

Desenvolvimento e conflitos na Amazônia: um olhar sobre a colonialidade dos processos em curso na BR-163¹

Rosane Brito

Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, Pará, Brasil
E-mail: rosanebrito@ufpa.br

Edna Castro

Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, Pará, Brasil
E-mail: edna.mrcastro@gmail.com.

Resumo

Uma década após a implantação do Plano para a Área de Influência da BR 163- Rodovia Santarém-Cuiabá, definido como estratégico pelo governo federal para o desenvolvimento socioeconômico e ambiental da Amazônia, procuramos mostrar neste artigo resultados observados por meio das dinâmicas econômicas nas cidades de Santarém, Itaituba, Novo Progresso e Sinop, nos estados do Pará e Mato Grosso. Essas cidades integram, em posições estratégicas, o desenho do grande corredor de transporte multimodal em que se transformou a rodovia. Os investimentos do Estado em infraestrutura, associados à iniciativa privada, destinam-se especialmente aos setores da mineração e do agronegócio, bastante atraentes aos interesses transnacionais da economia mundializada, que vêm promovendo profundos impactos sociais e ambientais no entorno da rodovia. A abordagem situa ações que iniciaram com o Plano BR-163, com o Programa de Aceleração do Crescimento, PAC I e II, e o Programa de Investimento em Logística (PIL), para mostrar como tais instrumentos estão a serviço de uma lógica desenvolvimentista que se funda em relações coloniais. Recorremos a análises do campo pós-colonial, bem como a dados demográficos, do desmatamento e da produção econômica, para entender os conflitos sociais que vêm se agravando nos processos recentes, nas múltiplas fronteiras que se entrecruzam na BR-163.

Palavras-chave: Rodovia BR-163; Amazônia; desenvolvimento.

Development and Conflict in the Amazon - a glimpse into the coloniality of on-going processes in BR-163

Abstract

A decade after the implementation of the Plan for the Area of Influence of the BR 163 - Santarém-Cuiabá Highway, defined as strategic by the federal government for the socioeconomic and environmental development of the Amazon, we tried to show in this article results observed through the economic dynamics in the cities of Santarém, Itaituba, Novo Progresso and Sinop, in the states of Pará and Mato Grosso. These cities integrate, in strategic positions, the design of the great multimodal transport corridor in which the highway was transformed. State investments in infrastructure, associated with private enterprise, are especially aimed at the mining and agribusiness sectors, which are very attractive to the transnational interests of the globalized economy, which have promoted profound social and environmental impacts on

¹ Este artigo é um desdobramento de trabalho anterior que consta da publicação "Territórios em transformação na Amazônia" e do artigo que consta dos anais do Seminário Internacional América Latina – políticas e conflitos contemporâneos, de 2017.

the road. The approach places actions that began with the BR-163 Plan, the Growth Acceleration Program, PAC I and II, and the Investment Logistics Program (PIL), to show how these instruments are at the service of a developmental logic that is based on colonial relations. We revisit analyzes of the postcolonial field, as well as demographic, deforestation and economic production, to understand the social conflicts that have been aggravating in recent processes, in the multiple frontiers that intersect in BR-163.

Keywords: Highway BR-163; Amazon; development.

Desarrollo y conflictos en la Amazonia - una mirada sobre la colonialidad de los procesos en curso en la BR-163

Resumen

Una década después de la implantación del Plan para el Área de Influencia de la BR 163-Rodovia Santarém-Cuiabá, definido como estratégico por el gobierno federal para el desarrollo socioeconómico y ambiental de la Amazonia, procuramos mostrar en este artículo resultados observados por medio de las dinámicas económicas en las ciudades de Santarém, Itaituba, Nuevo Progreso y Sinop, en los estados de Pará y Mato Grosso. Estas ciudades integran, en posiciones estratégicas, el diseño del gran corredor de transporte multimodal en que se transformó la carretera. Las inversiones del Estado en infraestructura, asociadas a la iniciativa privada, se destinan especialmente a los sectores de la minería y del agronegocio, bastante atractivos a los intereses transnacionales de la economía mundializada, que vienen promoviendo profundos impactos sociales y ambientales en el entorno de la carretera. El enfoque sitúa acciones que iniciaron con el Plan BR-163, con el Programa de Aceleración del Crecimiento, PAC I y II, y el Programa de Inversión en Logística (PIL), para mostrar cómo tales instrumentos están al servicio de una lógica desarrollista que se funda en relaciones coloniales. Re-corremos a análisis del campo poscolonial, así como a datos demográficos, de la deforestación y de la producción económica, para entender los conflictos sociales que vienen agravándose en los procesos recientes, en las múltiples fronteras que se entrecruzan en la BR-163.

Palabras clave: Carretera BR-163; Amazonia; desarrollo.

Introdução

O desenvolvimento da Amazônia, mais especificamente do entorno da BR-163, rodovia Santarém-Cuiabá, toma por base contribuições teóricas fundamentais que partem do paradigma da modernidade-colonialidade, para discutir o fenômeno do poder e das formas de dominação, assim como de autores que interpretam as configurações do capitalismo mundial e especificamente da América Latina, analisando o processo de “desenvolvimento” no continente.

O presente trabalho ampara-se nos resultados de pesquisas dos últimos dez anos, vinculadas ao GETTAM/NAEA, atualizadas recentemente por meio de pesquisa de campo, que incluiu pesquisa documental e entrevistas semiestruturadas com representantes de movimentos sociais, sindicatos de trabalhadores, Igreja, associações e também do poder público estatal local.

A área de influência da rodovia Santarém-Cuiabá ocupa uma imensa parcela da Amazônia, constituída por 1.232 milhão de km², em que se localizam 73 municípios, sendo 28 no estado do Pará, 39 no Mato Grosso e 06 no Amazonas, o que corresponde a 14,47% do território nacional e abrange em torno de dois milhões de pessoas (CASTRO, 2007).

O asfaltamento e a duplicação de grande parte da rodovia BR-163 e outros grandes projetos e investimentos definidos pelo governo federal brasileiro, nesse período, visam a exportação de matérias-primas ao mercado externo, produzidas em grande parte nos estados do Pará e do Mato Grosso, hoje *commodities* muito importantes na balança comercial do Brasil, como a soja, o ouro e outros metais de grande valor no mercado internacional. O ponto de culminância dessa rota é o município de Itaituba, que inclui o porto do distrito de Miritituba e possibilita o escoamento da produção para o mercado mundial, pelo Arco Norte, com considerável redução de gastos e tempo em relação aos portos de Santos e Paranaguá.

O crescimento da infraestrutura, uma exigência para dar suporte à nova dinâmica de exploração, produção e circulação de mercadorias, é objeto da articulação de fortes grupos de poder e interesses econômicos diversos, por envolver a construção de hidrelétricas, portos, estações de transbordo de cargas, a duplicação de novos trechos da BR-163 e também uma ferrovia ao longo de toda a extensão da rodovia, a Ferrogrão², projetos estes de interesse do grande capital nacional e internacional, chinês e de vários outros países, que constituem no conjunto a chamada logística de transporte multimodal, apresentada no discurso do governo federal brasileiro como fundamental para colocar o país na rota do desenvolvimento.

As graves questões socioeconômicas e ambientais do entorno da BR-163, que levam a muitos conflitos sociais existentes naqueles lugares, apesar dos vultosos recursos públicos e privados já destinados ou previstos para aquele grande eixo, revelam que as chamadas políticas de modernização e de desenvolvimento, fortemente ressaltadas nos discursos dos agentes do Estado e dos grupos empresariais, não vêm resolvendo a pobreza e a má distribuição de renda que atingem a maioria, assim como têm produzido sérios riscos para a sustentabilidade humana e ambiental. A cultura de povos amazônicos, atividades econômicas ligadas à pequena produção, populações tradicionais e comunidades ribeirinhas, os rios, a floresta estão sendo destruídas, ou passando por fortes e irreversíveis agressões.

