialização. IN: TORRES, Maurício (ORG.). **Amazônia Revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília – DF: CNPq, 2005, p. 67-183.

_____. A Amazônia e a nova geografia da produção da soja. IN: **Terra Livre**. Goiânia: Ano 22, v. 1, n. 26, 2006, p. 13-43.

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica à razão dualista/O Ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003 (1972).

OLIVEIRA, Gustavo de L. T. (2015): The geopolitics of Brazilian soybeans, IN: **The Journal of Peasant Studies**. 43:2, p. 1-25.

Oliveira, Gustavo; Hecht, Susanna (2016) Sacred groves, sacrifice zones and soy production: globalization, intensification and neo-nature in South America, **The Journal of Peasant Studies**, 43:2, 251-285

PAIN, Eline Luque Teixeira. **Mudanças introduzidas pelo novo Código Florestal brasileiro**. Disponível em: <https://jus.com.br/1041968-elaine-luque-teixeira-paim/publicacoes>. Acessado em 16/02/2017.

PAIVA, R. M.. **A agricultura no desenvolvimento econômico: suas limitações como fator dinâmico**. Rio de Janeiro. IPEA/INPES. 1979.

PAIVA, Ruy Miller. Modernização e dualismo tecnológico na agricultura. **Pesquisa e planejamento econômico**. 1(2): 171-234, 1971.

PALMEIRA, Moacir. e LEITE, Sérgio Pereira. (1998), “Debates econômicos, processos sociais e lutas políticas”, IN: L. F. Costa e R. N. Santos (Orgs.), **Política e reforma agrária**, rio de Janeiro, Mauad.

PARRÉ, J.L., GUILHOTO, J.J.M. (2001). A desconcentração regional do agronegócio brasileiro. **Revista Brasileira de Economia**, 55 (2): 223-251.

PASQUIS, R. [et. al]: **Diagnóstico dos formatos de ocupação do espaço amazônico**. Brasília: CIRAD, MMA, 2001. 168p.

PAULA, Sérgio Roberto de.; FILHO, Paulo Faveret. **Panorama do complexo da soja.** Disponível em <http://www.bnDES.gov.br/conhecimento/bnset/set804.pdf>. Acessado em: 08/11/2014

PEREIRA, José Carlos Matos, 2012. **Os modos de vida na cidade: Belterra, um estudo de caso na Amazônia brasileira.** Tese de doutorado, Rio de Janeiro, Universidade Estadual do Rio de Janeiro - UERJ.

PNUD/IPEA - Relatório do Desenvolvimento Humano (RDH). 2011. Disponível em

PONTES, Heráclito et al. **Problemas logísticos na exportação brasileira da soja em grão.** **Revista eletrônica Sistemas e Gestão.** N 4 (2): 2009. p. 155-181

PORTOGENTE. 2017. **Os 10 principais portos do Brasil em 2016.** <https://portogente.com.br/portopedia/94740-os-10-principais-portos-do-brasil-em-2016-com-ebook-gratis>

PORTOS E NAVIOS. 2015. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/29509-caramuru-investe-para-iniciar-exportacoes-pelo-norte-do-pais>. Acesso em: 20/11/2016

PRADO JUNIOR, Caio. **A Revolução Brasileira.** 2º Edição. São Paulo. Editora Brasiliense, 1966.

PRIMAZ - CPRM. **Gestão Territorial de Santarém.** Prefeitura Municipal de Santaré, 1997. Santarém-PA. Mimeo

PROJETO DIÁLOGOS. **4º Relatório das Ações do Gestar BR-163. Projeto: UFT/BRA/060/BRA. Produto: Plano de Gestão Ambiental Rural do Território BR-163 PGAR – BR-163.** Gestar BR-163. Itaituba – PA, 2007, 50 p. Disponível em: <http://www.ipam.org.br/biblioteca/livro/Plano-de-gestao-ambiental-rural-do-territorio-BR-163-PGAR/519>. Acesso em: 04/01/2015.

