

Casa Civil da Presidência da República

Secretaria de Coordenação Política e Assuntos Federativos

Secretaria de Comunicação de Governo e Gestão Estratégica

Secretaria-Geral da Presidência da República

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

Ministério da Ciência e Tecnologia

Ministério da Cultura

Ministério da Defesa

Ministério da Educação

Ministério da Integração Nacional

Ministério da Justiça

Ministério da Saúde

Ministério das Cidades

Ministério de Minas e Energia

Ministério do Desenvolvimento Agrário

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome

Ministério do Meio Ambiente

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

Ministério do Trabalho e Emprego

Ministério dos Transportes

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO, 1

1. INTRODUÇÃO, 3

2. ÁREA DE AGRANGÊNCIA DO PLANO, 8

- 2.1 Delimitação da Área do Plano, 8
- 2.2 Estrutura Espacial e Sub-Regionalização, 8

3. DIAGNÓSTICO, 11

- 3.1 Diagnóstico Geral da Área do Plano, 11
 - 3.1.1 Contexto Natural, 11
 - 3.1.2 Contexto Histórico do Processo de Ocupação da Área, 12
 - 3.1.3 Situação Fundiária, 18
 - 3.1.4 Contexto Demográfico, 22
 - 3.1.5 Contexto Econômico, 26
 - 3.1.6 Infra-Estrutura, 32
 - 3.1.7 Contexto Social, 37
- 3.2 Diagnóstico das Mesorregiões e Sub-Áreas, 41
 - 3.2.1 Mesorregião Norte - Calha do Amazonas e Transamazônica, 41
 - 3.2.2 Mesorregião Central - Médio Xingu/Tapajós, 48
 - 3.2.3 Mesorregião Sul - Norte Matogrossense, 52

4. OBJETIVOS E DIRETRIZES, 59

5. ESTRATÉGIA DO PLANO, 61

- 5.1 Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental, 64
- 5.2 Fomento a Atividades Produtivas, 75
- 5.3 Infra-Estrutura para o Desenvolvimento, 86
- 5.4 Inclusão Social e Cidadania, 90

6. MODELO DE GESTÃO DO PLANO, 101

- 6.1 Fortalecimento Institucional, 101
- 6.2 Mecanismos de Participação e Controle Social, 102
- 6.3 Sistema de Monitoramento e Avaliação, 106
- 6.4 Sistema de Informações, 107

ANEXOS

- 1. Lista de siglas utilizadas, 108
- 2. Relação dos Municípios que compõem a área de abrangência do Plano, segundo mesorregiões e sub-áreas, 111
- 3. Mapas e cartogramas, 116

APRESENTAÇÃO

Este documento constitui-se em versão preliminar do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da BR-163 (Rodovia Cuiabá-Santarém), destinado ao debate com a sociedade, na segunda etapa de consultas públicas, a serem realizadas em abril de 2005.

Em relação ao documento inicial colocado em discussão na primeira etapa de consultas públicas realizadas em julho de 2004, esta versão do Plano incorpora uma série de avanços, com destaque para a formulação de diretrizes estratégicas e ações prioritárias para o desenvolvimento regional sustentável na área de sua abrangência, nos Estados do Pará, Mato Grosso e Amazonas.

A elaboração do Plano BR-163 Sustentável está a cargo do Grupo de Trabalho Interministerial - GTI instituído pelo Decreto de 15 de março de 2004, originalmente constituído por quatorze ministérios mais a Casa Civil da Presidência da República, encarregada de sua coordenação. Hoje, o GTI agrega 21 órgãos entre Ministérios, Casa Civil e Secretarias da Presidência da República, os quais contam como apoio adicional de entidades a eles vinculados.

Na elaboração desta versão preliminar do Plano, foi levada em consideração uma série de propostas de diversos setores da sociedade, apresentadas nas consultas públicas realizadas em julho de 2004, nas audiências públicas do EIA-RIMA relativos à pavimentação da rodovia e em eventos promovidos por um consórcio de movimentos sociais e por outras entidades da sociedade civil. A elaboração do documento também foi subsidiada por um diagnóstico, que analisou características e tendências econômicas, sociais, ambientais, políticas e institucionais da região.

Um aspecto fundamental da elaboração do Plano BR-163 Sustentável é a participação dos governos estaduais do Mato Grosso, do Pará e do Amazonas, de prefeituras municipais e de diversos segmentos interessados da sociedade civil na sua área de abrangência, buscando, por meio do diálogo e da negociação, a construção de acordos socialmente legitimados.

Etapas no processo de elaboração do Plano

Até o momento, o processo de elaboração do Plano BR-163 Sustentável envolve as seguintes etapas:

- 1) Fevereiro de 2004 – preparação de um documento inicial, estabelecendo a proposição e metodologia de elaboração de um plano de desenvolvimento regional sustentável para a área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém;
- 2) Março de 2004 – criação, por Decreto, do Grupo de Trabalho Interministerial responsável pela elaboração do Plano;
- 3) Abril a junho de 2004 - elaboração de um documento inicial para discussão pública, a partir das discussões no âmbito do GTI, e das contribuições advindas de diversas origens (governos estaduais, municipais, entidades empresariais e de trabalhadores, fóruns da sociedade civil, etc);
- 4) Julho de 2004 - realização da primeira etapa de consultas públicas, com o objetivo de acolher propostas e sugestões dos diversos segmentos sociais e instâncias interessadas (governos estaduais, prefeituras, entidades representativas do empresariado e dos trabalhadores, da sociedade civil, etc);
- 5) Agosto de 2004 a fevereiro de 2005 - elaboração da versão preliminar do Plano BR-163 Sustentável, contendo um conjunto de diretrizes estratégicas e ações prioritárias;

Os próximos passos na preparação e implementação do Plano BR-163 Sustentável devem incluir:

- 1) Abril de 2005 – realização da segunda etapa de consultas públicas, com o objetivo de submeter a presente versão preliminar do Plano à apreciação da sociedade local, visando à negociação de acordos sobre diretrizes estratégicas, ações prioritárias e seu processo de institucionalização;
- 2) Abril e maio de 2005 – elaboração da versão final do Plano, contendo um detalhamento operacional de ações prioritárias e metas, inclusive fontes de financiamento, e sua aprovação pelos Ministros e pelo Presidente da República;
- 3) Junho de 2005 – apresentação do Plano BR-163 Sustentável em cidades de sua área de abrangência e lançamento dos Fóruns Regional e Locais do Plano.

Organização do documento

Este documento apresenta uma *Introdução*, abordando o contexto de elaboração do Plano, à luz das diretrizes do Governo e de negociações recentes com diversos setores da sociedade; um capítulo sobre a definição da *Área de Abrangência do Plano*, abordando critérios utilizados para a sua delimitação e sub-regionalização para fins de diagnóstico e planejamento (Capítulo 2); um capítulo de *Diagnóstico*, abordando características sociais, econômicas e ambientais da área de abrangência do Plano (Capítulo 3); a descrição dos *Objetivos e Diretrizes* gerais da estratégia do Plano BR-163 Sustentável (Capítulo 4); uma proposta de *Estratégia* do Plano, organizada por eixos temáticos e por mesorregiões e respectivas sub-áreas (Capítulo 5); e considerações sobre o *Modelo de Gestão* do Plano, abordando assuntos como mecanismos de participação social e fortalecimento institucional, monitoramento e avaliação do Plano e a criação de um sistema de informações com acesso público (Capítulo 6). Por fim, os anexos ao documento incluem uma lista de siglas utilizadas e um caderno de mapas.

1 – INTRODUÇÃO

O Governo Federal tem como prioridade a viabilização de um novo modelo de desenvolvimento na Região Amazônica, baseado 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.

Essas diretrizes formam a base do **Plano Amazônia Sustentável (PAS)**, cujo documento base foi elaborado pelo Governo Federal em parceria com os governos estaduais da Região Norte, o qual deverá ser objeto de consultas com a sociedade amazônica durante o primeiro semestre de 2005. O PAS representa um grande avanço nas políticas públicas para a Amazônia, estabelecendo as diretrizes gerais para a implantação de um novo modelo de desenvolvimento sustentável da região. A estratégia do PAS contempla cinco eixos temáticos: (1) produção sustentável com inovação e competitividade; (2) inclusão social e cidadania; (3) gestão ambiental e ordenamento do território; (4) infra-estrutura para o desenvolvimento; e (5) novo padrão de financiamento. Uma característica fundamental do PAS é o reconhecimento da necessidade de uma estratégia flexível e “regionalizada”, capaz de se adaptar à enorme diversidade social, econômica, e ambiental da Amazônia brasileira.

As diretrizes do PAS se inserem plenamente na **Política Nacional de Desenvolvimento Regional** que, partindo de uma visão nacional, baseia-se na identificação de *mesorregiões*, para as quais deve ser formulado um planejamento específico, no contexto de princípios gerais de desenvolvimento sustentável. Tal ótica é fundamental, sobretudo, para a Amazônia, onde condições históricas, geográficas, econômicas e culturais geram demandas e possibilidades de parcerias diversas, bem como para reduzir a pulverização de recursos favorecendo a tão almejada presença do Estado, demanda de todos os atores regionais.

Baseado nas diretrizes do PAS, uma iniciativa estratégica do Governo em curso e que merece citação é o **Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal**. O objetivo geral desse Plano é promover a redução das taxas de desmatamento na Amazônia por meio de um conjunto de ações integradas nas áreas de ordenamento territorial e fundiário, monitoramento e controle, fomento a atividades produtivas sustentáveis e planejamento estratégico de obras de infra-estrutura. A estratégia de implementação do Plano de Ação contempla parcerias entre os diferentes níveis do Governo, bem como a participação ativa da sociedade civil.