Os investimentos atuais do Estado brasileiro e da iniciativa privada, assim como as pressões do mercado internacional, evidenciam que a produção do agronegócio e o equilíbrio da balança comercial brasileira têm estatuto de prioridade, o que leva ao avanço do

² A EF-170, chamada Ferrogrão, atualmente em fase de audiências públicas, visa consolidar o novo corredor ferroviário de exportação do Brasil, conectando a região Centro-Oeste ao porto de Miritituba. A execução do projeto, que consta da Lei 13.452/2017, implica em redução do Parque Nacional Jamanxim, com graves consequências socioambientais. Os investimentos estimados em R\$12,6 bilhões, segundo o governo federal devem promover o transporte de 25 milhões de toneladas de grãos em 2020, chegando a 42,3 milhões de toneladas em 2050.

extrativismo e ao desinvestimento na indústria e na verticalização da produção, em um claro processo de reprimarização da economia nacional.

Tal processo confirma aquilo que para Quijano (2002) revela a colonialidade do controle do trabalho, definidora da “geografia social do capitalismo”, que implica na integração dos países da América Latina ao capitalismo mundial, mas obedecendo aos papéis estabelecidos historicamente pelas forças hegemônicas do sistema. O autor analisa criticamente a modernidade, desde a colonização da América, que entende ter sido concebida pelo poder hegemônico europeu e fundada na ideia de raça, que produziu a classificação social básica da população e legitimou a superioridade dos dominantes.

A partir de então, foram definidas formas de controle e de exploração do trabalho e da produção-apropriação-distribuição de produtos, determinantes na estrutura de privilégios e das condições do trabalho assalariado, com desigualdades estruturais entre brancos europeus e as demais raças. O autor denomina esse processo histórico de “colonialidade do controle do trabalho”.

A partir do asfaltamento de parte da rodovia BR-163, o processo de ocupação da região passou a ter novos e intensos fluxos de capital, de trabalhadores e de investimentos. As novas dinâmicas e interesses combinaram-se com questões historicamente identificadas na região exacerbando embates entre setores ligados à expansão da fronteira agrícola, em vista dos interesses econômicos articulados nacional e internacionalmente, e pequenos produtores; tráfico de metais preciosos; avanço ilegal sobre os estoques naturais da região, com desmatamento acima dos níveis definidos legalmente e invasão de áreas de preservação ambiental; desintegração e conflitos entre ações governamentais; grilagem de terras; precaríssimas políticas de ordenamento territorial, objeto de muitas disputas pela posse da terra e para ter acesso a políticas de crédito governamental; conflitos com etnias indígenas, em defesa de suas terras e culturas; atuação de movimentos sociais ambientalistas contrários à exploração predatória, entre tantos outros problemas.

Analisa-se neste trabalho as repercussões econômicas, sociais e ambientais nos municípios estudados, bem como a dimensão e a complexidade das questões que advêm do crescimento econômico, que não se traduz em desenvolvimento. São considerados, então, os municípios de Santarém, Itaituba, Novo Progresso e Sinop, os três primeiros no Pará e o último no Mato Grosso, por serem representativos das dinâmicas socioeconômicas por que tem passado aquela grande área da Amazônia.

Situa-se, assim, em um primeiro momento, o Plano BR-163 Sustentável no contexto dos grandes projetos de infraestrutura na Amazônia (FEARNSIDE, 2010), para avaliar pertinências e contrastes nas lógicas de construção desses instrumentos de planejamento, e dos investimentos e políticas públicas que deles decorrem, correlacionando-os com o PAC I e II e o PIL. No segundo momento, são analisados dados demográficos, o desmatamento, a

produção econômica e os conflitos existentes, vinculando-os às unidades da federação a que pertencem os municípios.

A partir de então, são analisadas as dinâmicas em curso e os processos mundiais, que configuram a subalternidade das relações, em particular dos países da América Latina. Os resultados apontam relações e processos de dominação das elites políticas e econômicas brasileiras, que reproduzem a lógica do poder colonial e reforçam os estereótipos e a rigidez dos papéis definidos historicamente aos subalternos.

Do ponto de vista metodológico, este trabalho baseia-se em dados e análises da pesquisa que vem sendo desenvolvida na região pelo Grupo de Pesquisa sobre Estado, Território, Trabalho e Mercados Globalizados (GETTAM), do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos - NAEA/ UFPA, por meio de pesquisa documental e de entrevistas semi-estruturadas, envolvendo agentes sociais de diferentes setores sociais e econômicos e também dos níveis de gestão do Estado, bem como se assenta em dados secundários produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), Ministério da Ciência e Tecnologia, entre outros.

As reflexões são feitas à luz dos estudos de Edna Castro (2004; 2007; 2012; 2013), Milton Santos (2006; 2010); Arturo Escobar (2005); Philip Fearnside (2005; 2012); Aníbal Quijano (2002; 2005) e do Grupo Regional sobre *Financiamiento e Infraestructura* (2014), para discutir a concepção de desenvolvimento para a região de abrangência da BR-163, assim como de modo geral para a Amazônia, que se vincula a definições externas tomadas nas esferas dominantes do poder do capitalismo mundial; inclusive dos setores que os representam em nível nacional, cujos interesses são coincidentes com os que reproduzem a lógica colonial, reafirmando nos tempos atuais o colonialismo interno no país.

A BR-163 no contexto dos grandes projetos de infraestrutura na Amazônia

A alteração territorial que presenciamos hoje na Amazônia resulta efetivamente de importantes mudanças que ocorreram na sociedade e na economia nas últimas décadas, entre as quais as novas demandas do mercado mundial e a diferenciação interna de setores econômicos que alteraram o uso da terra e a estrutura da propriedade. Para entender essa alteração, é preciso considerar a interação entre os processos locais e a dinâmica de mercados globais, fundamental para identificar as conexões lógicas que explicam o complexo mercado transnacional e a pressão de agentes econômicos sobre os recursos naturais (CASTRO, 2007, p.107).

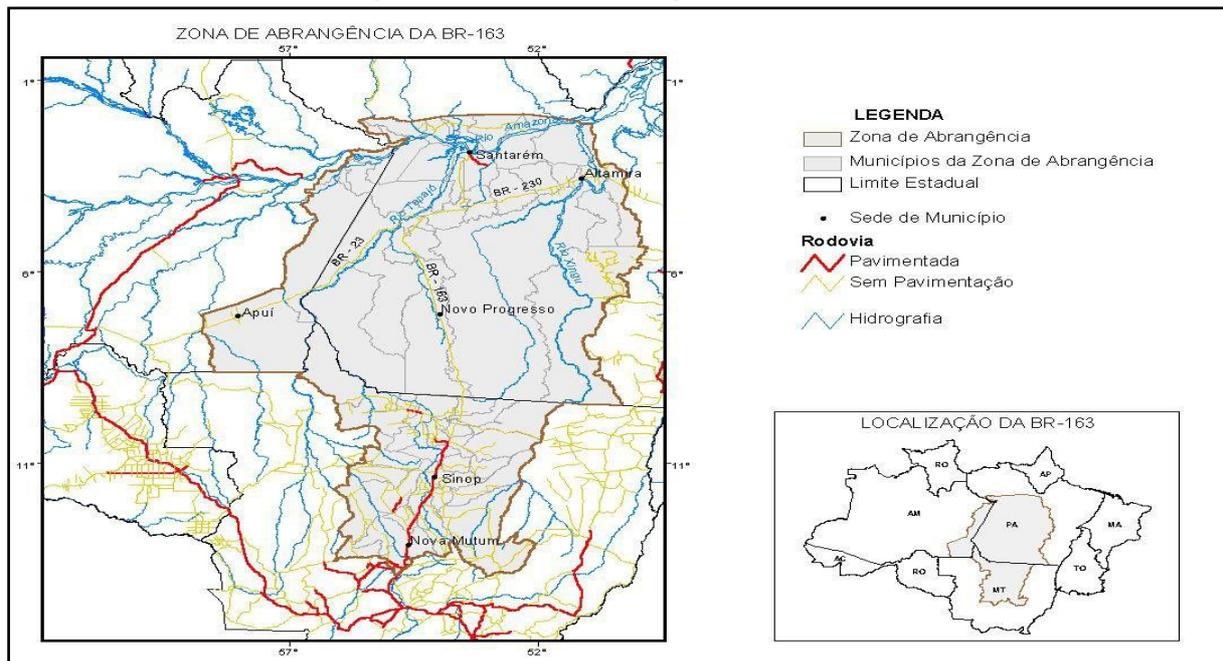
Os grandes projetos de integração no Brasil foram produzidos com base no discurso que associa a ideia de desenvolvimento à de fortalecimento da nação. Nesse sentido, Edna Castro (2007) identifica essa estratégia nos governos militares, décadas de 1960 e 1970, que

