

# **UMA ABORDAGEM MULTIDIMENSIONAL DO TERRITÓRIO NO ENTORNO DA BR-163 CUIABÁ-SANTARÉM**

Adriana Figueiredo Lima – FCT/ Unesp

Marcos Aurélio Saquet – FCT/Unesp

## **1 INTRODUÇÃO**

Atualmente, tem-se dado relevante importância às questões que envolvem o território. Ele tem estado presente nas agendas políticas, nas universidades e mesmo nas discussões cotidianas. É neste sentido que abordaremos o seu entendimento neste trabalho no contexto da geografia brasileira e, ainda mais, utilizaremos esta compreensão para abordarmos as transformações ocorridas no entorno da rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém, entre os anos de 1995 e 2007, destacando a produção mercantil de soja, a extração de madeira, a atividade pecuarista e a circulação de mercadorias. Para isto, partiremos da observação e compreensão da realidade abarcando o território nas suas dimensões econômica, política, cultural e, ainda, a natureza exterior ao homem, conforme se apresentam nas pesquisas de Saquet (2004; 2007).

Neste sentido, propomos uma análise processual da problemática que levou à composição e conexão dos devidos ‘nós’ nesse território e dos principais efeitos gerados na área por meio dos processos de produção, extração e circulação na referida rodovia.

Para tanto, foi realizada pesquisa bibliográfica, coleta de dados secundários e primários, trabalhos de campo no inverno e no verão, análise de reportagens em jornais e meio eletrônico e coleta de fotografias que mostram a processualidade histórica e a representação das informações geográficas coletadas.

## **2 O TERRITÓRIO: UMA INTERPRETAÇÃO, DIVERSAS DIMENSÕES**

Buscando resgatar alguns pensadores/autores e suas reflexões acerca do conceito de território, apresentamos a seguir um território entendido a partir de múltiplos olhares que tendem a se encontrar em duas bases sobrepostas: a abordagem do uso do poder na apropriação do território e as dimensões (i)materiais com que se dá essa apropriação (LIMA; AREDES; MARTINS, 2009). Há ainda uma corrente teórica que aponta o

acréscimo do caráter relacional do território, como é o caso de Haesbaert (2002; 2006) e Saquet (2004; 2007).

Sendo assim, podemos dizer que o território é definido a partir de relações de poder, ou seja, de uma relação onde há o agente dominador e o subordinado, como aponta Ratzel, ainda no século XIX. Para o autor, o território é um “espaço vital”, onde os povos mais desenvolvidos tecnologicamente assim o eram devido às condições ambientais de seu território e que para se desenvolverem ainda mais era necessário expandir sua área de dominação, ou seja, seu território (MORAES, 2005).

Raffestin (1993 [1980]) considera que o território também revela relações marcadas pelo poder. No entanto, o que o diferencia de Ratzel é que sua percepção sobre relação de poder não se restringe ao campo do Estado Nacional, mas também em diferentes escalas, como o poder das empresas, das organizações, das instituições religiosas, que ele considera como poder invisível, pois se escondem atrás do Poder do Estado. Para ele, esse poder invisível é o mais perigoso e está presente nas relações cotidianas que se processam no território.

Andrade, na mesma direção, aponta que:

O conceito de território não deve ser confundido com o de espaço ou de lugar, estando muito ligado à idéia de domínio ou de gestão de determinada área. Assim, deve se ligar sempre a idéia de território à idéia de poder, quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas que estendem seus tentáculos por grandes áreas territoriais, ignorando fronteiras políticas. (ANDRADE, 1995, p. 19).

A despeito das dimensões (i)materiais, podemos dizer que, as principais abordagens partem de Haesbaert (2002; 2006) e Saquet (2004; 2007). Para o primeiro, há distinção da posição materialista/idealista como a abordagem que privilegia a compreensão de território-natureza como “fonte de recursos”, ou seja, como um meio material de existência, da perspectiva ideal-simbólica, que entende o território, *a priori*, como sentimento de pertencimento, permeado não só de valores materiais, mas também “éticos, espirituais, simbólicos e afetivos” (HAESBAERT, 2002, p. 50).