O PLANO BR-163 SUSTENTÁVEL

A rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) atravessa uma das regiões mais importantes da Amazônia do ponto de vista do potencial econômico, diversidade biológica, riquezas naturais e diversidade étnica e cultural. Nessa região, há uma paisagem diversa formada pelos biomas da Floresta Amazônica e do Cerrado e por áreas de transição. Além disso, a região possui três imensas bacias hidrográficas (Teles Pires/Tapajós, Xingu e Amazonas) e dezenas de tributários. Dessa riqueza natural dependem aproximadamente dois milhões de habitantes, envolvendo diversos grupos sociais e econômicos. Além disso a Região Centro-Norte do Mato Grosso abriga um dos pólos agrícolas mais produtivos do País, com destaque para a produção de soja.

O estado precário das rodovias na região tem sido um grave obstáculo para o desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida de sua população. 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. Essa reivindicação de mais de três décadas é agora uma das prioridades do Governo Federal para a Amazônia, inseridas no Plano Plurianual (PPA) para o período de 2004-2007.

A percepção das vantagens de escoar a crescente produção agrícola do Norte de Mato Grosso, pelos portos de Miratubã (próximo à Itaitubã) ou Santarém, tornou o asfaltamento da BR-163 uma obra estratégica para o desenvolvimento regional e nacional. Estima-se uma expressiva redução nos custos de transporte da safra agrícola por essa via, em comparação com as principais rotas atualmente utilizadas, que se destinam aos portos de Paranaguá e Santos. A obra servirá, também, para escoar produtos eletro-eletrônicos da Zona Franca de Manaus, carne, madeira e produtos agro-florestais destinados ao mercado do Centro-Sul do País.

A pavimentação da BR-163 é também defendida pelos movimentos sociais na expectativa de que a obra dinamize a economia local de Municípios com graves problemas sociais, escassez de emprego, serviços sociais precários e infra-estrutura incipiente. Ademais, esses movimentos sociais, em parceria com organizações não governamentais - ONG, reivindicam, em caráter prioritário, o combate à violência e à grilagem de áreas públicas, assim como a alocação de recursos financeiros no apoio à agricultura familiar e às populações tradicionais.

Não obstante seus potenciais benefícios sociais e econômicos, a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém, na ausência de um plano, poderia acelerar os impactos sociais e ambientais indesejáveis na sua área de influência. Esses impactos se relacionam a tendências de aumento de migrações desordenadas, grilagem e ocupação irregular de terras públicas, concentração fundiária, desmatamento e exploração não-sustentável dos recursos naturais, aumento da criminalidade e agravamento das condições de saúde pública. Tudo isso agravado pela presença ainda insuficiente do poder público na região. De fato, a mera expectativa de conclusão do asfaltamento desse trecho da BR-163 tem contribuído para a aceleração de processos de ocupação desordenada do território e de exploração predatória dos recursos naturais.

Nos últimos anos, um conjunto de organizações da sociedade civil, representando trabalhadores rurais, ribeirinhos, extrativistas, comunidades indígenas, ambientalistas e entidades de defesa dos direitos humanos, organizou-se para discutir as oportunidades e riscos associados à pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém. Esse processo de mobilização social culminou com a elaboração da Carta de Santarém, apresentada aos Ministros Marina Silva e Ciro Gomes em março de 2004, e com a criação do *Consórcio pelo Desenvolvimento Socioambiental da BR-163*. Ao mesmo tempo, ocorrem iniciativas para a formação de consórcios de empresários para a construção da obra, demonstrando assim o interesse de vários setores no sucesso da empreitada.

Com um conjunto de políticas públicas estruturantes, o Plano BR-163 Sustentável está baseado na premissa de que é possível conciliar o crescimento econômico e integração nacional com a justiça social e a conservação e uso sustentável dos recursos naturais. Para isso, é necessário que o asfaltamento da rodovia esteja inserido em um plano mais amplo, contemplando ações de ordenamento do território, infra-estrutura, fomento a atividades econômicas sustentáveis, melhoria dos serviços públicos e outras ações voltadas à inclusão social e fortalecimento da cidadania.

Em suma, o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 é uma iniciativa pioneira no planejamento integrado para o desenvolvimento sustentável

da Amazônia. Trata-se de uma experiência piloto de implementação das diretrizes do PAS, em que a participação de todos – Governos federal, estaduais e municipais, sociedade civil, e setor privado – é imprescindível.

AÇÕES EMERGENCIAIS

O documento inicial do Plano, discutido na primeira etapa de consultas públicas realizadas em julho de 2004, previa que, concomitantemente ao processo de elaboração do Plano, o Governo Federal, em parceria com os governos estaduais, iniciaria a execução de uma série de ações emergenciais, relacionadas à necessidade de fortalecer a presença do Estado e a implantar o Estado de Direito na região. Desde então, uma série de ações vêm sendo implementadas para promover o fortalecimento da segurança pública e promoção da cidadania, o ordenamento fundiário e territorial, o monitoramento ambiental e o fomento a atividades sustentáveis. Em vários casos, essas ações se articulam com o Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal, merecendo destaque as seguintes:

Fortalecimento da Segurança Pública e Promoção da Cidadania

- Fortalecimento da presença da Polícia Federal na região com a instalação de posto em Altamira. Em 2005 está prevista sua transformação em delegacia;
- Instalação, em 2005, de três postos da Polícia Rodoviária Federal, nos Municípios de Itaituba, Novo Progresso e Garantã do Norte, com oportuna transformação do posto de Novo Progresso em delegacia;
- Instalação, em 2004, de três bases do IBAMA, localizadas nos municípios de Altamira, Itaituba e Alta Floresta e previsão de instalação, em 2005, de outras três, localizadas nos Municípios de Novo Progresso, Garantã do Norte e Sinop;
- Instalação de escritório técnico de apoio do INCRA em Novo Progresso e consolidação das unidades avançadas já existentes. Ainda em 2005, será criada a Superintendência Regional do INCRA do Oeste Paraense;
- Elaboração pelo Governo Federal de uma proposta de estruturação de unidades integradas avançadas na região, dotando a área do Plano BR-163 Sustentável, ainda em 2005, das primeiras instalações, nas quais deverão estar presentes tanto os órgãos de fiscalização e controle, como os órgãos cujas missões são consideradas essenciais para a promoção da cidadania, das atividades produtivas e a melhoria da qualidade de vida das populações da área.

Ordenamento Fundiário e Territorial

- Expedição da Portaria Conjunta nº 10 do INCRA/MDA, de 1º/12/04, que cria mecanismos que promovem o ordenamento fundiário e inibem práticas de grilagem em terras públicas, muitas vezes relacionadas a atos de violência;

- Ação da Polícia Federal sobre o mercado ilegal de terras no Pará (com a detenção de um conjunto de pessoas, inclusive ocupantes de cargos públicos, para averiguação e apuração de responsabilidades), no sentido de coibir a grilagem de terras públicas
- Realizado cadastramento de 500 posses em Novo Progresso, Itaituba, Santarém e Altamira. A partir de março de 2005, estará sendo reforçado o trabalho com a mobilização de 20 equipes.

Monitoramento e Controle Ambiental

- Criação das Reservas Extrativistas do Riozinho do Anfrísio (PA) e Verde para Sempre (PA), em novembro de 2004, com o objetivo de garantir os direitos de populações tradicionais e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais;
- Criação da Estação Ecológica da Terra do Meio e do Parque Nacional da Serra do Pardo, em fevereiro de 2005, ambas ocupando cerca de 3,8 milhões de hectares no Estado do Pará;
- O Sistema Integrado de Alerta ao Desmatamento (SIAD) estará sendo instalado, até o final de março de 2005, no Centro Técnico Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), localizado em Belém, constituindo-se em mais um instrumento importante no combate ao desmatamento ilegal da área de abrangência do Plano BR-163 Sustentável;
- Criado pelo Governo do Estado do Amazonas, em consonância com as propostas apresentadas pelo Governo Federal, um mosaico de unidades de conservação com mais de 3 milhões de hectares no Sudeste do Estado;
- Editada a Medida Provisória nº 239 e decreto estabelecendo, pelo período de seis meses prorrogáveis por igual período, a limitação administrativa de cinco áreas no Pará, com cerca de 8,2 milhões de ha. Nessas áreas serão desenvolvidos estudos para a criação de unidades de conservação, assentamentos rurais em bases sustentáveis e outras destinações compatíveis com as diretrizes do Plano. Durante a interdição, não serão permitidas atividades e empreendimentos, efetiva ou potencialmente causadores de degradação ambiental, assim como atividades que importem em exploração a corte raso da floresta;

Limitação Administrativa	Municípios Abrangidos	UF	Área (ha.)
Área 1	Jacareacanga, Itaituba, Trairão, Novo Progresso e Altamira	PA	5.709.022,00
Área 2	Altamira	PA	394.954,00
Área 3	Altamira e Novo Progresso	PA	456.259,00
Área 4	Rurópolis, Itaituba e Trairão	PA	1.077.933,00
Área 5	Itaituba e Jacareacanga	PA	666.623,00
TOTAL	6 Municípios		8.234,791,00

- Desenvolvimento de ações conjuntas envolvendo o IBAMA, Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal, com o apoio do Ministério da Defesa, referentes à fiscalização de práticas ilegais de desmatamento, exploração e transporte de produtos madeireiros.

Fomento a Atividades Sustentáveis

- Elaboração, pela Agência de Desenvolvimento da Amazônia (ADA) do estudo “Arranjos Produtivos Locais da BR-163: Contribuições ao Planejamento Estratégico Territorial”, com o objetivo de identificar as principais cadeias produtivas e as vocações regionais;
- Encaminhado ao Congresso Nacional Projeto de Lei sobre a Gestão de Florestas Públicas, prevendo a concessão para fins de manejo florestal sustentável como uma das alternativas para a destinação de terras públicas e a criação de novos empregos formais, com importantes implicações para o combate à grilagem.

Outras Ações

- Inserção de novos Municípios e ampliação do atendimento do Programa de Erradicação do Trabalho Infantil (PETI), assim como também do Programa Bolsa-Família, ambos do Ministério do Desenvolvimento Social;
- Ação conjunta da Polícia Federal e do Ministério do Trabalho e Emprego no combate à utilização de trabalho escravo.