definiram grandes projetos de integração para a Amazônia, representados especialmente pelas rodovias Transamazônica (BR-230), Manaus-Porto Velho (BR-364), Santarém-Cuiabá (BR-163) e Perimetral Norte (BR-210), muito embora desde o Estado Novo, nos anos 30 do século passado, Getúlio Vargas já tivesse definido o “Programa Marcha para o Oeste”.

Identificado por muitos analistas como uma estratégia de dominação política e ideológica na região, esse programa foi seguido por outros, na década de 1970, como o Programa de Integração Nacional e o Polamazônia, sendo que em todos eles, como esclarece Castro, foi sempre reforçada a imagem da Amazônia como celeiro de recursos naturais inesgotáveis, em meio a um grande vazio propício à expansão do capital e ao acesso a esses estoques (CASTRO, 2008).

Elaborado neste século, o Plano BR-163 Sustentável seguiu a mesma lógica de implementação de planos a partir de grandes “eixos nacionais de integração e desenvolvimento”, o que na visão de Philip Fearnside (2012) confirma a antiga estratégia dos governos brasileiros, tal como ocorreu também com o Consórcio Brasiliana, nos anos 2000, entre outros. Os grandes planos visam fomentar a atividade econômica em geral e, em função da amplitude das ações propostas e investimentos necessários, contam não apenas com recursos públicos, mas também privados, que passam a ter peso relevante, refletindo interesses e investimentos do grande capital na formulação dos Planos Plurianuais do país, um instrumento próprio do Estado.

Os grandes eixos, como bem alerta o autor, não correspondem às unidades geográficas existentes, como os municípios, estados ou regiões, sobrepondo-se, portanto aos interesses locais e regionais. A figura abaixo permite visualizar a área de abrangência da rodovia BR-163, bem como a posição estratégica que ocupa, por dar acesso aos portos localizados na região Norte do país, que possibilitam a exportação da produção brasileira a todos os demais continentes (Figura 1).

Figura 1: Zona de Abrangência da Br-163

Por outro lado, esses grandes eixos tentam criar imagens de novos arranjos territoriais que nem sempre obtêm adesão no imaginário social e político da sociedade (CASTRO; MONTEIRO; CASTRO, 2005; CASTRO, 2012), ao mesmo tempo em que passam a submeter às necessidades e prioridades definidas local e regionalmente a novas e poderosas articulações e interesses, que em muitos casos desconsideram as populações locais, suas culturas, atividades econômicas, locais de moradia e de interação social.

Os grandes projetos de infraestrutura para o país, que passam a integrar os planos plurianuais do governo federal, em especial no caso da BR-163 e da BR-319 (Manaus-Porto Velho), na Amazônia Legal (CASTRO, 2012; 2013), atenta Fearnside (2012), são encaminhados para execução e os efeitos deletérios são sempre considerados como estando sob o controle dos mecanismos de governança. Analisa o autor, entretanto, tomando o desmatamento como referência, que têm sido idealizados na formulação desses projetos níveis de governança muito maiores do que se pode constatar nas ações do Estado. A seu ver, essa realidade se tornou recorrente desde o Programa Brasil em Ação, sucedido pelo Programa Avança Brasil, depois pelo Plano Plurianual e pelo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC).

De acordo com o balanço do PAC-2, apresentado em dezembro de 2014, o governo federal executou, entre 2011 e 2014, mais de R\$1 trilhão de investimentos nas áreas de infraestrutura social, urbana, logística e energética, sendo que desse valor 66,9 bilhões foram aplicados em transportes (rodovias, portos, ferrovias e aeroportos). No caso da BR-163, a

projeção atual é que o asfaltamento total da rodovia seja concluído até o final de 2018³. Tais investimentos reiteram os discursos governamentais sobre a necessidade de criar novas rotas para a exportação da produção do país, gerar empregos e fortalecer diversas atividades econômicas, constituindo grande esforço para vencer o cenário de crise econômica mundial.

Em junho de 2015, como parte dessa estratégia, o então Ministro do Planejamento lançou a segunda etapa do PIL, cuja fase inicial ocorreu em agosto de 2012, visando à modernização da infraestrutura de transportes no país, com a participação do setor privado, em que foram previstos R\$ 198,4 bilhões em investimentos, sendo R\$ 69,2 bilhões entre 2015-2018 e R\$ 129,2 bilhões a partir de 2019. Do total, R\$ 66,1 bilhões destinam-se a rodovias, que escoam a produção agrícola e ampliam a trafegabilidade no país.

Tomando o oeste do Pará como exemplo das novas dinâmicas e vultosos investimentos que associam interesses do Estado ao grande capital, tem-se a dimensão da importância da BR-163, atualmente, para o escoamento da safra de grãos, em especial da soja. O Ministério dos Transportes em seus programas e investimentos afirma que a rodovia é de fato um canal estratégico e uma das principais rotas nacionais para acessar os portos, permitindo a exportação da produção agrícola do país pela região Norte (RODRIGUES; RODRIGUES, CASTRO, 2014; RODRIGUES, RODRIGUES, 2015).

Na distribuição espacial da produção brasileira, safra 2014-2015, dos 202,2 milhões de toneladas de grãos, novo recorde do país, mais de 85 milhões (42%) estão localizados na região Centro-Oeste, que poderão percorrer uma rota mais curta e lucrativa até os portos e estações de transbordo de cargas do estado do Pará.

De acordo com estudo realizado pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), entidade formada por federações e entidades nacionais que integram o sistema nacional de transporte, o preço do frete é decisivo na escolha modal. Citando o escoamento de dois produtos dos mais importantes da produção agrícola do país, a soja e o milho, o estudo refere que o custo do frete pode representar algo em torno de 50% do valor recebido por tonelada do milho e mais de 20% no caso da soja.