Para Saquet (2007), tais abordagens, para se efetivarem, devem ter aplicação no real e abordar as dimensões materialista e idealista.

Considerando-se estas perspectivas como norteadoras na geografia na atualidade, podemos dizer que todas estas concepções, embora se afrontem em determinado contexto, ora por se tratar de contextos históricos díspares, ora por se tratar

de diferentes lugares e, portanto, de realidades distintas, devem ser consideradas relacionalmente, para a efetivação de uma abordagem holística.

### 3 A BR-163 NA MULTIDIMENSIONALIDADE DO TERRITÓRIO

A rodovia BR-163<sup>1</sup> Cuiabá-Santarém, em toda a sua extensão, é longitudinal, ou seja, corta o país de Sul a Norte, seguindo este sentido de quilometragem, conforme os dados apresentados pelo Plano Nacional de Viação, de 1973. Ela inicia em Tenente Portela, no Rio Grande do Sul e vai até a fronteira com o Suriname, na cidade de Acotipa, no Pará (DNIT). Além disso, transpõe os estados de Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, com algumas descontinuidades em seu percurso (mapa 01).

A rodovia nasce da proposta de estruturação de uma plataforma viária multimodal que garantiria o escoamento da produção agrícola da região central brasileira para o mercado internacional. Atualmente, ela cumpre tais objetivos, atendendo ainda às atividades mineradoras, agropastoris e madeireiras.

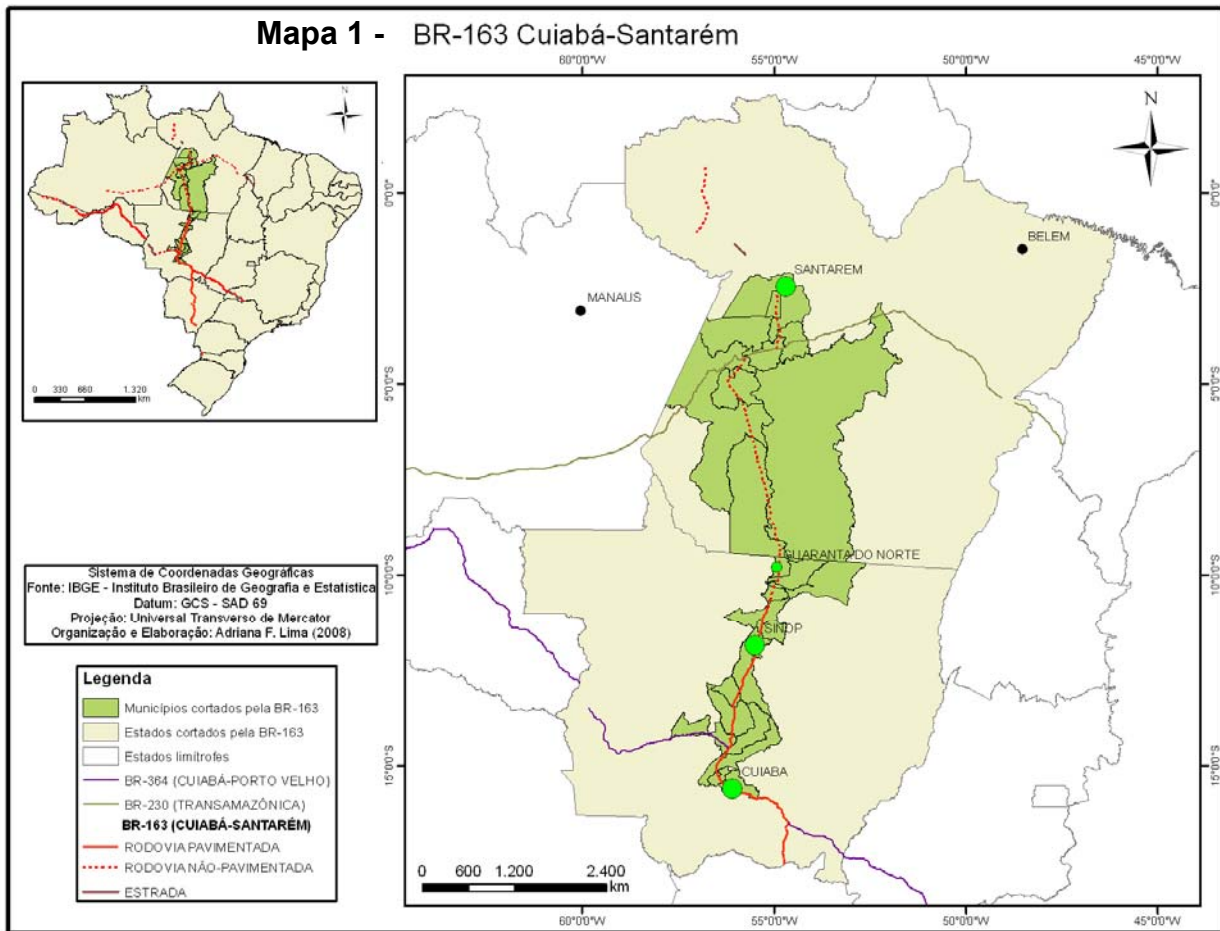
No presente trabalho, abordaremos a referida rodovia somente no trecho entre as cidades de Cuiabá, capital do estado de Mato Grosso e Santarém, localizada no oeste do Pará. Trata-se de aproximadamente 1.777km de extensão, divididos entre dois estados problemáticos, assim como boa parte deste trecho da rodovia.