2 – ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PLANO: DELIMITAÇÃO E SUB-REGIONALIZAÇÃO

2.1 – DELIMITAÇÃO DA ÁREA

A área de abrangência do Plano foi delimitada em conformidade com os seguintes critérios:

1 – A efetiva influência exercida pela rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), considerando a ampliação da escala e da velocidade características da atual dinâmica de ocupação territorial e de uso dos recursos naturais na fronteira amazônica, que tornou obsoleto o critério de impactos de 50 km para cada lado do eixo rodoviário, justificando a previsão de efeitos em território muito maior;

2 – A presença de estradas, associadas a fluxos demográficos e relações econômicas já conhecidas, que balizam dinâmicas em áreas próximas e tendem a afetar o território em torno da rodovia, inclusive e sobretudo as frentes de expansão que atuam a partir de São Félix do Xingu para a Terra do Meio, do Norte do Mato Grosso em direção ao Sudoeste do Pará e ao Sudeste do Estado do Amazonas (Apuí). Não menos importante é o processo, já em curso, de grilagem das terras públicas acompanhadas de desflorestamento nessas áreas;

3 – A nova abordagem do planejamento que visa a concertação das políticas setoriais no território.

A observância destes critérios conduziu, em linhas gerais, à delimitação de uma área com contornos próximos à da Macrorregião da Amazônia Central estabelecida no PAS, a mais vulnerável devido à implantação de estradas e às frentes de expansão, e que, por essa razão, é também área prioritária no Plano de Ação de Prevenção e Combate ao Desmatamento na Amazônia Legal. Mas a área do Plano abrange também parte da Região Norte matogrossense inserida na Macrorregião do Arco do Povoamento Adensado do PAS (**mapa 2.1**).

Dessa forma, chegou-se à delimitação da área a ser abrangida pelo Plano. No limite Sul, está o Município de Nova Mutum (MT), ponto inicial da concessão da rodovia, e fronteira Sul do cultivo agrícola do chamado “Nortão” matogrossense. Ao Norte, Leste e Oeste, os limites da área do Plano situam-se em Municípios que tendem a ser receptores de processos de ocupação insustentável ou ilegal presentes hoje nas áreas cortadas pela rodovia e que devem ser objeto de atenção especial em ações de ordenamento territorial. Sendo assim, no limite Norte estão os Municípios da margem esquerda do Rio Amazonas, receptáculos de possíveis impactos da chegada do asfalto à Santarém; no limite Leste, Altamira e São Félix do Xingu, na Bacia do Xingu, incluindo a chamada “Terra do Meio”; e no limite Oeste, os Municípios do Médio Tapajós e da Transamazônica Central.

Compõem a área do Plano 71 Municípios, sendo 28 no Estado do Pará, 37 no Estado do Mato Grosso, e 6 no Estado do Amazonas, perfazendo uma área total de 1.232 mil km², correspondente a 14,47% do território nacional. Desse total, 828.619 mil km² estão no Pará (66,41% do território estadual), 280.550 km² no Mato Grosso (31,06% do Estado) e 122.624 km² no Amazonas (7,81% do Estado) (**mapa 2.2**).

2.2 - ESTRUTURA ESPACIAL E SUB-REGIONALIZAÇÃO

A grande extensão da área do Plano, de 1,23 milhão de km², não se apresenta como um todo homogêneo, mas envolve diferenciações internas decorrentes da combinação de processos de povoamento anteriores com o novo processo de ocupação sinalizado pelas frentes de expansão. Da

mesma forma, fatores como as suas distintas características fisiográficas e estruturas e dinâmicas demográficas e econômicas fazem com que a heterogeneidade seja sua característica dominante.

Uma primeira diferenciação corresponde às áreas de colonização com povoamento consolidado: de um lado, a parte da BR-163 já asfaltada no Mato Grosso e a área de colonização da Transamazônica, no Pará e, de outro, o povoamento da calha do Amazonas, efetuado desde os tempos pré-coloniais. Entre esses extremos, dominam vastas extensões florestais com baixas densidades de população, constituindo um segundo elemento de diferenciação.

As áreas paraense e amazonense, em sua porção setentrional, representam o povoamento antigo, oriundo das ações missionárias e exploratórias dos séculos passados (Santarém, Parintins), sobre o qual foram se sobrepondo ocupações ditadas por razões de natureza econômico-social e político-militar de períodos mais recentes (Altamira, Itaituba). Nas porções meridionais destes dois Estados, estão as áreas das novas fronteiras.

Na área matogrossense, à exceção do Município de Diamantino, oriundo do garimpo no século XVIII, o processo de ocupação é bem mais recente, vinculado a diferentes políticas governamentais e atendendo a objetivos de ocupação do território, concedido à atuação da empresa privada em parceria com o Estado.

A análise das estruturas e dinâmicas econômicas e demográficas da área do Plano, revela que na calha do Amazonas e no eixo da Transamazônica predomina uma economia pouca dinâmica, essencialmente baseada na agricultura familiar, associada a uma população mais adensada, mas com baixo ritmo de expansão. Já na porção meridional do Pará e do Amazonas, despontam regiões de baixa densidade populacional e econômica, mas de acelerada expansão de ambas, características típicas de zonas de fronteira. Por fim, no Mato Grosso, tem-se uma economia mais estruturada, assentada no agro-negócio.

Dessa forma, a extensa área do Plano pode ser dividida em três mesorregiões, considerando similaridades quanto ao processo de ocupação, características biofísicas, estrutura e dinâmica econômicas, dinâmica demográfica, relação e organização social e política, nível de desmatamento, etc. Estas mesorregiões, por sua vez apresentam importantes diferenças internas, que devem ser consideradas em seus diagnósticos e na definição das respectivas estratégias para o Plano, constituindo-se em sub-áreas.

Para fins de diagnóstico e planejamento, foi definido um conjunto de mesorregiões e sub-áreas (com os respectivos centros regionais) da área de abrangência do Plano BR-163 Sustentável, conforme descrito a seguir (**mapa 2.3 e anexo 2**). A descrição de características sociais, econômicas e ambientais das mesorregiões e sub-áreas encontra-se no Capítulo 3.

1) MESORREGIÃO NORTE - CALHA DO AMAZONAS E DA TRANSAMAZÔNICA

Compreende a área da Calha do Rio Amazonas, desde Almeirim/Porto de Moz (PA) até Parintins (AM) e o eixo da Transamazônica, desde Altamira/Anapu até Itaituba (PA), com as seguintes sub-áreas:

- a) Calha do Amazonas (Santarém);
- b) Baixo Tapajós (Itaituba);
- c) Transamazônica Oriental (Altamira).

2) MESORREGIÃO CENTRAL - MÉDIOS XINGU E TAPAJÓS

Compreende as regiões central e Sudoeste do Pará, o Sudeste amazonense e parte do Noroeste matogrossense, incluindo as seguintes sub-áreas:

- a) Médio Xingu / Terra do Meio (São Félix do Xingu);
- b) Vale do Jamanxim (Novo Progresso);
- c) Transamazônica Central (Apuí).

3) MESORREGIÃO SUL - NORTE MATOGROSSENSE

Compreende a quase totalidade do território matogrossense inserido na área do Plano, incluindo as seguintes sub-áreas:

- a) Extremo Norte matogrossense (Alta Floresta/Guarantã do Norte);
- b) Centro-Norte matogrossense (Sinop/Sorriso).

Quadro 2.1 – Área territorial das Mesorregiões e Sub-Áreas do Plano BR-163 Sustentável

Mesorregião / Sub-Área	Área (km ²)	% Área Total do Plano
<i>Mesorregião Norte</i>	519.326	42,2
1) Calha do Rio Amazonas	359.240	29,2
2) Baixo Tapajós	63.127	5,1
3) Transamazônica Oriental	96.959	7,9
<i>Mesorregião Central</i>	461.812	37,5
4) Médio Xingu – Terra do Meio	219.212	17,8
5) Vale do Jamanxim	80.162	6,5
6) Transamazônica Central	162.438	13,2
<i>Mesorregião Sul</i>	250.655	20,3
7) Extremo Norte matogrossense	84.616	6,9
8) Centro-Norte matogrossense	166.039	13,5
TOTAL	1.231.793	100,0

Fonte: IBGE

3 – DIAGNÓSTICO SÓCIO-ECONÔMICO E AMBIENTAL

3.1 – DIAGNÓSTICO GERAL DA ÁREA DO PLANO

3.1.1 - CONTEXTO NATURAL

A rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) atravessa uma das regiões mais importantes da Amazônia em termos de diversidade biológica e riquezas naturais. Na área de abrangência do Plano, são encontradas paisagens diversas que se inserem nos biomas da Floresta Amazônica e, em menor grau, do Cerrado e suas respectivas áreas de transição. Essas paisagens também se integram a doze *ecorregiões*, definidas a partir de um conjunto de características naturais: vegetação, biodiversidade, solos, clima, drenagem e relevo (**mapa 3.1**).

HIDROGRAFIA: Na área de abrangência do Plano, encontram-se, parcialmente ou na sua totalidade, importantes bacias hidrográficas (nível II) cortadas pelo próprio Rio Amazonas: em sua margem direita, as bacias do Tapajós/Teles Pires e do Xingu-Iriri, e, em sua margem esquerda, as bacias do Jatapu, Trombetas, Paru, Jari e Foz do Amazonas. Esses rios formam, com seus afluentes, uma área de elevada drenagem em áreas de floresta e Cerrado e servem como fonte de abastecimento d'água às diversas populações que residem na região (**mapa 3.2**).

CLIMA: A maior parte da área de abrangência do Plano é situada numa região de transição climática, caracterizada por variações de precipitação anual entre 1.800 a 2.200 mm e um período seco relativamente curto. O limite Sul está inserido na chamada Amazônia "seca" (com chuvas até 1.800 mm/ano). As regiões Oeste do Pará e Sudeste do Amazonas estão situadas principalmente em áreas com maiores índices de chuva (acima de 2.200 mm/ano), sem uma estação seca marcadamente definida (**mapa 3.3**).