Assim, grandes *tradings* e operadoras logísticas que visam reduzir os custos de transporte das indústrias estão se instalando em Miritituba, distrito de Itaituba, às margens do rio Tapajós. Dado o volume da produção do Centro-Oeste, em especial do Mato Grosso, e o

³ Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2017): “Desde a divisa com Mato Grosso até a entrada para o Porto de Miritituba, a BR-163 possui 710 quilômetros. Deste total, 620 quilômetros já foram pavimentados pelo DNIT. Somente neste trecho da rodovia o Governo federal já investiu R\$ 1,37 bilhão em obras de implantação e pavimentação. Há dois lotes com obras de construção em andamento. No lote de obras sob responsabilidade do Exército, próximo a Novo Progresso, de um total de 65 quilômetros, falta asfaltar 58. No outro lote, próximo a Trairão, de um total de 137 quilômetros, falta asfaltar cerca de 30 quilômetros. A meta é concluir as obras em 2018”. (Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/component/content/article/17-ultimas-noticias/6420-a%C3%A7%C3%B5es-do-dnit-visam-garantir-trafegabilidade-na-br-163-no-par%C3%A1.html>. Acesso em: 12 dez. 2017)

acesso pela BR-163 essas empresas e indústrias associarão a ampliação da distribuição aos mercados interno e externo à crescente lucratividade.

Quanto aos portos, o PAC-2 prevê, na etapa de concessões portuárias, dois blocos de arrendamento, com 29 concessões no primeiro bloco, sendo 20 no Pará. Somente na região de Miritituba, em Itaituba, está planejada a implantação de 26 Estações de Transbordo de Carga (ETCs) (RODRIGUES, 2017) e em apenas oito dessas estações a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), em estudo feito em 2015 sobre transporte e desenvolvimento, menciona a previsão de ser gerado um fluxo de 100 mil carretas/mês na BR-163, no período de alta da safra do Mato Grosso.

A questão do lugar, o Estado e as dinâmicas do capitalismo mundial

Em relação ao lugar, toma-se aqui a perspectiva de Santos (2006) quando trata da importância de apreendê-lo a partir do sentido da luta social entre interesses divergentes. Por ser constituído por virtualidades de diferentes valores, o lugar tem o seu uso condicionado à força que os grupos sociais detêm sobre ele, sempre desigual, por envolver a luta pelo poder entre dominantes e dominados. Nesse sentido, a divisão do trabalho, como postula o autor, pressupõe a existência de conflitos, sendo alguns mais relevantes, como os que opõem o Estado e o Mercado, que não são dois grandes blocos homogêneos em si mesmos, havendo distinções importantes no interior de cada um deles, conforme os interesses que os mobilizam e a força que cada grupo dispõe. As empresas têm, assim, maior ou menor poder de impor uma divisão do trabalho adequada aos seus interesses e competem – ou se aliam - às diversas escalas do poder público pela organização e uso do território.

Arturo Escobar (2005) discute as novas metáforas da mobilidade que implicam em desterritorialização, cruzamento de fronteiras e outros fenômenos próprios à dinâmica atual do capitalismo e ressalta que o lugar “desapareceu no frenesi da globalização... e isso tem consequências profundas em nossa compreensão da cultura, do conhecimento, da natureza e da economia” (2005, p. 1). O autor parte das perspectivas teóricas do pós-desenvolvimento e da ecologia política, que a seu ver trazem esperança e a possibilidade de rearticular a defesa do lugar frente às dinâmicas aceleradas dos processos globais.

Analisa Escobar que a marginalização do lugar não constitui fato isolado, nem ocorre ao acaso, mas tem caráter abrangente e hegemônico por se sustentar nas teorias ocidentais, cujas bases historicamente repousam no colonialismo. A dominância do espaço sobre o lugar na construção da epistemologia ocidental, afirma o autor, leva à interpretação do mundo a partir da visão eurocêntrica e homogeneizadora que invisibiliza tudo o que em termos da natureza, da cultura e das formas de conceber o mundo tem caráter mais específico, por estar

vinculado a um local ou a uma região. Entende o autor que o lugar é “central no tema do desenvolvimento, da cultura e do meio ambiente e essencial para imaginar outros contextos de construção da política, do conhecimento e da identidade” (2005, p.9).

Escobar também analisa o lugar criticamente, por não ser uma panaceia, pois possui formas próprias de opressão e relações de poder pelas quais se conecta com o mundo, submetendo o local e tornando-o reproduzidor da lógica hegemônica. Entende o autor, entretanto, que é possível construir alternativas coletivas, com as comunidades e movimentos sociais, na luta em defesa das relações com a natureza, a economia e a cultura, no território.

Por outro lado, compreender o que vem ocorrendo nos municípios em questão, mesmo não sendo estes os responsáveis pela definição dos investimentos e políticas locais priorizados na execução dos planos traçados externamente, significa buscar nos lugares estratégicos para os interesses do grande capital, os impactos e repercussões observados no território (CASTRO, 2012). A pesquisa demonstra que esses locais vêm sendo diretamente afetados pelas transformações espaciais e econômicas provocadas pelas grandes obras e novas dinâmicas, porque é neles que as políticas se materializam, interferindo diretamente no uso social do território e na qualidade de vida das pessoas.

A análise, neste trabalho, funda-se também em questões que envolvem o poder exercido pelo Estado capitalista nas definições e políticas que reverberam diretamente em âmbito local, sem que as vozes dos diretamente atingidos sejam ouvidas.

A estrutura do poder mundial, afirma Quijano (2002), combina três elementos fundamentais – a dominação, a exploração e o conflito –, e o Estado é parte importante da articulação entre a colonialidade do poder, o capitalismo como padrão universal de exploração social e a submissão à hegemonia do padrão eurocêntrico. O autor ressalta que, bem distante do propalado Estado-nação moderno, como estrutura de autoridade e forma de dominação coletiva amparada nos pressupostos da igualdade jurídico-política e da representatividade política do conjunto dos cidadãos, o que há é a “constituição de um bloco imperial e a desdemocratização e desnacionalização dos Estados dependentes, que se converteram em agências político-administrativas do capital financeiro mundial e do bloco imperial mundial” (2002, p. 11).

Tal bloco “é formado não apenas pelos Estados-nação mundialmente hegemônicos, mas também pelas entidades intergovernamentais de controle e exercício da violência (OTAN, FMI, Banco Mundial, BID) e as grandes corporações globais” (2002, p. 11), define a agenda de reprivatização local e global dos Estados dependentes e “responde cada vez menos à representação política do conjunto de setores sociais de cada país”, conformando assim uma espécie de “governo mundial invisível” (2002, p. 12).

Mecanismos de cooperação e financiamento internacional

Nessa mesma direção, o Grupo de Trabalho Regional sobre *Financiamento e Infraestrutura* (2014), formado por entidades de vários países da América Latina, analisa o desenvolvimento do Brasil e da Amazônia no cenário mundial por meio dos fluxos do capital internacional e pela lógica de funcionamento da economia mundial. Assim, ao tratar sobre o panorama dos financiamentos na América Latina e o contexto em que se insere o banco do BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), o Grupo analisa os atuais cenários deste continente e a redefinição dos marcos normativos de instituições nacionais, regionais e multilaterais.

A análise do Grupo Regional se estende ao processo político decisório sobre os grandes eixos de integração a ser priorizados, fortemente concentrado na Unasur, atentando para o papel do Brasil, com instituições como o BNDES, cujos investimentos suplantam os do Banco Mundial e os do Banco Interamericano de Desenvolvimento, expandindo-se para vários países sul-americanos e africanos. O estudo alerta para os arranjos e projetos entre Brasil e China e para a importância do BRICS na agenda atual de investimentos no Brasil.

Os projetos de infraestrutura relacionados à Amazônia, conforme o Grupo Regional, são apresentados nos discursos como fundamentais para superar a crise econômica mundial, criar postos de trabalho e valorizar os investimentos, fatores ditos fundamentais para vencer a pobreza e as desigualdades e inserir o país e a região nos processos de internacionalização da economia. Por essa lógica, torna-se-ia plenamente justificável, inclusive, abrir mão de salvaguardas socioambientais e direitos sociais, caso constituam empecilho aos projetos e investimentos.