PUTY, Cláudio C. B. Zoneamento Econômico Ecológico da BR163. **Relatório: Agricultura Empresarial Mecanizada.** Departamento de Economia-UFPA. 2006.

R7 (2016). **Copel deixa consórcio de empresas que estuda hidrelétrica do Tapajós.** Disponível em: <http://noticias.r7.com/economia/copel-deixa-consorcio-de-empresas-que-estuda-hidreletrica-do-tapajos-10082016>. Acesso em: 20/11/2016

REIS, Flávia Almeida; SILVA, Carlos Alberto Franco da; COSANDEY, José Victor Juliboni. Os Investimentos do PAC na BR-163 como Reforço à Logística da Expansão da Soja na Amazônia. **IN: ANAIS – XVI ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS. Crise, Práxis e Autonomia: espaços de resistência e de esperanças – espaços de diálogos e práticas.** Porto Alegre, RS; 25 a 31 de julho de 2010, 12 p.

REZENDE, G. C. de. **Ocupação Agrícola e Estrutura Agrária no Cerrado: o papel do preço da terra, dos recursos naturais e da tecnologia.** IPEA, Texto para discussão nº 913, 2002.

RICARDO, Cassiano. **Marcha para oeste. (A Influência da bandeira na formação social e política do Brasil)**, Rio de Janeiro, Editora da USP Livraria José Olympio Editora, 1970.

ROCHA, Betty; LEÃO, Sandro. **Colonização e questão agrária na Amazônia**. 2006. Anais do Seminário: 30 anos CPDA. UFRRJ. Rio de Janeiro. CD room

ROCHA, Felipe Mourão Lavorato da; GOULART, Michael Dave Cançado; ULHOA, Ana Beatriz (Cord. Geral). **Relatório de Impacto Ambiental. Terminal Louis Dreyfus Company - LDC Tapajós**. Ambientare. 2016.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. **Política territorial no Oeste do Estado do Pará: identificação, análise e relação da política pública portuária do município de Itaituba**. Rev. Geogr. Acadêmica v.10, n.1 . 2016.

SÁ ALMEIDA, Djalmira. **História do município de Itaituba: importância econômica e geopolítica na Amazônia Legal, na mesorregião do Tapajós e no Estado do Pará**. Editora CRV: Curitiba, 2012.

SACK, Robert. *Human territoriality: its theory and history*. Cambridge: Cambridge University Press.

SALISBURY, Claire. **Principais cientistas: O Complexo de Hidrelétricas Tapajós na Amazônia é “uma crise em andamento”**. Disponível em: <https://pt.mongabay.com/2017/01/principais-cientistas-complexo-hidreletricas-tapajos-na-amazonia-crise-andamento/>. Acesso em:25/11/2016

SANTOS, Boaventura de Souza Santos (org.). **Globalização: fatalidade ou utopia**. Edições Afrontamento. Porto, 2001.

SANTOS, Milton – **A natureza do espaço**, 2º edição. São Paulo: Editora Hucitec , 1996.

SANTOS, A. S. D.; ABRITA, M. B.; GONZALES, E. O. Reprimarização e Desindustrialização: Os Impactos da lei Kandir e do Comércio com a China no Complexo Soja. **Organizações Rurais & Agroindustriais**, v. 18, n. 4, p. 289-303, 2016.

SAUER, Sérgio. **Agricultura familiar versus agronegócio: a dinâmica sociopolítica do campo brasileiro**. Brasília: Embrapa Informação Tecnológica, 2007. 73p. Disponível em: http://www.embrapa.br/publicacoes/tecnico/folderTextoDiscussao/arquivos-pdf/Texto_30_19-11-08.pdf

SAUER, Sérgio; PIETRAFESA, João Paulo. Novas fronteira agrícolas na Amazônia: Expansão da soja como expressão das agroestratégias no Pará. **IN: ACTA Geográfica, Edição Especial Geografia Agrária**. Boa Vista. 2013. p. 245-264.