VEGETAÇÃO: No bioma da Floresta Amazônica, os fatores biofísicos (chuvas, solos e relevo) propiciam a ocorrência de uma vegetação exuberante com maior aptidão para uso sustentável dos recursos florestais e conservação da biodiversidade. As florestas densas e úmidas representam mais de um terço da área do Plano e se situam principalmente no Norte e Oeste do Pará e Leste do Amazonas. Já as florestas abertas cobrem quase um terço da área e ocorrem no Sul do Pará, principalmente entre os interflúvios dos Rios Xingu e Iriri. As florestas de transição aparecem no Mato Grosso, enquanto as florestas estacionais são restritas a manchas situadas na Serra do Cachimbo (Pará). Os tipos de vegetação não florestal se encontram em áreas de várzea, Cerrado e na Serra do Cachimbo (**mapa 3.4**).

BIODIVERSIDADE: Apesar da falta de levantamentos sistemáticos sobre a flora e fauna em muitas áreas, existem fortes indicativos sobre a grande importância da área de abrangência do Plano para a conservação da biodiversidade. Uma avaliação da biodiversidade no bioma da Floresta Amazônica identificou 385 áreas prioritárias para conservação, sendo que, destas, 79 áreas têm sobreposição com a área de influência do Plano. Além disso, cabe observar que: a) no Município de Santarém, às margens do Rio Amazonas, são encontradas florestas de igapó que são raras na região do baixo Amazonas; b) a Serra do Cachimbo é uma área extremamente diversificada ecologicamente, com mosaico formado por florestas diversas, campinas e savanas; c) no Município de Monte Alegre (PA), há uma savana ao Norte do Rio Amazonas, que é considerada um verdadeiro laboratório evolutivo sobre as conseqüências do

isolamento de populações de plantas e animais de savanas no centro da Floresta Amazônica; d) a região das cabeceiras do Rio Teles Pires/Juruena, onde se encontram os formadores do Rio Tapajós, é de grande importância para os organismos aquáticos. A área junto ao Rio Tapajós no Município de Jacareacanga é caracterizada por alta diversidade e endemismos; e) a própria várzea do Rio Amazonas é importante na composição e na produção dos peixes da Bacia Amazônica.

SOLOS: A maioria dos solos no Pará e Amazonas é composta por latossolos e podzólicos, geralmente caracterizados por altos níveis de acidez e baixa fertilidade. Na Serra do Cachimbo, os solos são arenosos, com pouca capacidade de retenção de água e nutrientes e, portanto, altamente vulneráveis à erosão. Os solos férteis e com boa drenagem se restringem a manchas isoladas no Sul do Pará e nas proximidades de Altamira. Em geral, os solos do Mato Grosso são profundos e bem drenados, porém apresentam baixa fertilidade e acidez elevada (**mapa 3.5**).

RELEVO E ALTIMETRIA: A porção mais meridional da área do Plano é formada pelo Planalto e parte da Chapada dos Parecis. No Norte do Mato Grosso e boa parte do Oeste do Pará, predomina a Depressão Sul Amazônica, intercalada com os Planaltos Residuais Sul Amazônicos (altitudes de 200 a 350 metros). Nas proximidades de Santarém, surgem os planaltos da Amazônia Oriental. No Sudoeste paraense, a Serra do Cachimbo apresenta as maiores cotas altimétricas (até 700 metros). Essa condição de relevo mais acidentado no lado paraense é um obstáculo à expansão do plantio de grãos na região, ao mesmo tempo em que contribui para atividades florestais e conservação da biodiversidade. As áreas com maior potencial agrícola (especialmente grãos) ocorrem, principalmente, nas áreas do Cerrado, mais planas e com duração mais definida do período seco (**mapa 3.6**).

RECURSOS MINERAIS: A região atravessada pela BR-163 compreende algumas províncias minerais brasileiras que têm sido mais intensivamente exploradas nas últimas décadas. As principais áreas de extração mineral no sentido Cuiabá-Santarém são os depósitos aluvionares de diamante em áreas como Paranatinga (MT), os depósitos de ouro na região de Alta Floresta e Peixoto de Azevedo (MT), a província aurífera do Tapajós (PA), as ocorrências de ouro de Altamira e no Baixo Iriri (PA), o diamante aluvionar do Baixo Tapajós (PA), a gibsita em Aveiro (PA) e a cassiterita na região de São Pedro do Iriri e Camapus, e a bauxita em Oriximiná (calha do Amazonas), sendo esta a principal região produtora do País.

3.1.2 – CONTEXTO HISTÓRICO DO PROCESSO DE OCUPAÇÃO DA ÁREA

A rodovia Cuiabá-Santarém é um elemento estrutural na conectividade Norte-Sul do Brasil. A primeira ligação da Amazônia com o restante do País se fez pelos Rios Madeira e Guaporé, em meados do século XVIII. Adensado o povoamento no baixo vale do Amazonas e descoberto ouro no Tapajós, este rio se tornou a principal via de comunicação da Amazônia com o Sul. Desde o início do processo de industrialização do País, que convergiu os fluxos, especialmente rodoviários, para o Sudeste, cogitou-se de uma melhor articulação de transportes para o território nacional.

Já no plano viário discutido em 1927 havia sido proposta a conexão Cuiabá-Óbidos, que, entretanto, não foi realizada.

Tampouco foi ela implantada no contexto do Plano de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek, responsável pela abertura da Belém-Brasília (1958-60) que acompanhou e fortaleceu a migração de fazendeiros já em curso, logo seguida da Brasília-Cuiabá. Visando a integração regional no mercado nacional, as duas estradas formaram uma pinça que contornou a hiléia em sua borda. A BR-163 só foi iniciada quinze anos depois, em 1973, no contexto do Programa de Integração Nacional (PIN) que visava não só acelerar a conclusão dos circuitos de integração econômica, como também o controle do território em termos geopolíticos.

A compreensão do contexto histórico e geográfico em que a pavimentação da estrada se situa é, portanto, condição necessária para o seu planejamento em bases sustentáveis.

OCUPAÇÃO ATÉ A DÉCADA DE SETENTA

O processo de ocupação da fronteira Oeste na década de quarenta, no primeiro Governo Vargas, foi marcado pela conhecida "Marcha para o Oeste", tratando-se da primeira política oficial de ocupação do Centro-Oeste e Amazônia pelo Estado brasileiro, incluindo aí a área de influência da BR-163. Coube à Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia (SPVEA) e à Fundação Brasil Central (FBC) a tarefa de organizar o processo de ocupação das regiões Amazônica e Centro-Oeste, respectivamente.

Até então, em toda a área abrangida pelo Plano BR-163 Sustentável, havia ocupação expressiva apenas na Calha do Rio Amazonas, distribuída em vários núcleos urbanos e em estabelecimentos agrícolas e extrativistas próximos ao Rio e aos seus afluentes, ocupação esta que remontava ao século XVIII, quando vários destes núcleos foram fundados.

A implantação das políticas públicas na Amazônia, particularmente a partir dos governos militares pós-64, começou pela transformação da SPVEA em Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e, com ela, uma nova lógica de valorização da região. Posteriormente, surgiu a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO).

Na estratégia do regime militar coube lugar de destaque para a geopolítica a integração nacional, onde o desenvolvimento das três grandes regiões geoeconômicas brasileiras (Centro-Sul, Nordeste e Amazônia) era visto sob o ângulo de estratégias diversas: o Centro-Sul deveria ter o processo de industrialização solidificado e sua agricultura modernizada, além de participar do esforço nacional de "desenvolvimento (industrialização) do Nordeste" e da ocupação, via "Operação Amazônia", da região Norte do País. Muitos planos foram elaborados para a consecução desses objetivos.

No que se refere à Amazônia, as justificativas partiram de uma concepção sobre a região como um "vazio demográfico" a ser rapidamente ocupado. Como se pode verificar, as justificativas baseavam-se no princípio de que a solução para a área de tensão social (Nordeste) estava no estímulo ao processo migratório para a Amazônia. Definida a estratégia, a ação começou pela "Operação Amazônia", consubstanciada na ideologia que serviu de lema ao Projeto Rondon, "integrar para não entregar", ou seja, criar condições para que fosse possível a exploração dos recursos naturais pelos grandes monopólios nacionais e transnacionais.

Os governos militares pós-64, por sua vez, deram todo apoio aos investimentos incentivados no campo. Transformaram, neste processo, os grandes capitalistas nacionais ou internacionais em grandes latifundiários, por meio do programa de incentivos fiscais da SUDAM para os projetos agropecuários na Amazônia. A Amazônia Legal como um todo, a partir da década de sessenta, passou a conhecer a

expansão da pecuária. A frente de expansão que caracterizava a maior parte de seu território, composta basicamente de posseiros provenientes de Goiás e do Nordeste, ganhou a companhia de empresários do Centro-Sul e de grupos transnacionais. Esta ocupação representou uma expansão acelerada do capitalismo na região, baseada em investimentos vultosos para o estabelecimento de projetos agropecuários.

Ao Estado, por sua vez, ficou a tarefa de buscar conter as tensões sociais e, nesse processo, os projetos de colonização e de assentamentos de reforma agrária tornaram-se "válvulas de escape" das áreas de tensão social.

Até o começo da década de setenta, ainda no início deste processo, quando da construção da rodovia BR-163, o Estado do Mato Grosso apresentava na região cortada pela estrada apenas os Municípios de Nobres, Diamantino e Chapada dos Guimarães, esses dois últimos com seus limites setentrionais indo até a divisa com o Estado do Pará, além, dos Municípios de Barra do Garças e Luciara, a Leste, e Aripuanã e Porto dos Gaúchos, a Oeste. Situação idêntica ocorria no Pará, onde a porção Oeste era ocupada apenas pelos Municípios de Santarém, Altamira e Itaituba. Em suma, ainda no início dos anos setenta, excetuando-se os dois pólos de sua extremidade, todo o território entre Cuiabá e Santarém era praticamente um imenso vazio demográfico e econômico, ocupado somente pela economia "invisível" do extrativismo e da auto-suficiência das populações locais.