Especialmente nos setores de transporte e energia, como vem acontecendo na Amazônia, tais projetos e obras integram as estratégias de reprodução e acumulação capitalistas das últimas décadas, inclusive na agenda de investimentos e políticas públicas em vários outros países da América Latina, sendo do interesse não apenas dos governos nacionais, mas de grupos como o G-20 e o BRICS e das agências multilaterais de crédito.

Para além da sincronia entre os interesses desses grupos e dos Estados nacionais há também decorrências comuns a esses padrões de investimentos e prioridades nos países, como os conflitos socioambientais que geram e a violação de direitos das comunidades. Frente à dimensão dos problemas, o Grupo concluiu que as tensões tendem ao agravamento e propõe mecanismos de monitoramento integrados, capazes de produzir articulação e comunicação estratégicas para que possam vir a ter efetividade regional e local.

O Grupo Regional debruça-se ainda sobre o fato de os investimentos nos grandes projetos de infraestrutura visarem manter os países da América Latina na condição de fornecedores de matérias-primas. Apesar do crescimento econômico de alguns locais desses

países, a desigualdade, a pobreza e a concentração de renda têm se mantido, historicamente. Os grandes projetos de infraestrutura significam também, ressalta o Grupo, uma agenda de privatizações, subsídios, incentivos fiscais e regimes regulatórios, reduzindo a capacidade de investimento do Estado em outros setores da economia e nas políticas sociais.

Dinâmicas econômicas e fluxos populacionais dos lugares

Foram tomados como referência os quatro municípios incluídos na pesquisa, bem como as repercussões nos estados em que se inserem, quanto às alterações demográficas, o desmatamento e os indicadores econômicos. As dinâmicas econômicas no entorno da rodovia Santarém-Cuiabá a partir do início do Plano BR-163 levaram a um intenso dinamismo social, em especial quanto ao deslocamento da área rural para a área urbana.

Tomando os censos demográficos do IBGE dos anos 2000 e 2010 e a projeção da população residente em 2015, os municípios de Santarém e Sinop são os que apresentam maior variação na projeção de aumento populacional, entre 2000 e 2015, sendo de 11,42% em Santarém e de 73,61% em Sinop (Tabela 1).

Tabela 1: Aumento populacional e projeção, entre 2000 e 2015

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO RESIDENTE (hab)			Variação % aprox.(2000- 2015)
	Ano 2000	Ano 2010	Projeção 2015	
Itaituba	94.750	97.493	98.446	3,90
Novo Progresso	24.948	25.124	25.135	0,75
Santarém	262.538	294.580	292.520	11,42
Sinop	74.831	113.099	129.916	73,61
Total	457.067	530.296	546.017	

Fonte: IBGE – Censos Demográficos dos anos 2000 e 2010

Quanto ao deslocamento da população rural para a área urbana, no período 2000-2010, os censos demográficos do IBGE atestam um intenso fluxo de pessoas do campo para a cidade. Chama a atenção, em especial, o município de Novo Progresso, que registra uma redução de mais de 50% da população da área rural e o crescimento de 84,01% da população urbana, assim como Sinop que, diferentemente dos demais municípios aqui analisados,

apresentou considerável elevação de sua população rural, em torno de 170%, e de sua população urbana (38%), no mesmo período (Tabela 2).

Tabela 2: Censo Demográfico (hab) da população rural e urbana de Itaituba, Novo Progresso, Santarém e Sinop

Municípios	População Rural			População Área Urbana		
	Ano 2000	Ano 2010	Var. % aprox.	Ano 2000	Ano 2010	Var. % aprox.
Itaituba	30.624	26.811	(-) 12,45	64.486	70.682	(+) 9,60
Novo Progresso	15.320	7.407	(-) 51,65	9.628	17.717	(+) 84,01
Santarém	76.241	78.790	(+) 3,34	186.297	217.790	(+) 16,90
Sinop	7.125	19.346	(+)171,52	67.706	93.753	(+) 38,47
Total	129.310	132.354	(+) 2,35	328.117	399.942	(+) 21,89

Fonte: IBGE – Censos demográficos dos anos 2000 e 2010.

Índices de desmatamento preocupantes

O desmatamento na Amazônia Legal continua a ser preocupante, no período de julho de 2014 a agosto de 2015, sendo que os estados do Amazonas (54%), Rondônia (41%) e Mato Grosso (40%) foram os que mais desmataram.

De acordo com o Projeto de Monitoramento da Floresta Amazônica Brasileira por Satélite (Prodes), do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), vinculado ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), que detecta exclusivamente desmatamentos tipo corte raso, houve redução de cerca de 80%, entre 2004 e 2014, também nos estados do Mato Grosso (91%) e Pará (78%). Os dados, portanto, revelam que o governo federal empreendeu à época, que coincide com o início das ações do Plano Amazônia Sustentável e do Plano BR-163 Sustentável, políticas e ações que se mostraram eficazes para a redução do desmatamento na Amazônia.

Dados mais recentes apresentados pelo Prodes, entretanto, revelam o quanto o desmatamento ainda é preocupante, tanto mais quando se considera que as atividades mais lucrativas, em torno das quais os vultosos investimentos governamentais e privados vêm sendo feitos, produzem desmatamento e grandes danos ambientais. De acordo com dados divulgados pelo PRODES, em agosto de 2015, os desmatamentos do tipo corte raso na Amazônia Legal, entre ago-2013 e jul-2014, corresponderam a 5.012 km², dos quais quase 60% encontravam-se localizados justamente nos estados do Pará e Mato Grosso alcançando 1.887 km² e 1.075 km², respectivamente.

O INPE registrou crescimento de mais de 800 km² do desmatamento na Amazônia Legal, que passou para 5.831 km², em 2015. A então ministra do Meio Ambiente, Izabella Teixeira, informou naquele momento que os três estados da Amazônia Legal em que houve recrudescimento do desmatamento receberam R\$ 200 milhões do governo federal para modernizar seus sistemas de licenciamento e de fiscalização.

A mudança no padrão do desmatamento das áreas, antes pulverizado e atualmente existente em grandes extensões, deve-se à expansão da pecuária e da agricultura naqueles estados. Na BR-163, ainda de acordo com o Ministério do Meio Ambiente, o agravamento da situação deve-se também ao fato de que as áreas não consolidadas estão sendo convertidas com base em desembargos administrativos e judiciais, no Mato Grosso, embora o Código Florestal defina que somente as áreas consolidadas que tiveram sua destinação alterada antes de 2008, e ainda dependendo do caso, poderão ser liberadas de multas e embargos.

Segundo os dados do Sistema de Detecção de Desmatamento em Tempo Real (Deter), outro sistema de monitoramento do INPE, entre fevereiro de 2015 e janeiro de 2016, foram identificados 4832,31 km², incluindo corte raso e degradação florestal na Amazônia Legal, apesar da grande concentração de nuvens no período, que impediu a observação de parte da região.

De acordo com o Plano BR-163 Sustentável, o desmatamento na região deveria ser reduzido ao mínimo, rompendo com o padrão extensivo de uso do solo que caracterizou a Amazônia ao longo de sua história, para obter equilíbrio entre desenvolvimento econômico e conservação da floresta. O Macrozoneamento da Amazônia Legal (decreto nº 7378/2010), elaborado pelo governo federal naquele ano para orientar políticas públicas de desenvolvimento, ordenamento territorial e meio ambiente, preconizava que as estratégias produtivas e de gestão ambiental e territorial da região deveriam necessariamente estar em conformidade com a diversidade ecológica, econômica, cultural e social da Amazônia.