SAVIAN, Moisés; MILHOMENS, Allan; VALESE, Marilúcia Canisso; CABRAL, Paulo Guilherme. Cadastro ambiental rural: experiências e Potencialidades para a gestão agroambiental. In: **Políticas Agroambientais e Sustentabilidade – desafios, oportunidades e lições aprendidas**. organizadores: Regina Helena Rosa Sambuichi . [et al.]. – Brasília : Ipea, 2014. 273 p.

SCHLESINGER, Sergio. **Dois casos sérios em Mato Grosso. A soja em Lucas do Rio Verde e a cana-de-açúcar em Barra do Bugres.** /— Mato Grosso : FORMAD, 2013. 44 p.

SCHUBER, Eliana Souza Machado. **Influência da atividade garimpeira na dinâmica urbana das cidades amazônicas: o caso de Itaituba/PA.** Universidade Federal do Pará. 2013. Dissertação de Mestrado. 99 f.

SCHUBER, Eliana Souza Machado; MORAES, Sérgio Cardoso. **Desenvolvimento regional do Tapajós: um olhar sob o cenário socioeconômico na região de integração do Tapajós.** Revista Estudos Sociais. 2015, N. 34, V. 17, Cuiabá.

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Portos do Brasil movimentam 98,6% das exportações em 2015.** 2016. Acesso em: 10/10/2016. Disponível em: [Exteriorhttp://www.portosdabrasil.gov.br/home-1/noticias/portos-do-brasil-movimentam-98-6-das-exportacoes-em-2015](http://www.portosdabrasil.gov.br/home-1/noticias/portos-do-brasil-movimentam-98-6-das-exportacoes-em-2015)

SEPOF- Secretaria de Estado de Planejamento, Orçamento e Finanças. Instituto de desenvolvimento econômico, social e ambiental do Pará – IDESP. **Estatística Municipal de Belterra, 2013.**

SEPOF- Secretaria de Estado de Planejamento, Orçamento e Finanças. Instituto de desenvolvimento econômico, social e ambiental do Pará – IDESP. **Estatística Municipal de Itaituba, 2013.**

SEPOF- Secretaria de Estado de Planejamento, Orçamento e Finanças. Instituto de desenvolvimento econômico, social e ambiental do Pará – IDESP. **Estatística Municipal de Santarém, 2013.**

SECEX - MDIC. **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio - Secretaria de Comércio Exterior.** AliceWeb. 2016. Disponível em: <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>. Acessado em 20/12/2016.

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

SILVA, José Francisco Graziano da. *La intervencion del estado y la modernizacion de la agricultura: el caso del estado de São Paulo, Brasil.* **Conjuntura Econômica** (Rio de Janeiro), Bogotá, v. 10, n.3, p. 113-135, 1980.

SILVA, José Graziano da. Para onde vai a agricultura?. **Encontros Com a Civilização Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 10, p. 58-70, 1979

_____. Estrutura fundiária e relações de produção no campo brasileiro. **Ensaios FEE Fundação de Economia e Estatística**, Porto Alegre/RS, v. 1, n.2, p. 333-366, 1981a

_____. **A modernização dolorosa: estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil.** Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981b.

SILVA, S. 1976. **Expansão cafeeira e origens da industrialização no Brasil.** São Paulo, Alfa-Omega.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. IN: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas.** 15^a Edição. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 2012, p. 77-116.

SORJ, Bernardo. **Estado e Classes Sociais na Agricultura Brasileira.** Rio de Janeiro: Zahar, 1980.

STEWARD, Corrina. *The Santarém Agricultural Landscape, Pará, Brazil. A working paper on agro-industrial and smallholder agriculture in Santarém.* Yale School of Forestry and Environmental Studies. Master of Environmental Science Thesis Project. June, 2004.