Assim, políticas territoriais foram elaboradas pelos governos militares, e implantadas para dar apoio ao processo de ocupação desta e de outras regiões, tais como o Programa de Integração Nacional (PIN), com a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá - Santarém, o PROTERRA, o POLAMAZÔNIA, o POLOCENTRO, o POLONOROESTE, entre outros. Outro projeto que teve grande interferência na Amazônia foi o Programa de Desenvolvimento do Cerrado (PRODECER) lançado pelo General Geisel em 1974, que visava tornar agricultáveis os 60 milhões de hectares de Cerrado do Brasil Central. A construção do território capitalista moderno na Amazônia foi feita, portanto, sob a lógica dos monopólios, produzindo frações territoriais, regiões distintas na Amazônia brasileira. O interesse e a lógica do monopólio privado impuseram-se antes de tudo.

A criação da SUDAM, sem dúvida, constituiu-se no eixo principal da política do Estado brasileiro para a região Amazônica. Ela nasceu tendo como principais objetivos a adoção de uma política de incentivos fiscais e creditícios visando a atração de capitais nacionais e internacionais para a região, a concentração dos investimentos em áreas selecionadas; e a definição de espaços econômicos suscetíveis de desenvolvimento planejado. A atuação da SUDAM se fez via criação de um fundo de investimentos (FINAM) e da ação do Banco da Amazônia S/A (BASA). Foi assim, com o apoio da SUDAM, que grandes grupos econômicos investiram em projetos agropecuários na Amazônia.

O Estado de Mato Grosso ocupou posição privilegiada neste processo de ocupação da Amazônia, pois foi contemplado com recursos de praticamente todos os programas governamentais. Por isso, constituiu-se em área preferencial da implantação de projetos de colonização privada do País. Calcula-se que mais de 90% dos projetos particulares de colonização, em nível nacional, foram implantados nesse Estado nesse período. Seus compradores vieram principalmente do Centro-Sul do País, onde estavam em marcha as transformações nas relações de produção, que, geravam a necessidade histórica do novo processo migratório para os filhos de camponeses daquela região.

A região Centro-Norte do Estado de Mato Grosso formou-se como uma região tipicamente caracterizada pela presença de grandes projetos agropecuários, por áreas de posseiros regularizadas ou

não pelo INCRA, por projetos privados de colonização e pela presença expressiva de Terras Indígenas. Nela se impôs a lógica da articulação entre as empresas de colonização particulares e os colonos, de um lado, e do outro, a expansão das empresas agropecuárias. Em articulação com os dois processos, também se dá a expansão da atividade madeireira. O processo de ocupação do Norte mato-grossense pelos projetos agropecuários incentivados e financiados pela SUDAM se fez com a grilagem de terras indígenas, o que provocou impactos desastrosos para as comunidades indígenas. A área ocupada pelos projetos agropecuários e agroindustriais na Amazônia Legal como um todo foi de mais de 9 milhões de hectares. O objetivo principal desses projetos era aumentar o rebanho bovino. A apropriação da terra para a pecuária bovina foi sem dúvida alguma, o objetivo fundamental desses projetos agropecuários e agroindustriais na Amazônia.

A terra ocupada pelos índios e/ou pelos posseiros, foi tomada pelos latifundiários para formar as fazendas, em um processo de obtenção da terra estribado na "grilagem legalizada".

O Governo Federal, por meio da SUDAM, passou a intensificar o financiamento de "empresas rurais", que, aplicariam técnicas mais avançadas, de modo a gerar empregos e fornecer divisas ao País. Então, uma faixa periférica, no Sudeste da Floresta Amazônica, estendendo-se do Centro-Norte do Mato Grosso até a divisa entre o Maranhão e o Pará, foi a região escolhida para receber a maior quantidade de incentivos fiscais, destinados à implantação de tais projetos.

No território paraense, esse processo ocorria na sua região Sudeste, fronteira com o Maranhão e o então Norte goiano (atual Tocantins), com quase nenhuma expressão na calha do Amazonas. Entretanto, na região ao longo da recém implantada Transamazônica, ocorria um outro processo, que foi a implantação das agrovilas, ocupadas principalmente por nordestinos, especialmente os maranhenses, mas também por sulistas, dando origem a quase todas as cidades existentes hoje na região.

Um componente também importante no processo de ocupação do Norte matogrossense e do Oeste paraense foi o garimpo. No caso do Mato Grosso, todo o seu processo histórico de ocupação passou pelo ouro e pelo diamante; as bandeiras foram importantes e determinaram o seu surgimento. Dois séculos após esse ciclo, no eixo da rodovia Cuiabá-Santarém, nasceram Peixoto de Azevedo, que se tornou nos anos oitenta um dos principais centros produtores de ouro do Brasil e, ainda, Guarantã do Norte, Matupá, Terra Nova, Colíder e Alta Floresta, originárias dos garimpos nos Rios Peixoto de Azevedo e Teles Pires e onde boa parte dos colonos deixou a agricultura em busca da fortuna no garimpo.

Também no Pará o garimpo teve uma forte expressão, notadamente na região próxima à Itaituba. De modesta cidade no Baixo Tapajós, Itaituba em pouco tempo transformou-se no centro de apoio a toda a atividade garimpeira da região, com todas as conseqüências sociais comuns a esta atividade.

A indústria madeireira tem uma história que se cruza com a ocupação agropecuária da região da BR-163. A exploração de madeira já ocorria no século XIX, mas foi nos anos setenta que começou a ganhar força com a chegada das empresas madeireiras que se deslocavam da Região Sul e dos Estados do Espírito Santo e Bahia em busca de estoques. Muitas vezes, esse deslocamento ocorreu, diferentemente da ocupação agrícola, orientado pela demanda de matéria-prima e não por políticas específicas de incentivo governamental. A indústria que se deslocou para o Sudeste do Pará e Mato Grosso e depois para o Leste paraense vinha de uma longa tradição de abertura de novas áreas de fronteira para a exploração florestal. Na primeira metade do século XX, explorou-se a Araucária na

Região Sul e quando os estoques foram-se acabando e as terras foram sendo ocupadas pela agricultura, essa indústria começou a migrar para o Espírito Santo e Bahia, para a extração do Ipê, Jacarandá, Peroba Rosa e outras espécies da Mata Atlântica, deslocando-se, na década de setenta, para a Amazônia.

A OCUPAÇÃO A PARTIR DOS ANOS OITENTA

Na virada dos anos setenta para os oitenta, ganha forte impulso a colonização. Se no Pará, na região da Transamazônica, ela se confrontava com grandes obstáculos, como a existência de uma floresta “fechada” e a dificuldade de acesso, no Mato Grosso, ela prosperou devido às condições naturais mais facilmente transformáveis. A colonização ocorreu, assim, resultado de vários processos simultâneos como a transformação da agricultura brasileira, a vontade dos latifundiários em viabilizar seus títulos de terra, criando um mercado de terras e as contradições estruturais da agricultura camponesa no Sul do Brasil, sem condição de viabilizar a reprodução da família frente às pressões da expansão dos grandes produtores de grãos.

Nessa época, o Mato Grosso abrigou a maioria das empresas privadas de colonização do País. Essas empresas obtiveram, quer via grilagem quer via aquisição, o recebimento das terras a preços simbólicos. Os projetos de colonização são a marca histórica da década de oitenta em Mato Grosso, sucedendo os projetos agropecuários da década de setenta. Essas empresas de colonização implantaram mais de meia centena de projetos em diferentes porções do Estado. Praticamente quase todas as terras do Norte do Estado foram entregues aos grupos privados que desenvolveram seus projetos de colonização. Assim, o Estado procurava simultaneamente remover a sua responsabilidade de promoção da colonização e permitir aos proprietários de terra a realização da renda fundiária e a sua conversão em capital. Talvez essa região seja uma das mais exemplares áreas de produção do capital via metamorfose da renda da terra no Brasil.

No Norte de Mato Grosso, principalmente, cresceram várias de suas principais cidades, como Sinop e Alta Floresta, frutos de investimentos empresariais. Essas duas cidades têm servido de base para todos os empreendimentos do gênero em quase toda a região. Assim, a colonização foi deixando a sua marca na construção do território capitalista nessa porção da Amazônia. A formação territorial foi sendo produto da lógica contraditória da destruição dos territórios indígenas e da construção imposta pelos projetos agropecuários e de colonização. Se o Araguaia mato-grossense tem a marca dos primeiros, os segundos são a marca do Centro, Norte e Noroeste do Estado. Em pouco mais de 20 anos, nasceram mais de 50 novas cidades na Amazônia, principalmente nos extremos Norte e Noroeste matogrossense e Sudoeste paraense, onde áreas de matas fechadas da Floresta Amazônica vêm sendo ocupadas rapidamente pelos colonos do Sul brasileiro, numa corrida para a expansão da fronteira agrícola nacional.

No início dos anos noventa, com a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (“Eco 92”), ganharam maior dimensão as preocupações sobre o desmatamento e conflitos sócio-ambientais na Amazônia, de forma associada ao processo de redemocratização no Brasil.

A marca dos anos noventa foi a expansão do agronegócio no Cerrado, com destaque para a soja, com grandes grupos econômicos explorando em grande escala esta leguminosa. A implantação dos projetos agropecuários, a expansão do processo de colonização e a recente expansão da soja geraram uma nova configuração territorial que o Estado está consolidando. Rondonópolis, Sinop,

Cáceres, Barra do Garças, Alta Floresta e Tangará da Serra tornaram-se cidades de segunda grandeza, comandadas pela capital Cuiabá, que rapidamente vai-se tornando uma metrópole regional.

Calcula-se que a área total desmatada, na área de abrangência do Plano, saltou de 12 milhões para 42,6 milhões de hectares entre 1974 e 1991. No início do século XXI, a área total desmatada já ultrapassou 60 milhões de hectares, concentrados no Norte do Mato Grosso, nas margens da BR-230 entre os Municípios de Altamira e Rurópolis, nos arredores de Santarém, nas proximidades da cidade de São Félix do Xingu e na margem esquerda do Rio Amazonas.