---

<sup>1</sup> De acordo com o Plano Nacional de Viação brasileiro (Lei 5917/73), a nomenclatura das rodovias é definida pela sigla **BR**, que significa que a rodovia é federal, seguida por três algarismos. O primeiro algarismo indica a categoria da rodovia:

- 0 (zero) – para rodovias radiais federais – são as rodovias que partem da Capital Federal em direção aos extremos do país;
- 1 (um) – para rodovias longitudinais – são as rodovias que cortam o país na direção Norte-Sul;
- 2 (dois) – para rodovias transversais – são as rodovias que cortam o país na direção Leste-Oeste;
- 3 (três) – para rodovias diagonais – estas rodovias podem apresentar dois modos de orientação: Noroeste-Sudeste ou Nordeste-Sudoeste;
- 4 (quatro) – para rodovias de ligação – estas rodovias apresentam-se em qualquer direção, geralmente ligando rodovias federais, ou pelo menos uma rodovia federal a cidades ou pontos importantes ou ainda à nossas fronteiras internacionais.

Os dois outros algarismos definem a posição, a partir da orientação geral da rodovia, relativamente à Capital Federal e aos limites do País (Norte, Sul, Leste e Oeste). A numeração varia de 00, no extremo leste do País, a 50, na Capital, e de 50 a 99, no extremo oeste. O número de uma rodovia longitudinal é obtido por interpolação entre 00 e 50, se a rodovia estiver a leste de Brasília, e entre 50 e 99, se estiver a oeste, em função da distância da rodovia ao meridiano da Capital Federal.



A escolha deste extrato justifica-se pela mesma está disposta num eixo regional proeminente devido à sua importância econômica e ambiental e à sua diversidade étnico-cultural. Encontra-se em uma faixa de transição dos biomas cerrado e floresta amazônica e, por isso, tem despertado o interesse de inúmeros empresários rurais diretamente vinculados à prática agropecuária em grande escala e à extração de madeira. A área serve como corredor de exportação (PASSOS, 2007) da monocultura de grãos e das madeiras, atividades muito expressivas no território em questão. Esses processos (extração, produção e circulação) têm provocado inúmeros conflitos de interesses relativos à apropriação indevida das terras do entorno da rodovia por parte, principalmente, dos grandes produtores de soja.

É uma área composta por 26 municípios, sendo que, alguns deles estão entre os primeiros produtores de soja do Brasil (é o caso de Sinop e Lucas do Rio Verde, por exemplo). Agrega os estados de Mato Grosso em suas porções centro e norte, e o sudoeste do estado do Pará.