TNI - Transnational Institute. **Flex Crops.** 2017. Disponível em: <https://www.tni.org/en/collection/flex-crops>. Acesso em: 20/06/2017

TONI, Fabiano; MACHADO, Luciana de Oliveira R.; PINTO Mariana Oliveira. Políticas Públicas e Participação Social: análise das demandas da sociedade civil na construção do Plano BR-163 Sustentável. IN: OLIVEIRA, Denise; AFRODITE, Isadora de; BARROS, Ligia Paes de. **Desenvolvimento Territorial: diretrizes para a Região da BR-163.** Vol. 2. Brasília, DF: PROJETOS DIÁLOGOS, 2010, p. 17-44. Disponível em: http://assets.wwfbr.panda.org/downloads/livro_desenvterritorial_2.pdf. Acesso em: 26/12/2010.

TORRES, Maurício. Fronteira, um Eco sem Fim: considerações sobre a ausência do Estado e exclusão social nos municípios paraenses do eixo da BR-163. IN: TORRES, Maurício (ORG.). **Amazônia Revelada: os descaminhos ao longo da BR-163.** Brasília – DF: CNPq, 2005, p. 271-319.

TORRES, Maurício; BRANFORD, Sue. **Moratória da soja: solução contra o desmatamento ou marketing político?.** Disponível em: <https://theintercept.com/2017/03/16/moratoria-da-soja-solucao-contra-o-desmatamento-ou-marketing-corporativo/>. Acesso em 21/04/2017.

VALBUENA, R. e COHENCA, D. **Reativação da fronteira agrícola e aumento da taxa de desmatamento ao norte da Br-163, nos municípios de Santarém e Belterra, no Pará, Brasil (1999-2004).** 2006.

VELHO, Otávio Guilherme, **Capitalismo autoritário e campesinato,** Rio de Janeiro, Difel, 1976.

VENTURIERI, A.; BACELAR, M. D. R.; WATRIN, O. S.; FERREIRA, J. D.; COELHO, A.; SILVA, P. G. Uso da terra da área da rodovia BR-163. In: VENTURIERI, A. (Ed.). **Zoneamento Ecológico-Econômico da área de influência da rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém).** Belém, PA: Embrapa Amazônia Oriental, 2007. v. 2, p. 577-602.

VIANA, Francisco José O. **Evolução do povo brasileiro.** São Paulo: Monteiro Lobato, 1923 [s/d].

WAIBEL, L. (1955) As Zonas Pioneiras do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Ano XVII, nº 4, p. 389/417.

WESZ JUNIOR, Valdemar João. **O Mercado da Soja e as Relações de Troca entre Produtores Rurais e Empresas no Sudeste de Mato Grosso.** 220 f. Tese (Doutorado em Ciências) Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade; Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Seropédica, RJ, 2014.

WILKINSON, J. **O futuro do sistema agroalimentar.** São Paulo: HUCITEC, 1989.

_____. Integração regional e o setor agroalimentar dos países do Mercosul: a produção alimentar na encruzilhada. In: **Ensaios FEE**, Porto Alegre, n.1, 1996, p.155-184.

_____. (Coord.). **Perspectivas do investimento no agronegócio.** Rio de Janeiro: UFRJ, Instituto de Economia, 2009. 306 p. Relatório integrante da pesquisa “Perspectivas do Investimento no Brasil”, em parceria com o Instituto de Economia da UNICAMP, financiada pelo BNDES. Disponível em: <http://www.projetopib.org/?p=documentos>. Acesso em 13 jan. 2010.

_____. Transformações e perspectivas dos agronegócios brasileiros. **Revista Brasileira de Zootecnia.** Sociedade Brasileira de Zootecnia, Suplemento Especial. V. 39, p. 26-34. 2010.

ZAGO, Camila; MALEBRANCHE, Helios. **Planejamento de Logística e Transportes: um estudo dos planos de infraestrutura brasileiros.** In: Congresso Internacional de Administração “Gestão estratégica: da crise a oportunidade”. 2016. Disponível em: [file:///C:/Users/Sandro/Downloads/01465776066%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Sandro/Downloads/01465776066%20(2).pdf). Acesso em: 15/03/16.

WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel. **Um saber necessário: os estudos rurais no Brasil.** Editora Unicamp, Edição: 1. 2011. 152 p.

ANEXOS



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS EM DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE

Agronegócio da soja e transformações regionais no Oeste do Pará (1997-2016)

A- Questionário de Pesquisa :Governo do Estado

1- Fale um pouco de você e de sua trajetória profissional (apresentação pessoal)

2- Quais são os principais projetos agropecuários desenvolvidos pelo governo para o Pará e Oeste do Pará?

3- Quais as atividades recebem fomento (especial) do governo do estado? Que tipo de fomento (técnica, financeira)? Quais as atividades que mais geram renda e emprego no meio rural?

3- A atividade de produção de grãos foi no governo de Almir Gabriel (1996) um eixo de campanha através da “mudança da base produtiva” e hoje como o governo avalia a expansão da atividade de grãos no Pará e no Oeste? O que mudou? O que se manteve?

4- Como você vê a atuação do Estado e de suas agências na região Oeste do Pará em relação a expansão do agronegócio no contexto fundiário e ambiental?

5- Existe planejamento suficiente? Políticas públicas? E as mudanças na atuação do estado? Que alternativas o Estado está gerando ao desenvolvimento regional além dos projetos agropecuários?

6- Em que medida o Oeste do Pará é estratégico para expansão do agronegócio em relação



a outras áreas da Amazônia e do Pará?

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS EM
DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE**

Agronegócio da soja e transformações regionais no Oeste do Pará (1997-2016)

B- Questionário de Pesquisa :Prefeitura

1- Fale um pouco de você e de sua trajetória profissional (apresentação pessoal)

2- Quais são os principais projetos desenvolvidos pelo governo municipal atualmente?

3- Quais as atividades recebem atenção especial do governo? Que tipo de fomento (técnica, financeira)? Quais as atividades que mais geram renda e emprego no meio rural?

3- Como o governo avalia a expansão da atividade de grãos no Pará e no Oeste? O que mudou? O que se mantém?

4- Como você vê a atuação do Município em relação a expansão do agronegócio no contexto fundiário e ambiental?

5- Existe planejamento suficiente? Políticas públicas? E as mudanças na atuação do município? Que alternativas o município está gerando ao desenvolvimento regional além dos projetos agropecuários?

6- Em que medida o Oeste do Pará é estratégico para expansão do agronegócio em relação a outras áreas da Amazônia e do Pará?

7- Qual a visão do governo municipal sobre a utilização das áreas portuárias de Santarém com o interesse de empresas logísticas do agronegócio de implantar terminais?



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS EM
DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE**

Agronegócio da soja e transformações regionais no Oeste do Pará (1997-2016)

**C- Questionário de Pesquisa :(Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de
Santarém)**

1- O STTR vem acompanhando de que forma a expansão do agronegócio na Região?

2- As áreas de plantio se expandiram nos últimos anos?

3- Como você e o STTR avaliam a expansão dos portos em Santarém?

4- Pode ter novo boom da soja na Região com os novos portos?

**5- Qual a importância do CAR – Cadastro Ambiental Rural para os produtores rurais da
região?**

**6- Em que medida o Oeste do Pará é estratégico para expansão do agronegócio em relação
a outras áreas da Amazônia e do Pará?**



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS EM
DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE**

Agronegócio da soja e transformações regionais no Oeste do Pará (1997-2016)

D- Questionário de Pesquisa :Embrapa - Santarém

1- Fale um pouco de você e de sua trajetória profissional (apresentação pessoal)

2- Quais são os principais projetos desenvolvidos pela Embrapa na Região de Santarém atualmente?

3- Quais as atividades recebem atenção especial da Embrapa? Que tipo de fomento?

4- Como você e a Embrapa avaliam a expansão da atividade de grãos no Pará e no Oeste?

5- Como é o fornecimento de sementes, fertilizantes e adubos químicos para os produtores?