Em áreas de floresta do Norte matogrossense, o desmatamento acelerado tem-se relacionado à expansão da pecuária em médias e grandes propriedades e em projetos de assentamento e à expansão da produção mecanizada de grãos (em florestas de transição). Nas áreas de Cerrado, a vegetação natural foi ainda mais alterada pela expansão da pecuária e da soja. Na área correspondente à Amazônia Central, a floresta ombrófila aparece mais preservada, embora haja uma diferenciação no tocante à área de cobertura vegetal, refletindo o processo de desmatamento e a presença de áreas protegidas, sejam Terras Indígenas ou Unidades de Conservação. Assim, no Pará, os Municípios em torno da Transamazônica se apresentam com menor cobertura florestal, reflexo do processo de ocupação, a partir da abertura dessa rodovia nos anos setenta (**mapa 3.7**).

De modo geral, a legislação sobre a manutenção de Reservas Legais e Áreas de Preservação Permanente (APP) não tem sido respeitada pela maioria dos proprietários e produtores rurais. No caso das bacias do Xingu e do Teles Pires, existem intensos processos de desmatamento nas nascentes dos rios, localizadas em propriedades e posses onde predominam o cultivo de grãos e a pecuária. As pressões conseqüentes para a perda da qualidade dos recursos hídricos, pelo assoreamento dos rios e pela poluição das águas, por força das diversas atividades praticadas, já se faz sentir na área, inclusive sobre as comunidades do Parque Indígena do Xingu, indicando a necessidade de medidas para reverter essa situação. Nesse contexto, outra questão preocupante diz respeito ao uso indiscriminado de agrotóxicos, com sérias conseqüências em termos de poluição de recursos hídricos e danos à saúde humana.

Cabe observar ainda que uma das causas relevantes do desmatamento na área de abrangência do Plano tem sido a grilagem de terras públicas, associado ao desperdício de recursos florestais e à pecuária extensiva de baixa produtividade.

Até a década de noventa a indústria madeireira foi juntamente com a mineração a principal atividade econômica na região. Sua expansão se deu através da ocupação de novas áreas que em grande parte viriam a ser convertidas posteriormente em pastagens. Nos anos noventa, a ocorrência de três fenômenos começou a alterar este padrão. Primeiramente, a prática do manejo florestal começou a ser implementada (a exigência de Plano de Manejo Florestal foi implantada no final dos anos oitenta) e a indústria de base florestal começou a se descolar da agropecuária uma vez que precisou manter as áreas com cobertura florestal. As experiências bem sucedidas de empresas florestais com certificação de qualidade socioambiental também ajudaram a valorizar o manejo. Por outro lado, os empreendedores das atividades agrícola e pecuária começaram a se capitalizar como resultado do desenvolvimento de seu processo produtivo e passaram a prescindir cada vez menos da venda da madeira para financiar o desmatamento e a construção da infra-estrutura para a atividade agropecuária.

3.1.3 - SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

As conseqüências negativas derivadas da má distribuição e de usos distorcidos das terras na região têm-se multiplicado, avolumando as tensões sociais e tornando urgente a reformulação na sua estrutura fundiária. Na área de influência da BR-163 a questão se apresenta particularmente grave, pois as disputas pela terra transformam-se, freqüentemente, em palco de luta armada, em torno de títulos de posse discutíveis.

As sérias questões fundiárias têm origem, na maioria das vezes, na superposição das pretensões (posses), passando a haver mais ocupantes do que terra para ser ocupada em determinada região. Além disso, a falta de conexão entre o sistema cartorário (registro imobiliário) e o sistema cadastral (INCRA) tem facilitado a ação de grileiros, levantando dúvidas até mesmo sobre imóveis desapropriados pela União. Atos legais recentes têm inibido questionamentos dessa natureza.

A maioria das áreas não protegidas legalmente (Unidades de Conservação e Terras Indígenas), especialmente no Pará e Amazonas, são terras públicas ou devolutas. A mera expectativa do asfaltamento da BR-163 tem ocasionado uma onda de especulação e grilagem dessas terras com prejuízos ao patrimônio público e agravamento das tensões e violência no campo.

Historicamente, a “grilagem” tem-se beneficiado dos seguintes fatores: a) reconhecimento do desmatamento, mesmo realizado em áreas públicas, como benfeitoria, para fins de regularização fundiária; b) fragilidades de processos discriminatórios e de averiguação da legitimidade de títulos; c) falta de supervisão dos cartórios de títulos e notas; d) baixo preço da terra e elevado retorno das atividades econômicas predatórias; e) interesses políticos que incentivam ocupações de terras por posseiros; e f) especulação relacionada com expectativas de desapropriações e/ou instalação de infraestrutura. Freqüentemente, a grilagem se relaciona a outros atos ilícitos, como o trabalho escravo e outras violações dos direitos humanos e trabalhistas, evasão de impostos, extração ilegal de madeira e lavagem de dinheiro do narcotráfico.

DISTRIBUIÇÃO DE IMÓVEIS RURAIS

Em relação à estrutura fundiária, podem ser observadas fortes tendências de concentração fundiária na área de abrangência do Plano, porém com diferenciações entre sub-regiões. De acordo com o Sistema Nacional de Cadastro Rural (SNCR) do INCRA, os imóveis com até 100 hectares representam 74,8% do número total, mas ocupam apenas 17,5% da área total dos imóveis rurais na abrangência do Plano. Os de área entre 100 e 500 hectares são 15,5% do número total e ocupam 15% da área. Já os imóveis entre 500 e 1500 hectares representam 3,7% do total, mas ocupam 13% da área total. Por fim, os grandes imóveis, acima de 1500 hectares, são 5,9% do total, mas ocupam aproximadamente 54% da área total.

Nos Municípios que compõem as sub-áreas da calha do Amazonas e do extremo Norte matogrossense o predomínio dos imóveis de até 100 hectares é mais acentuado (82% e 81% respectivamente), ocupando 42,5% e 29,5% da área total dos imóveis rurais, com reduzida expressão dos grandes imóveis (2% e 2,5% do número e 31,5% e 38,0% da área, respectivamente). Já no Centro-Norte matogrossense, os imóveis de até 100 hectares representam apenas 44,5%, com 6,5% da área total, havendo uma expressiva participação dos imóveis de 100 a 500 hectares (36%), ocupando 19% da área, e os de 500 a 1500 hectares (12,5% dos imóveis e 24% da área), enquanto os acima de 1500 hectares são 7% do total, ocupando 50,5% da área total.

A maior concentração fundiária está na sub-área do Baixo Tapajós e no Município de Novo Progresso. Neste, os imóveis de até 100 hectares são apenas 21% e ocupam 1,5% da área. Já os imóveis com mais de 1500 hectares representam 31% e ocupam 74% da área total. De acordo com dados do INCRA, os imóveis com posse por simples ocupação e a justo título totalizam cerca de 18 milhões de hectares.

Existem na região 177 projetos de assentamentos ocupando uma área de 7,6 milhões de hectares, dos quais 10,1% estão no Estado do Amazonas, 64,4% no Estado do Pará e 25,5% no Mato Grosso (**Quadro 3.1 e mapa 3.8**). Apesar dos projetos de assentamentos ocuparem uma área maior no Pará, numericamente, são mais expressivos no Mato Grosso. A grande maioria desses assentamentos são projetos federais (91,5%).

Quadro 3.1: Projetos de Assentamentos

ESTADO	N. Projetos de Assentamento	Tipos de Projetos de Assentamentos	Esfera	Famílias	Área Projeto (ha.)
Amazonas	3	3 PA	3 federais	10.067	770.239,97
Pará	66	4 PDS, 3 PIC, 6 PA ESPECIAL QUILOMBOS E 53 PA	66 federais	41.147	4.932.370,36
Mato Grosso	108	9 PE, 2 PAC, 7 PCA e 90 PA	7 municipais, 8 estaduais e 93 federais	29.012	1.952.115,78
TOTAL	177	2 PAC, 3 PIC, 4 PDS, 6 PA ESPECIAL QUILOMBOS, 7 PCA, 9 PE, 146 PA	162 federais, 8 estaduais e 7 municipais	86.226	7.654.726,11

Fonte: INCRA, 2004

Em muitos assentamentos rurais, existem tendências de concentração fundiária, associadas à desistência de famílias assentadas em precárias condições de sobrevivência, práticas de especulação fundiária e a expansão de pastagens como uso predominante da terra.

ÁREAS PROTEGIDAS E DE DESTINAÇÃO ESPECÍFICA

Observa-se que em grande parcela do território encontram-se áreas protegidas e outras de destinação específica, ou seja, unidades de conservação, terras indígenas, áreas de quilombolas e áreas militares. Essas áreas desempenham funções essenciais para o desenvolvimento regional, em termos de uso sustentável da floresta e outros recursos naturais, valorização da biodiversidade, manutenção de serviços ambientais, respeito aos direitos dos povos indígenas e outras populações tradicionais (extrativistas, ribeirinhos, quilombolas), bem como na defesa da soberania nacional.

As terras indígenas da região (33) totalizam cerca de 34 milhões de hectares, dos quais 30,5 milhões estão contidos na área de abrangência do Plano. As terras indígenas já regularizadas totalizam 23 milhões de hectares, as declaradas 4,9 milhões de hectares e as delimitadas 2,6 milhões de hectares. A maior parte da área ocupada por terras indígenas situa-se no Médio Xingu e Alto Iriri e no extremo Norte paraense, fronteira com a Guiana e o Suriname. Historicamente, as terras e povos indígenas têm sofrido pressões da expansão desordenada da fronteira, a exemplo do povo Panará que hoje ocupa a

T.I. Baú, no eixo da Rodovia Cuiabá-Santarém, e a T.I. Apyterewa, nas proximidades de São Félix do Xingu.

Na área de abrangência do Plano foram identificadas 41 unidades de conservação, sendo 4 municipais, 18 estaduais e 19 federais, totalizando mais de 16,3 milhões de hectares.