Do total do trecho a ser pesquisado, 956 km ainda não estão pavimentados (BRASIL, 2006). Esta área ainda não pavimentada corresponde à extensão norte da

rodovia, que começa no município de Guarantã do Norte-MT e segue por quase toda a sua dimensão paraense, até o município de Santarém-PA, com exceção a alguns fragmentos como, por exemplo, nas proximidades de Trairão-PA. Foram iniciadas as obras de pavimentação de 28km pelo 9º BEC – Batalhão de Engenharia de Construção próximo a comunidade de Campo Verde, pertencente ao município de Itaituba-PA e, ainda, entre os municípios de Santarém-PA e Rurópolis-PA, mais 30km de asfalto. Na bifurcação das rodovias BR-230 (Transamazônica) e BR-163, havia previsão de que o asfaltamento da sede do município de Itaituba até o distrito de Campo Verde fosse concluído pelo 9º BEC até janeiro de 2009, no entanto, as obras estão paralisadas devido ao adiantamento do período chuvoso e muitos motoristas e passageiros têm sofrido com o aumento dos custos de viagem e os atrasos provenientes das condições de tráfego. “Viagens que duravam em média 7 a 10 horas de ônibus ou caminhão, nesse período chegam a 24 horas”, conforme o jornal local Província do Tapajós, de 10 de fevereiro de 2009. Pode-se perceber a partir das informações apresentadas que, a maior problemática encontra-se no trecho paraense da rodovia.

Além da intrafegabilidade, acumulam-se problemas de falta de infra-estrutura de suporte técnico, como a ausência quase total de placas de sinalização, pontes em mau estado de conservação, deficiência na ação da Polícia Rodoviária Federal e, ainda, centenas de quilômetros sem pontos de apoio (borracharias, lanchonetes, postos de gasolina, etc.).

No entanto, não é somente a parte não asfaltada que sofre os impactos da falta de apoio logístico na rodovia. Também nos trechos asfaltados, devido à ação das chuvas torrenciais, à grande circulação de caminhões de carga e à falta de manutenção no asfalto, os buracos proliferam-se, dificultando o tráfego. Por isso, ocorrem inúmeros acidentes. Na tentativa de desviar dos buracos, os motoristas seguem na contramão e acabam provocando colisões.

Sendo assim, é inevitável que os custos com os transportes de passageiros e mercadorias sejam mais altos para compensar os prejuízos com a viagem, que são muitos. Entre eles, um dos mais preocupantes, trata-se do perecimento de produtos alimentícios que saem do Sul-Sudeste do país com previsão de 48 horas de viagem e chegam a seu destino com 75 horas, prejudicando o abastecimento da população. Em alguns casos, os motoristas se vêem obrigados a pagar um jerico (trator agrícola) para poder transpor os atoleiros. Os preços variam de acordo com o tamanho do veículo e podem chegar até R\$ 80,00 para caminhões. Por isso, as passagens ficam mais caras e

escassas. O valor do frete aumenta, exigindo a atuação da iniciativa privada em conjunto com o Estado, a partir, por exemplo, do estabelecimento de PPP's (parcerias público-privadas), mais comumente encontradas em Mato Grosso.

Isso ocorre, por exemplo, através da atuação de Blairo Borges Maggi, empresário do grupo AMaggi, reconhecido como um dos maiores produtores de soja do Brasil, além de ser governador do estado de Mato Grosso. Ele não poupa investimentos na implantação e recuperação de terminais graneleiros, hidrovias, rodovias e portos, criando com isso uma rede de atuação política e empresarial de cooperação como estratégia para aquisição de recursos de poder.

Estabelece, assim, uma conexão empresa, poder e Estado no jogo agroempresarial para a apropriação do território, entendendo-o a partir da capacidade que uma organização tem de controle dos recursos necessários ao funcionamento de outra organização. Esta reflexão nos leva à concepção de território formulada por Raffestin (1983 [1980]) e Andrade (1995), acrescida ainda por algumas idéias de Ratzel (MORAES, 2005), que considera importantes a atuação dos recursos de poder na apropriação do território e no bom funcionamento dele. Estamos falando, assim, do controle agroempresarial sobre a rodovia, mantendo o funcionamento ideal da exportação de grãos com custo baixo de fretes e diminuição dos prejuízos.