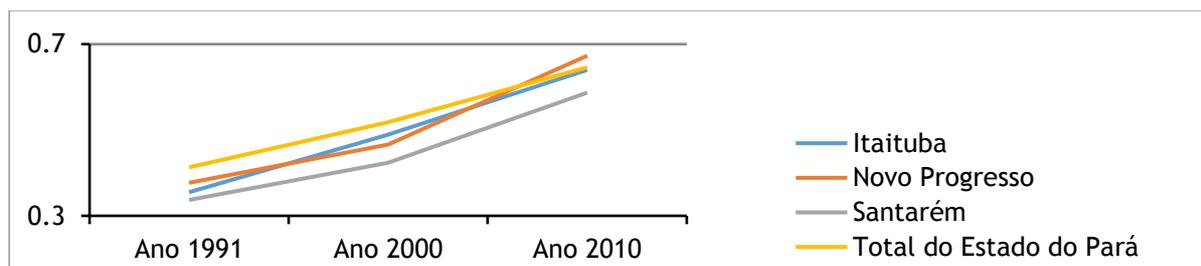
Ainda segundo aquele instrumento, as frentes de expansão deveriam ser contidas, com a implementação de áreas protegidas e de usos alternativos, e a área denominada de “coração da floresta” defendida com atividades produtivas sustentáveis. Para isso, seriam asseguradas restrições ao crédito rural e para a agroindústria, de modo a conter a expansão da pecuária e da monocultura.

Em 2017, o quadro das atividades econômicas da região aponta para o incremento das atividades extensivas de interesse do agronegócio, com forte pressão e expansão da fronteira agrícola.

A economia e indicadores dos municípios e regiões

Conforme os censos realizados pelo IBGE, nos anos de 2000 e 2010, houve melhoria nos quatro municípios (Itaituba, Novo Progresso, Santarém e Sinop) em relação ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), composto por três dimensões do desenvolvimento humano (longevidade, educação e renda). São as seguintes as variações no período, em cada um deles: Itaituba = 0,489 e 0,640; Novo Progresso= 0,466 e 0,673; Santarém= 0,555 e 0,691; e Sinop = 0,626 e 0,754, respectivamente (Gráfico 1).

Gráfico 1: Índice de Desenvolvimento Humano – 1991 a 2010



Em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), comparando os valores do ano de 2006, logo após o início do Plano BR-163, com os do ano de 2012, bem como a posição dos estados do Pará e Mato Grosso e das regiões Norte e Centro-Oeste no PIB brasileiro, em 2011 e 2012, é possível chegar a algumas conclusões. Cabe esclarecer que o valor adicionado bruto a preços correntes é igual à produção menos o consumo intermediário, ou seja, os custos referentes aos insumos.

Ao comparar o valor adicionado bruto a preços correntes da agropecuária, no período 2006-2012, em Itaituba e Santarém o aumento ficou na faixa de 80 a 90%, enquanto que em Novo Progresso cresceu em torno de 105% e em Sinop o crescimento ultrapassou 200%. Na indústria, comparando o valor adicionado bruto a preços correntes, entre 2006-2012, a média de crescimento foi bem inferior em três dos municípios, em relação à produção agropecuária e ao setor de serviços, ficando na faixa de 14% em Novo Progresso, 33% em Santarém, 58% em Sinop e 71% em Itaituba.

Quanto ao setor de serviços, a comparação do valor adicionado bruto a preços correntes no período 2006-2012 indica que houve crescimento da ordem de 68% em Itaituba, 80% em Santarém e em Novo Progresso, e 160% em Sinop.

O PIB a preços correntes nos anos de 2006 e 2012 indica aumento na faixa dos 70% em Santarém e Itaituba, 83% em Novo Progresso e 140% em Sinop. É fato, portanto, que esses índices revelam crescimento expressivo da economia desses municípios, no período.

É necessário, porém, observar outros aspectos também revelados por esses dados e por outros sobre os estados e regiões a que pertencem: o valor adicionado bruto referente à indústria, em dois dos municípios (Novo Progresso e Santarém), teve crescimento bem

inferior, em relação aos outros dois setores (agropecuária e serviços); em Itaituba, o crescimento dos três setores apresenta uma equivalência percentual; enquanto que em Sinop o crescimento do valor adicionado relativo à indústria (58%), embora considerável, está bem aquém dos percentuais relativos à agropecuária (207%) e aos serviços (160%). Depreende-se, então, que a economia desses municípios segue a tendência do crescimento da região, concentrada nos setores primário e terciário, havendo menor investimento na indústria de transformação, responsável pela agregação de valor aos produtos dos setores agroextrativistas e mineral.

Por outro lado, a produção desses municípios, embora apresentando crescimento considerável, não tem promovido alterações positivas relevantes que cheguem a alterar o PIB do Pará e do Mato Grosso, nem a posição desses estados em suas respectivas regiões e destas no PIB do país, até 2012. A participação do Pará no PIB do país foi de 2,1%, nos anos de 2011 e 2012, mantendo-se no 12º lugar no ranking do país. O Mato Grosso apresentou discreto decréscimo no PIB de 2012 (1,8%), em relação a 2011 (1,7%), permanecendo no 14º lugar no ranking do país.

As regiões Norte e Centro-Oeste apresentaram pequenas variações na comparação do PIB dos anos de 2011 e 2012, entre as regiões brasileiras. A região Norte apresentou redução de 0,1% entre os dois anos, passando de 5,4% para 5,3%, no cenário nacional; enquanto que a região Centro-Oeste apresentou um acréscimo de 0,2% no PIB de 2011 (9,6%), em relação ao de 2012 (9,8%).

A pecuária, atividade extensiva por excelência, também se destaca entre as atividades econômicas de dois daqueles municípios, segundo dados do IBGE, valendo registrar que há discrepâncias consideráveis entre os dados desse Instituto e os divulgados pela Fundação Amazônia Paraense de Amparo à Pesquisa do Pará (Fapespa). Tomando como referência os dados do IBGE, constata-se o crescimento considerável do rebanho bovino, o de maior peso naquela região, nos municípios de Itaituba e Novo Progresso, no período 2004-2014. No primeiro caso, houve aumento de 91,05% e em Novo Progresso foi registrado um crescimento de 55,92%.

O financiamento e o uso da terra na produção de grãos

Dados de abril de 2016, publicados pela Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), ligada ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, relativos ao 7º levantamento da safra brasileira, são importantes para identificar os produtos que têm obtido os maiores investimentos por parte do governo federal, por meio dos programas de financiamento da produção agrícola - Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor

(Pronamp) e do Programa Nacional de Fortalecimento à Agricultura Familiar (Pronaf) -, assim como por outros financiamentos sem vínculos específicos.

Na tabela abaixo (Tabela 3), estão identificadas as somas de recursos que financiaram a produção das cinco principais culturas da produção nacional, movimentadas através do Banco Central do Brasil: arroz, algodão, feijão, milho e soja. Tais produtos foram aqui priorizados em função de corresponderem, de acordo com o monitoramento da safra brasileira 2015-2016, a 96,56% da estimativa de toda a produção de grãos do país nesse período, incluídas as culturas de verão e de inverno. Considerando que a BR-163 é de grande interesse para o transporte da produção agrícola, foram analisados os créditos destinados a esse setor, entre 2013 e 2015, nas regiões Norte e Centro-Oeste.

Tabela 3: Financiamento da produção de grãos – Regiões Norte e Centro-Oeste - 2013 a 2015 (Créditos em milhões)

PRODUTO	REGIÃO NORTE			REGIÃO CENTRO-OESTE		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Milho	82,598	87,735	92,444	2.192,395	2.555,928	3.029,158
Soja	483,209	762,140	888,792	6.240,585	8.201,402	7.857,188
Arroz	70,746	92,852	90,487	49,346	59,280	35,427
Algodão	4,007	24,792	15,230	827,117	977,907	634,374
Feijão	3,725	5,086	7,162	100,318	86,849	57,331
TOTAL	644,285	972,605	1.094,115	9.409,761	11.881,366	11.613,478

Fonte: Bacen – jan. 2013 a fev. 2016

Observa-se que, à exceção da produção de arroz, o investimento para esse setor tem se concentrado muito mais fortemente na região Centro-Oeste do que na região Norte, com destaque para a soja e milho em relação às outras culturas, ficando a produção de algodão como 3ª prioridade no financiamento da produção.