(Quadro 3.2)

Quadro 3.2: Unidades de Conservação na Área de Abrangência do Plano BR-163 Sustentável

Unidade de Conservação	Número de Unidades	Área por Categoria (hectares)	% Categoria por Área Total do Grupo	% Categoria por Área Total das UC's
1. Proteção Integral	11	6.793.017,37	100,00%	41,66%
1.1. Estação Ecológica (ESEC)	3	3.732.032,00	54,94%	22,89%
ESEC Federal	2	3.600.237,00	53,00%	22,08%
ESEC Estadual	1	131.795,00	1,94%	0,81%
1.2. Reserva Biológica (REBIO)	2	488.000,00	7,18%	2,99%
REBIO Federal	2	488.000,00	7,18%	2,99%
1.3. Parque	6	2.572.985,37	37,88%	15,78%
Parque Nacional (PARNA)	2	1.309.439,00	19,28%	8,03%
Parque Estadual (PES)	4	1.263.546,37	18,60%	7,75%
2. Uso Sustentável	27	9.405.383,30	100,00%	57,68%
2.1. Área de Proteção Ambiental (APA)	7	119.510,00	1,27%	0,73%
APA Estadual	3	27.165,00	0,29%	0,17%
APA Municipal	4	92.345,00	0,98%	0,57%
2.2. Floresta	14	6.018.836,21	63,99%	36,91%
Floresta Nacional (FLONA)	10	4.646.873,38	49,41%	28,50%
Floresta Estadual (FES)	4	1.371.962,83	14,59%	8,41%
2.3. Reservas Extrativistas (RESEX)	4	2.853.573,64	30,34%	17,50%
RESEX Federal	3	2.672.668,94	28,42%	16,39%
RESEX Estadual	1	180.904,70	1,92%	1,11%
2.4. Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS)	2	413.463,45	4,40%	2,54%
RDS Estadual	2	413.463,45	4,40%	2,54%
3. Outras Categorias de UC (fora SNUC)	3	106.980,00	100,00%	0,66%
3.1. Reserva Ecológica Estadual (RESEC)	1	100.000,00	93,48%	0,61%
3.2. Reserva Estadual	2	6.980,00	6,52%	0,04%
TOTAL MUNICIPAL	4	92.345,00	-	0,57%
TOTAL ESTADUAL	18	3.495.817,35	-	21,44%
TOTAL FEDERAL	19	12.717.218,32	-	77,99%
TOTAL GERAL	41	16.305.380,67	-	100,00%

Fonte: IBAMA (DIREF, DIREC, CNPT), MMA/SBF (DAP), SECTAM/PA (internet:www.sectam.pa.gov.br).
Organização: SCA/MMA (jan/2005).

As unidades de conservação federais ocupam a maior porção territorial, 77,99% (12,7 milhões ha), enquanto as estaduais 21,44% (3,5 milhões ha) e as municipais apenas 0,57% (92mil ha).

Dentre as 11 unidades de proteção integral existentes, 6 são Parques (Estaduais e Nacionais), 3 são Estações Ecológicas, e as outras 2 são Reservas Biológicas, perfazendo 41,66% das terras protegidas da área em foco. As unidades de uso sustentável englobam mais de 9,4 milhões de hectares, ou seja, cerca de 57% das áreas em conservação abrangidas pelo Plano. São 7 Áreas de Proteção Ambiental, 4 Reservas Extrativistas, 2 Reservas de Desenvolvimento Sustentável e 14 Florestas. As Florestas (Nacionais e Estaduais) representam 36% das áreas protegidas da região do Plano, e inserem-se na estratégia do Governo de promoção da conservação florestal associada à estruturação de cadeias produtivas em bases sustentáveis. Ainda existem 3 Unidades de Conservação de categorias que não integram o SNUC, são 2 Reservas Estaduais e 1 Reserva Ecológica Estadual.

Em muitos casos, existem pendências de implantação das unidades de conservação criadas, especialmente quanto à regularização fundiária, elaboração de planos de manejo e efetivação de conselhos deliberativos. Em várias áreas, particularmente naquelas localizadas nas proximidades da BR-163, BR-230 e São Félix do Xingu, há situações de conflitos de uso, inclusive em áreas do entorno, que necessitam de ações de prevenção, mediação e resolução.

Observa-se uma baixa ocorrência de unidades de conservação em algumas ecorregiões da área de abrangência do Plano, a exemplo das várzeas, na Calha do Rio Amazonas, florestas sazonais e o Cerrado em Mato Grosso, que deve ser considerada no planejamento de criação de novas unidades de conservação.

As terras ocupadas pelas 24 comunidades remanescentes de quilombos na região, em 6 áreas já tituladas, somam cerca de 325 mil hectares. Essas comunidades concentram-se nos Municípios de Oxiriminá, Alenquer e Óbidos, no Estado do Pará. No entanto, ainda existem muitas demandas de comunidades locais para a resolução de pendências de regularização fundiária de seus territórios.

Na Serra do Cachimbo, no Sudoeste paraense encontra-se o Campo de Instrução da Força Aérea Brasileira (FAB), que abrange 2,25 milhões de hectares.

Em suma, no território de 123 milhões de hectares que compõem a área de abrangência do Plano BR-163 Sustentável, 45,9% são áreas protegidas ou de destinação específica (**Quadro 3.3 e mapa 3.9**).

Quadro 3.3: Áreas Protegidas e de Destinação Específica na Área de Abrangência do Plano

Categoria	Sub-classe	Área (milhões de ha.)	Percentual
Áreas Protegidas	Unidades de Conservação de Proteção Integral	6,8	5,5%
	Unidades de Conservação de Uso Sustentável	9,4	7,6%
	Terras Indígenas	30,5	24,8%
Assentamentos	PA	3,4	2,8%
	PA Especial Quilombos	0,3	0,3%
	Demais Assentamentos (1)	3,9	3,2%

Força Aérea Brasileira	Campo de Treinamento	2,2	1,8%
Sub-Total	-	56,5	45,9%
TOTAL	-	123,1	100%

Fonte: INCRA/MDA, FUNAI/MJ, IBAMA/MMA, MD

(1) PDS, PAC, PIC, PCA e PE

O **mapa 3.10** apresenta as áreas protegidas e outras de destinação específica, confrontadas com o desmatamento realizado entre 2000 e 2004.

3.1.4 - CONTEXTO DEMOGRÁFICO

Observam-se na área três padrões demográficos: o da Calha do Rio Amazonas e Transamazônica, o do Centro e Oeste paraense e o padrão matogrossense.

O primeiro padrão destaca-se como o de maior adensamento populacional de toda a área, com concentração ao longo da calha do Amazonas, especialmente em torno de Santarém, e ao longo da Transamazônica, no eixo Altamira-Itaituba. O padrão correspondente ao Centro e Oeste paraense, que abrange também o Sudeste amazonense e parte do Noroeste matogrossense, caracteriza-se por uma baixíssima densidade demográfica. Já o padrão do Mato Grosso tem uma densidade populacional intermediária, mas fortemente concentrada nas áreas urbanas.

A população total da área de influência da BR-163 é estimada, para 2004, em 1,98 milhão pelo IBGE, o que resulta em uma densidade demográfica muito baixa, de somente 1,6 habitante por km², bastante inferior à média brasileira, de 21 hab/km² e mesmo inferior à verificada na Amazônia Legal, de 4,5 hab/km². Entretanto, como a distribuição populacional é muito diferenciada, há Municípios na calha do Amazonas e no Centro-Norte do Mato Grosso com densidade demográfica entre 5 e 10 hab/km², enquanto no Centro e Oeste paraense, a densidade média é inferior a 0,5 hab/km². Em relação à densidade demográfica rural, as maiores concentrações estão na calha do Amazonas, no eixo da Transamazônica entre Itaituba e Altamira e no extremo Norte matogrossense (**mapa 3.11**). Mais de 60% da população total encontra-se na mesorregião Norte, principalmente na sub-área de Santarém.

O crescimento populacional tem sido acelerado, tendo sido estimado em 2,30% ao ano no período 2000/04, praticamente mantendo o mesmo ritmo do período 1991/2000, de 2,41% ao ano. Trata-se de uma taxa 50% superior à média nacional no mesmo período.

Esse crescimento, entretanto, tem sido desigual na área do Plano, refletindo a estrutura econômica e a dinâmica recente em cada região. Ele tem sido mais elevado nas sub-áreas menos povoadas, as de “fronteira”. Também na sub-área do Centro-Norte matogrossense, a população tem crescido aceleradamente, reflexo do excepcional crescimento do agro-negócio, notadamente do complexo soja. Em contrapartida, nas regiões em que predomina a agricultura de subsistência (sub-áreas da mesorregião Norte) e a pecuária (sub-área do extremo Norte matogrossense), ela apresenta expansão mais modesta (**mapa 3.12**).

A taxa de urbanização é também muito diferenciada, sendo na média de 58%, bastante inferior à média nacional de 81% e, mesmo, à média encontrada na Amazônia Legal (67%). Ela é mais acentuada no Centro-Norte matogrossense (próxima a 80%) e menor nas sub-áreas da mesorregião Central (menos de 40%), refletindo as características das respectivas economias (**mapa 3.13**).

A estrutura etária é marcadamente jovem. A forma da pirâmide, com ampliação nas faixas 20 a 29 e 30 a 39 anos, é típica de áreas de imigração. Os fluxos migratórios registram, na área, um saldo médio positivo, conseqüência do fato de ser uma região de fronteira agrícola, e estão refletidos nas taxas de crescimento populacional. A proporção de residentes não naturais é mais significativa nos Municípios do Centro-Norte de Mato Grosso e no Sudoeste paraense.

Para os próximos anos, espera-se um vigoroso crescimento populacional na área do Plano. Esse crescimento tende a basear-se nos fluxos migratórios proporcionados pela expansão da base produtiva e pela oferta de serviços gerada pelo Plano. Quanto ao esperado efeito conexo da redução da mortalidade infantil, em função da melhoria nas condições sanitárias e de saúde advindas da implementação do Plano, este tende a ser neutralizado pela queda das taxas de natalidade, em face de fatores comportamentais sócio-culturais.

Admitiram-se duas hipóteses para o comportamento futuro da dinâmica demográfica. Na primeira, conservadora, de manutenção do atual ritmo de crescimento populacional. A população da área do Plano crescerá para 2,27 milhões em 2010; 2,54 milhões em 2015 e 2,85 milhões em 2020.