Os novos arranjos territoriais são determinados pelo mercado internacional e a acessibilidade à exportação define a participação brasileira nesse mercado. Desta forma, as conexões em rede são determinantes para o avanço das relações da produção e do mercado. (SILVA, 2003; SANTOS & SILVEIRA, 2004; FORTUNA, 2006).

#### **4 AS TRANSFORMAÇÕES DO TERRITÓRIO NA BR-163**

É da forma que vem se apresentando ao longo do texto que vêm se manifestando as transformações no território no entorno da BR-163.

O Plano BR-163 Sustentável, lançado pelo Governo Federal em junho de 2006 trabalha com diretrizes:

Baseadas na inclusão social, na redução das desigualdades sócio-econômicas, no respeito à diversidade cultural, na viabilização de atividades econômicas dinâmicas e competitivas que gerem emprego e renda e no uso sustentável dos recursos naturais, com a valorização da biodiversidade e a manutenção do equilíbrio ecológico desse importante patrimônio brasileiro. (BRASIL, 2006).

Mas, segundo o Portal Acorda Brasil ([www.acordabrasil.com](http://www.acordabrasil.com)), em seis anos de governo Lula, menos de 60 quilômetros da rodovia foram asfaltados, de um total de quase mil quilômetros. Para se ter uma idéia da lentidão, em três anos foram asfaltados 10 quilômetros de estrada no trecho entre as cidades de Santarém e Rurópolis. Dessa maneira, verifica-se que mais um governo (ou quase dois) se passa sem que haja o cumprimento das promessas e falta de compromisso com a população interessada, gerando nestes um sentimento de desânimo e revolta.

De acordo com o Jornal de Santarém e Baixo Amazonas, a BR-163 não tem sido prioridade para o governo, uma vez que nenhuma de suas mais de 200 ações estão sendo executadas minimamente a contento das famílias e comunidades que vivem na área de influência da rodovia. Para eles, nem o asfalto, que é de interesse de diversos setores dominantes da sociedade (madeireiros, agricultores, etc.), tem saído como se esperava. Estes dados foram verificados no Seminário Plano BR-163 Sustentável – Entraves, Desafios e Expectativas, realizado nos dias 30 e 31 de outubro de 2008, em Santarém.

Por outro lado, não podemos afirmar que nada vem sendo feito. Em janeiro de 2009, foi inaugurada a ponte de Riozinho das Arraias, que estava com seu projeto parado há muitos anos e somente agora o Dnit retomou a frente das obras, assim como de mais duas pontes de concreto entre Riozinho das Arraias e Novo Progresso-PA, visto que 95% das pontes são de madeira e não suportam o peso dos caminhões.

Além disso, podemos dizer dos já citados pequenos trechos que vinham sendo asfaltados até o início do rigoroso inverno amazônico.

Atualmente, tem-se observado também uma série de obras de infra-estrutura para abastecer o capital comercial-especulativo em grande escala. Entre estas obras, destacam-se:

- Um Aproveitamento Hidroelétrico (AHE) nos arredores do município de Cachoeira da Serra-MT, dentro da área que abrange o Parque Nacional de Curuá, ou seja, contrariando a legislação ambiental brasileira;
- E ainda de acordo com algumas entrevistas realizadas em campo em dezembro de 2007, pôde-se constatar a intenção da construção de um porto exportador em Miritituba, também distrito de Itaituba-PA.

A realização destas obras tem contrariado o interesse de boa parte da população dos municípios que envolvem a rodovia, tanto da sua zona rural quanto da zona urbana. No caso do porto de Miritituba, as pessoas que ali vivem (algumas há mais de 30 anos)

deverão, em breve, ser expropriadas, conforme muitas já foram e estão sendo comunicadas aos poucos e ao longo do último ano e meio. Os comunicados alegam que a saída dos moradores da comunidade será em prol da chegada de melhorias para o município, pois deverá ser a conclusão do asfaltamento de parte da rodovia Transamazônica e do restante da Cuiabá-Santarém.