6- Qual o papel da Embrapa na produção de grãos na Região de Santarém?

7- A produção de soja é agronomicamente viável na região? E ambientalmente?

8- Como a Embrapa lida com a questão dos pacotes tecnológicos e a crescente autonomia dos produtores de soja?



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS EM
DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE**

Agronegócio da soja e transformações regionais no Oeste do Pará (1997-2016)

E- Questionário de Pesquisa :Pesquisador

- 1- Fale um pouco de você e de sua trajetória acadêmica (apresentação pessoal)**
- 2- Como surgiu o seu interesse sobre o tema os seus temas de pesquisa como “Desenvolvimento da Amazônia”, “Intervenção estatal na Amazônia e acumulação capitalista”, “Grandes projetos” na Amazônia?**
- 3- O seu envolvimento com a região Oeste do Pará é somente acadêmico ou também pessoal?**
- 5- Como você vê a atuação do Estado na região em relação a expansão do agronegócio (nas três esferas, Incra, Iterpa)? Existe planejamento? Políticas públicas? E as mudanças na atuação do estado?**
- 5- Em que medida o Oeste do Pará é estratégico para expansão do agronegócio em relação a outras áreas da Amazônia e do Pará?**
- 6- E que medida as estratégias de expansão do agronegócio na região Oeste do Pará contribuíram para mudanças na regulação ambiental e fundiária no Brasil e na Amazônia?**
- 8- Como você analisa o processo de asfaltamento da BR-163 dentro do contexto de expansão do agronegócio, dos movimentos sociais e das esferas do governo (federal, estadual e municipal) para a regiões oeste do Pará?**
- 9- Qual a sua opinião acerca da não conclusão do asfaltamento da BR-163, seus impactos e o fato desta só ser duplicada até o Porto de Miritituba, deixando Santarém de fora deste processo.**
- 8- Que balanço pode ser feito após 15-20 anos da expansão do agronegócio na região Oeste do Pará do ponto de vista da regularização fundiária e da dinâmica da propriedade da terra no Oeste do Pará e na Amazônia, mercado de terras? O que mudou? O que se se mantém?**
- 9- A expansão do agronegócio na região Oeste do Pará em que medida afeta o direito à terra das populações tradicionais e indígenas?**



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS EM
DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE**

Agronegócio da soja e transformações regionais no Oeste do Pará (1997-2016)

F- Questionário de Pesquisa :Pesquisador II

1- Fale um pouco de você e de sua trajetória acadêmica (apresentação pessoal)

2- Como surgiu o seu interesse sobre o tema os seus temas de pesquisa como “Regularização fundiária”, “Dinâmica da propriedade da terra”, “Direito à terra das populações tradicionais” na Amazônia?

3- O seu envolvimento com a região Oeste do Pará é somente acadêmico, profissional ou também pessoal?

4- Como você vê a atuação do Estado e de suas agências (Incra, Iterpa) na região Oeste do Pará em relação a expansão do agronegócio no contexto fundiário (ex: grilagem de terras públicas)?

5- Existe planejamento suficiente? Políticas públicas? E as mudanças na atuação do estado? O Estado está gerando alternativas ao desenvolvimento regional?

6- Em que medida o Oeste do Pará é estratégico para expansão do agronegócio em relação a outras áreas da Amazônia e do Pará?

7- E que medida as estratégias de expansão do agronegócio na região Oeste do Pará contribuíram para mudanças na regulação ambiental e fundiária no Brasil e na Amazônia?

8- Que balanço pode ser feito após 15-20 anos da expansão do agronegócio na região Oeste do Pará do ponto de vista da regularização fundiária e da dinâmica da propriedade da terra no Oeste do Pará e na Amazônia, mercado de terras? O que mudou? O que se manteve?

9- A expansão do agronegócio na região Oeste do Pará em que medida afeta o direito à terra das populações tradicionais e indígenas?

10- O que é grande, média e pequena propriedade na Amazônia no Pará e no Oeste do Pará?