Ressalte-se que, ao levantar o tipo de financiamento-crédito, conforme dados do 7º Levantamento da Conab, constata-se que a fonte “sem vínculo específico”, ou seja, não vinculada aos programas de financiamento da produção agrícola do governo federal (Pronaf e Pronamp), apresenta investimentos por parte dos agentes econômicos da ordem de R\$14,6 bi para a soja e R\$4,9 bi para a cultura do milho, o que representa que 77,58% de todos os recursos investidos por essa fonte estão concentrados nessas duas culturas.

Tomando como referência os créditos federais (Pronaf e Pronamp) destinados às cinco culturas principais da produção do país, em 2015, observa-se que, embora proporcionalmente muito menores do que os recursos “sem vínculo específico”, o

financiamento federal da produção agrícola também tem se concentrado na produção da soja e do milho, correspondendo a 86,89% do total investido por esses programas.

Quanto à estimativa das áreas plantadas das culturas da soja e milho, segundo a Conab (safra 2015/2016 - abril), também comparativamente, ou seja, no conjunto das cinco principais culturas produzidas no país, quase 89% dos 54.6 milhões de hectares estão destinados às duas culturas, sendo que destes 60,60% à soja e 28,32% ao milho. Mesmo quando a relação inclui todas as culturas de verão e inverno, a destinação de áreas plantadas à soja fica em torno dos 55%.

Ao considerar a dinâmica atual do mercado internacional, que interfere diretamente nas definições econômicas para a região objeto da pesquisa, de acordo com os dados divulgados pelo Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA), em março de 2016, o Brasil consta como o maior exportador de soja do mundo. Para a safra 2015-2016 houve, segundo o USDA, um aumento das exportações brasileiras de soja, que passaram de 57 para 58 milhões de toneladas, sendo atribuído esse aumento às altas exportações ocorridas entre janeiro e março de 2016, em consequência da alta do dólar frente ao real, o que incentiva ainda mais o comércio internacional de grãos.

A produção mineral na área de influência da BR-163

O município de Itaituba, na região do Tapajós, constitui uma província mineral, sendo a atividade garimpeira a principal, tanto pelas reservas minerais e atividades ligadas diretamente ao setor como por ser nuclear, impulsionando outras atividades e setores econômicos, como o da pecuária, madeireiro e do comércio, sendo responsável, conforme agentes econômicos desses setores, por algo em torno de 80% da economia do município.

A exploração do ouro e de vários outros metais preciosos, com reservas de grande potencial, tem atraído fortes grupos empresariais, nacionais e internacionais - canadenses, do Reino Unido, alemães e de outros países -, que se utilizam de sofisticadas máquinas e equipamentos, promovendo extração profunda dos minérios com sondas e outras tecnologias avançadas, o que implica na previsão de esgotamento muito mais rápido das reservas primárias.

Não obstante a intensa movimentação de capitais, a atividade garimpeira não é verticalizada e apresenta muitos impasses no cenário de curto e médio prazos, inclusive quanto aos impactos socioambientais. Grande parte da extração ocorre de forma clandestina e em áreas proibidas legalmente, pois a área da Reserva Garimpeira do Tapajós foi sobreposta e está em conflito com a Área de Proteção Ambiental (APA) do Tapajós.

Segundo o presidente do Movimento em Defesa da Legalização da Garimpagem, as mineradoras de fora estão exercendo forte pressão para que os garimpeiros locais deixem suas áreas. Além dessas situações, que têm gerado muitos conflitos, há uma série de outros como os que ocorrem frequentemente em terras indígenas, pois os donos de garimpos não reconhecem as terras e os direitos dos povos indígenas. Há também confrontos entre garimpeiros e as forças federais envolvendo atos de violência, mortes e queima de equipamentos.

Em um desses episódios recentes, veiculado em setembro de 2017 pela Folha de São Paulo, uma balsa escariante no valor de R\$1,5 mi, de propriedade do presidente do Movimento em Defesa da Legalização da Garimpagem, atuava em um megagarimpo ilegal de cerca de 400 hectares no rio Jamanxim, entre a Terra Indígena Sawré Muybu e a Flona Itaituba II, ambas vetadas à mineração. O Grupo Especializado de Fiscalização do Ibama foi o responsável pela operação.

Há, entretanto, posições contraditórias e conflitos de interesses entre os próprios agentes governamentais locais, bem demarcados nos relatos dos agentes da Secretaria Municipal de Meio Ambiente (Semma), de Itaituba, em cujos discursos são defendidos a preservação ambiental e o controle do avanço desenfreado sobre as reservas minerais em áreas de extração proibida, e o do então secretário da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Mineração, com poder de decisão sobre o desenvolvimento local, que vem priorizando o aumento da arrecadação tributária proveniente da exportação do ouro e de outros metais preciosos.

Os conflitos no campo do poder estatal estendem-se às esferas estadual e federal repercutindo diretamente nas políticas e investimentos, ou na falta destes. Outra representante da Semma relata que, apesar de Itaituba possuir grandes áreas como Unidades de Conservação, não há vinculação efetiva desse órgão com o Ibama, nem mesmo quando os conflitos demandam a ação da Polícia Federal, já que as áreas pertencem à União, ou ainda da Polícia Militar do Estado do Pará, burocratizada e pouco efetiva, na avaliação daquela agente.

Considerações Finais

Santos (2006), ao tratar sobre o global e o local e interpretar questões territoriais a partir das redes produtivas, de comércio, de transporte e de informação, afirma que são inseparáveis da questão do poder e cada vez mais globais. As situações de conflito que se estabelecem a partir de então, nas lutas pelo uso do espaço, inclusive por meio das redes,

definem as posições dos dominantes e dos dominados, mas devem ser sempre reguladas, o que pode atenuar ou agravar os conflitos, dependendo das normas e instrumentos dos poderes nacional e locais, porque não é o “mundo” que os determina.

Cabe ao Estado, mesmo em uma economia globalizada e submetido às fortes pressões externas, a regulação e a busca da solução para os conflitos. É possível, também, refere o autor, que os próprios conflitos e disputas levem ao fortalecimento de vínculos horizontais e promovam a coesão de outros interesses, que não os dominantes, que sejam capazes de recolocar as questões sociais dos dominados em outras bases, forçando o reconhecimento político de suas reivindicações.

Estão, porém, em curso graves processos de violência, deslocamentos forçados, desastres ambientais e sociais, como consequências do fortalecimento das alianças entre grandes conglomerados financeiros e o Estado, que reforçam a submissão ao padrão de dominação e exploração, identificados por Quijano (2002; 2005), gerando novos conflitos e agravando os historicamente existentes.

O modelo de “desenvolvimento” definido e em curso na Amazônia segue a lógica da dominação e da produção do capitalismo mundial, centrada na integração globalizada dos países à economia internacional, que assegura a permanência das desigualdades estruturais nos processos de produção e de exploração do trabalho, gerando pobreza e ainda maior reconcentração da riqueza. A pilhagem dos recursos naturais, a usurpação de territórios, o autoritarismo dos processos e a burla aos direitos garantidos constitucionalmente, em benefício do grande capital, estão a exigir de fato o fortalecimentos dos vínculos horizontais, dos dominados ou subalternizados, em processos de resistência que aliem os interesses destes em grande escala.