É bem verdade mesmo, que o sistema capitalista, condutor da forma de economia na região, prioriza aspectos de ordem econômico-financeira em detrimento das questões sociais e ambientais, o que pode resultar em fator extremamente preocupante, em virtude da péssima experiência acumulada, quando assistimos aos noticiários lamentando as mortes por violência no campo, a grilagem de terras, desmatamento da biodiversidade regional, entre outros inúmeros impactos negativos que têm acometido a região.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A partir deste processo de territorialização, podemos dizer que existem duas vertentes principais que mobilizam a dinâmica territorial regional: uma que segue a lógica do grande capital comercial-especulativo, e outra, que conta com pouca intervenção estatal e, portanto, desorganizada e com quase nenhuma autonomia.

Em síntese, dois fatores têm dirigido a apropriação do território na BR-163: as migrações e as políticas públicas, ambas diretamente articuladas durante os mais de trinta anos de existência da rodovia, e que conduzem o uso do território atualmente.

Assim, cabe ressaltar que falar de Amazônia não é tarefa simples, à medida que não devemos reproduzir o discurso da natureza intocada, a partir do discurso de uma classe dominante que acha que não depende tão diretamente dos recursos disponíveis na natureza (DIEGUES, 2002). Por outro lado, não devemos também condicioná-la a mais um estudo de caso qualquer. Da mesma forma – e em menor escala – a BR-163 não deverá ter um enfoque somente ambiental, tão-somente econômico, cultural ou social, mas deve-se considerá-la a partir de um contexto de sua multidimensionalidade, onde se congregam todos estes aspectos (E-P-C-N) (Saquet, 2007), em especial sob o ponto de vista da oferta de infra-estrutura disponível nos municípios cortados por ela.



## REFERÊNCIAS

- ALVES, A.; MENDES, D. **BR-163 não é prioridade**. *Jornal de Santarém e Baixo Amazonas. Atualidades...* p. 10;
- ANDRADE, Manuel Correia. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec; Recife: Ipespe, 1995.
- BRASIL. 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, 2006. 116 p.;
- \_\_\_\_\_. (Ministério dos Transportes). **Rodovias federais**. Disponível em: <[www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)>. Acesso em: 31 jul. 2007;
- FREIRE, L. **Começa sofrimento na BR-163**. *Província do Tapajós*. 10 de fevereiro de 2009. Destaque. p. 11;
- HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- \_\_\_\_\_. Concepções de território para entender a desterritorialização. In: SANTOS, Milton et al. **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. 2. ed. Rio de Janeiro: DP & A, 2002, p. 43-70.
- LIMA, A. F.; AREDES, A.; MARTINS, A. B. S. **Território e territorialidade: conceitos e categorias no contexto do método**. Anais do IV SEET - Seminário Estadual de Estudos Territoriais. Francisco Beltrão/PR, Maio de 2009. (no prelo);
- PASSOS, M. M. **BR-163: de estrada de colonos a corredor de exportação**. Maringá: Massoni, 2007. Vol. 500. 220 p.
- RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993. Vol. 29. 269 p. (Série Temas);
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: tempo e técnica, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996. 308 p.;
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 6ª Ed. Rio de Janeiro: Record, 2004. 473 p.;
- SAQUET, M. A. O território: diferentes interpretações na literatura italiana. In: RIBAS, A. D.; SPÓSITO, E. S.; SAQUET, M. A. **Território e desenvolvimento: diferentes abordagens**. 2 ed. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004. p. 121 – 147;
- \_\_\_\_\_. **Abordagens e concepções de território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. 200 p. (Série Geografia em Movimento);
- SILVA. C. A. F. **Grupo André Maggi: corporação e rede em áreas de fronteira**. Cuiabá: Entrelinhas, 2003. 222 p.;