Continua na ordem do dia, desses tempos, o desafio de aprofundar os debates e apontar proposições e rumos no sentido de superar os impasses que estão postos para a Amazônia, como de resto para o caos sistêmico da grande crise capitalista e das opressões que se fundam na colonialidade das relações de poder.

Referências

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **Decreto nº 6.290, de 06.12.2007. Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da BR-163**, no trecho Cuiabá/MT-Santarém/PA-Plano BR-163 Sustentável. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/D6290.htm>. Acesso em: 16 set. 2015.

BRASIL. Ministério da Agricultura. **Plano agrícola e pecuário 2014-2015**. Disponível em: <www.agricultura.gov.br>. Acesso em: 17 set. 2015.

BRASIL. Ministério do Planejamento. **Programa de Aceleração do Crescimento**. Disponível em: <www.planejamento.gov.br>. Acesso em: 17 set. 2015.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Medidas para escoamento da safra de grãos 2014-2015**. Disponível em: <www.transportes.gov.br>. Acesso em: 18 set. 2015.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Macrozoneamento Ecológico-Econômico da Amazônia Legal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2007-2010/2010/Decreto/D7378.htm>. Acesso em: 17 set. 2015.

CASTRO, Edna; MONTEIRO, Raimunda; CASTRO, Carlos Potiara. Dinâmica de atores, uso da terra e desmatamento na rodovia Cuiabá-Santarém. **Paper do Naea**, n. 179, 2004.

CASTRO, Edna; MONTEIRO, Raimunda; CASTRO, Carlos Potiara. Atores sociais na fronteira mais avançada do Pará: São Félix do Xingu e a Terra do Meio. **Paper do Naea**, n. 180, 2004.

CASTRO, Edna. Políticas de ordenamento territorial, desmatamento e dinâmicas de fronteira. **Novos Cadernos NAEA**, v. 10, n. 2, p. 105-126, dez. 2007.

CASTRO, Edna. **Sociedade, Território e Conflitos**: a Br 163 em Questão. Belém: NAEA/UFPA, 2008.

CASTRO, Edna. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. **Caderno CRH (Online)**, v. 25, p. 45-62, 2012.

CASTRO, Edna. Amazônia no século XXI: estratégias do agronegócio, desmatamento e dinâmicas sócioterritoriais. In: KREKELER, BIRGIT; KÖNIG, EVA; NEUMANN, STEFAN; ÖLSCHLEGER, HANS-DIETER. (Org.). **Para quem serve o conhecimento se eu não posso dividi-lo? / Was nützt alles Wissen, wenn man es nicht teilen kann?**. 1ed. Berlin: Estudios Indiana, 2013. p. 227-247.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Transportes & desenvolvimento – Entraves logísticos ao escoamento de soja e milho**. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Paginas/Pesquisas_Detalhes.aspx?p=15>. Acesso em: 16 set. 2015.

ESCOBAR, Arturo. O lugar da natureza e a natureza do lugar: globalização ou pós-desenvolvimento? In: LANDER, Edgardo (Org.). **A colonialidade do saber**: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO, 2005. p.133-168.

FEARNSIDE, Philip. M. Carga pesada: o custo ambiental de asfaltar um corredor de soja na Amazônia. In: TORRES, M. (Ed.) **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília, 2005. p. 397-423.

FEARNSIDE, Philip. M. Consequências do desmatamento da Amazônia. **Scientific American Brasil**, p. 54-59, 2010.

FEARNSIDE, Philip. M. A tomada de decisão sobre grandes estradas amazônicas. In: BAGER, A. (Ed.). **Ecologia de Estradas**: tendências e pesquisas. Editora da Universidade Federal de Lavras (MG). Lavras: 2012. p. 59-75.

GOVERNO DO PARÁ. FAPESPA. Disponível em: <<http://www.idesp.pa.gov.br/i3geo/PAINEL/relatorio-economia-pecuaria1.php>>. Acesso em: 17 set.2015.

GRUPO DE TRABALHO INTERMINISTERIAL. **Plano de desenvolvimento regional sustentável para a área de influência da rodovia BR-163 - Cuiabá-Santarém**. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2005.

GRUPO REGIONAL SOBRE FINANCIAMIENTO E INFRAESTRUCTURA. **Cuál es el contexto regional em el que se inserta el nuevo banco de los Brics?** Derecho, Ambiente y Recursos: Lima: 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2000**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica>>. Acesso em: 15 abr.2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica>>. Acesso em: 15 abr.2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MINERAÇÃO (IBRAM). **Informações sobre a Economia Mineral do Estado do Pará**. Disponível em: <<http://www.ibram.org.br/sites/1300/1382/00004356.pdf>>. Acesso em: 16 set.2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS. **Monitoramento da Amazônia**. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/>>. Acesso em: 15 set.2015.

MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, do Planejamento, da Ciência e Tecnologia. Disponível em: <http://www.semade.ms.gov.br/wp-content/uploads/sites/20/2015/03/pib_municipal_2005_2012.pdf>. Acesso em: set. 2015.

MCTI.INPE. PRODES. **Coordenação Geral de Observação da Terra (OBT)**. Disponível em: <http://www.obt.inpe.br/prodes/prodes_1988_2014.htm>. Acesso em: 17 set. 2015.

PARÁ. **IDESP**. Disponível em: <<http://www.idesp.pa.gov.br/index.php/series/pib-estadual>>. Acesso em: set. 2015.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidade, poder, globalização e democracia. **Revista Novos Rumos**, Ano 17, n. 37, 2002. p. 4-28.

QUIJANO, Aníbal. **A colonialidade do saber**: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latinoamericanas. LANDER, Edgardo (Org.). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO, 2005.

RODRIGUES, Jondison C. **Portos no Rio Tapajós**: Arco de desenvolvimento e justiça social. Rio de Janeiro: IBASE, 2017 (Cartilha).

RODRIGUES, Jondison C.; RODRIGUES, Jovenildo. A produção de complexos portuários no município de Itaituba, Oeste do Pará: lógicas e contradições das políticas públicas. **Caminhos de Geografia**, v. 16, n. 56, p. 1-21, 2015.

RODRIGUES, Jondison. C.; RODRIGUES, Jovenildo C.; CASTRO, Edna. Transporte hidroviário, portos e terminais interiores na Amazônia brasileira: uma análise sobre seus papéis na política pública territorial. **Geo UERJ**, v. 1, n. 25, p. 115-137, 2014.

DESENVOLVIMENTO E CONFLITOS NA AMAZÔNIA:

UM OLHAR SOBRE A COLONIALIDADE DOS PROCESSOS EM CURSO NA BR-163

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. O lugar e o cotidiano. In: SANTOS, Boaventura de Sousa; MENESES, Maria Paula (Org.). **Epistemologias do sul**. São Paulo: Cortez: 2010. p. 584-602.

Sobre as autoras

Rosane Brito – Graduação em Administração pela Universidade Federal do Pará (UFPA), em Belém, Pará, Brasil; Mestrado em Planejamento e Desenvolvimento pela UFPA; Doutorado em andamento em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido pela UFPA.

Edna Castro – Graduação em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Pará (UFPA); Mestrado e Doutorado em Sociologia pela Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales; Professora da UFPA.

Como citar este artigo

BRITO, R.; CASTRO, E. Desenvolvimento e conflitos na Amazônia: um olhar sobre a colonialidade dos processos em curso na BR-163. **Revista NERA**, ano 21, n. 42, p. 51-73, dossiê, 2018.

Declaração de contribuição individual

As contribuições científicas presentes no artigo foram construídas em conjunto pelas autoras.

Recebido para publicação em 08 de outubro de 2017
Devolvido para a revisão em 19 de novembro de 2017
Aceito para a publicação em 31 de janeiro de 2018