A segunda hipótese admitiu a aceleração do ritmo de crescimento demográfico para 3,0% entre 2004 e 2007, em função da expectativa da pavimentação da rodovia, avançando para 3,5% entre 2007 e 2010, fruto da conclusão de sua pavimentação, recuando para 3,0% no decênio seguinte. De acordo com esta hipótese, o contingente populacional crescerá para 2,57 milhões em 2010; 2,98 milhões em 2015 e 3,45 milhões em 2020, significando, nesse caso, que a população praticamente duplicaria na região entre 2000 e 2020. Naturalmente que a evolução populacional na região se apresentará de forma absolutamente diferenciada entre as suas sub-áreas. O Quadro 3.4 apresenta os dados demográficos para as três mesorregiões e as oito sub-áreas.

QUADRO: 3.4 – Dados e Indicadores Demográficos da Área de Influência da BR-163, por Mesorregiões e Sub-Áreas

Discriminação	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	km ²	1991	2000	2004	1991-00	2000-04	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
Calha do Rio Amazonas	359.240	668.792	775.983	835.379	1,67	1,86	445.244	333.186	57,38	2,16	0,93
Baixo Tapajós	63.127	112.746	138.970	141.202	2,35	0,40	74.880	64.310	53,88	2,20	1,02
Transamazônica Oriental	96.959	172.892	219.421	233.159	2,68	1,53	104.361	113.430	47,50	2,26	1,17
TOTAL DA MESORREGIAO NORTE	519.326	954.430	1.134.374	1.209740	1,94	1,62	623.485	508.926	55,11	2,18	0,98
Médio Xingu-Terra do Meio	219.212	28.891	39.621	45.774	3,57	3,67	12.500	27.016	31,55	0,18	0,12
Vale do Jamanxim	80.162	24.000	44.848	64.192	7,19	9,38	20.580	24.405	45,89	0,56	0,30
Transamazônica Central	162.438	35.093	55.504	69.235	5,23	5,68	18.148	37.403	32,70	0,34	0,23
TOTAL DA MESORREGIAO CENTRAL	461.812	87.984	139.973	179.201	5,29	6,37	51.228	88.824	36,60	0,30	0,19
Extremo Norte Matogrossense	84.616	233.958	232.338	228.383	(0,08)	(0,23)	144.231	84.224	62,08	2,75	1,00
Centro Norte Matogrossense	166.039	180.281	298.446	359.445	5,76	4,76	230.601	65.917	77,27	1,80	0,40
TOTAL DA MESORREGIAO SUL	250.655	414.239	530.784	587.828	2,79	2,58	374.832	150.141	70,62	2,12	0,60
TOTAL GERAL	1.231793	1.456653	1.805.131	1.976769	2,41	2,30	1.049.545	747.891	58,14	1,47	0,61

Fonte: IBGE

O QUADRO URBANO

Os núcleos urbanos constituem a base logística para a implementação do Plano, assim como de todas as demais políticas públicas. Neles se concentram não só a parcela majoritária da população, como as redes de relações – técnicas e sócio-políticas – os serviços e as instâncias decisórias.

Uma característica da estrutura urbana de toda a Amazônia Legal é a concentração da população nas capitais, com um reduzido número de cidades de porte médio. Pode ser observado que a área do Plano está inserida entre as suas três principais capitais estaduais – Belém, Manaus e Cuiabá – e tal situação marca profundamente sua rede urbana e as interações existentes. Nos 71 Municípios da área do Plano, com exceção de Santarém, com 176,5 mil habitantes na área urbana, somente quatro cidades têm população acima de 50 mil habitantes (Altamira, Itaituba, Parintins e Sinop). Dos demais, 21 têm população entre 10 mil e 50 mil habitantes e 45 abaixo de 10 mil habitantes (**mapa 3.11**).

Se essa característica se aplica a toda a área do Plano, há grandes diferenças quanto ao que se observa no Pará e Amazonas. A Região Norte passou por um intenso processo de mudança da base produtiva, aumentando o nível de diversificação e modernização técnica com relação à base extrativista historicamente dominante e ampliando o mercado regional, tanto em suas relações de trocas internas quanto em suas interações com o mercado nacional e mesmo internacional. Tal movimento de relativa desconcentração rompeu com a primazia histórica de Belém e Manaus, na medida em que as novas articulações com a economia e a sociedade regionais passaram a depender de um conjunto de centros e de novas hierarquias, configurando subespaços regionais que, para alguns, expressam uma fragmentação regional. Belém e Manaus já não organizam diretamente a vida econômica de toda a região Norte. Ambas distribuem os serviços que centralizam para uma área menor do espaço regional e têm ligações fortes, no interior de cada Estado, com os serviços hierarquicamente superiores distribuídos entre as cidades da rede. Em síntese, um conjunto de capitais estaduais e centros formam pólos de articulação das cidades em cada Estado e, destas, com outros segmentos da rede nacional de cidades.

Na área do Plano, as cidades dependem, sobretudo, da rede sob comando de Belém, destacando-se ainda Santarém, Itaituba e Altamira, localizadas junto aos grandes eixos de penetração. Santarém exerce função de caráter regional mais amplo, constituindo-se como nó na ligação entre a região de influência de Belém e de Manaus, ou seja, funcionando como nó tanto na rede urbana estadual como na regional. Atua como centro nucleador de um subsistema de cidades na calha do Amazonas, constituído por uma série de núcleos com população entre 10 mil e 40 mil habitantes como Monte Alegre, Oriximiná e Óbidos. A sua atuação regional é reforçada por Altamira a Leste e Parintins a Oeste, ambas com mais de 60 mil habitantes, que também se relacionam com Belém e Manaus, respectivamente. Ao Sul, é reforçada por Itaituba, localizada na confluência das BR-163 e BR-230 com o Rio Tapajós.

Cabe destacar como referência urbana a cidade de Marabá, situada no contato das áreas de influência de Belém e de Brasília-Goiânia, que, mesmo estando fora da área do Plano, exerce sobre ela influência indireta como base logística da expansão da frente madeireira e agropecuária que avança pela Transamazônica e por São Félix do Xingu.

Ao contrário da porção paraense localizada na BR-163, no Norte matogrossense, observa-se uma maior taxa de urbanização e um maior número de cidades, mas estas são de menor tamanho que as do Pará. Na sua porção mais ao Sul, passado o fluxo de expansão da fronteira, o agro-negócio tecnificado desterritorializou grande parte dos imigrantes, gerando um forte movimento em direção às

idades de maior porte. A região se caracteriza, assim, pelo forte crescimento da população urbana, concentrada em centros urbanos que se consolidam. Nessa região, Sinop é o centro regional, com cerca de 70 mil habitantes em sua área urbana, secundada por Sorriso. O extremo Norte do Estado, contudo, ainda guarda feições típicas da fronteira móvel, com atividades baseadas no beneficiamento da madeira e a agropecuária, distinguindo-se Alta Floresta como o núcleo mais importante, seguida de Guarantã do Norte e Colíder. É grande, contudo, a diferença entre Sinop e Sorriso, localizadas em plena área de soja, onde a população urbana corresponde a mais de 90 % da população total do Município, e Alta Floresta, Guarantã e Colíder, onde a população urbana não é tão elevada. As cidades do Norte matogrossense, embora menos importantes em termos de raio de ação no seu entorno que as paraenses, são determinantes em termos de estímulo à frente de expansão que, comandada por Cuiabá, inclui o Sudoeste do Pará.

As grandes extensões florestais localizadas entre as principais cidades paraenses e as matogrossenses caracterizam-se por densidades demográficas muito baixas, rarefação e diminuta importância dos núcleos urbanos e uma interação quase nula. Os de maior expressão São Félix do Xingu, que relaciona-se com Marabá, Jacareacanga (polarizada por Itaituba) e Apuí (polarizada por Porto Velho, que participa da rede comandada por Manaus). No eixo da BR-163 situam-se Novo Progresso e as localidades de Castelo de Sonhos e Vila Moraes de Almeida, cujas relações se fazem principalmente com Sinop e Guarantã do Norte.

É possível reconhecer o subsistema de Santarém, bastante amplo, com núcleos diversificados no Sul e no Norte da calha do Amazonas. Outros subsistemas se configuram em torno de Altamira, Sinop e de Alta Floresta. A existência de subsistemas significa a possibilidade de induzir mudanças mais rápidas e bem sucedidas em seu entorno, inclusive implementação de padrões urbanos e/ou de arranjos produtivos locais, graças à maior contigüidade geográfica.

3.1.5 - CONTEXTO ECONÔMICO

A atividade econômica na área de influência da BR-163 está fortemente assentada no setor primário. Há um forte predomínio da agricultura (principalmente soja, milho, arroz e algodão) da pecuária bovina e da exploração madeireira. A indústria tem expressão bem menor, embora crescente, e concentra-se principalmente no processamento da madeira e, em menor escala, de grãos e carne, enquanto o comércio e os serviços estão concentrados nas principais cidades como Santarém, Altamira, Itaituba, Parintins, Sinop, Alta Floresta e Sorriso. A mineração declinou a partir dos anos noventa e a exploração de produtos florestais não madeireiros, muito promissora, ainda tem peso pequeno na economia regional.

Tanto em sua estrutura quanto em sua dinâmica, o quadro é bastante diferenciado entre as oito sub-áreas, sendo que o único fator comum a todas é a absoluta predominância do setor primário, particularmente da atividade agropecuária e madeireira

SETOR AGROPECUÁRIO

A atividade agrícola possui uma forte tradição em toda a área de influência da BR-163, respondendo pela ocupação da maior parte de sua população economicamente ativa - PEA. Praticada desde tempos remotos na Calha do Rio Amazonas e em alguns pontos isolados do território paraense e matogrossense, ganhou forte impulso no início da década de setenta com a abertura das rodovias

Transamazônica e Cuiabá-Santarém. Ao longo de seus percursos, instalaram-se colonos vindos de outras regiões do País, predominando os nordestinos no primeiro caso e os sulistas no segundo. Nos dois casos, a atividade agrícola era praticada em lotes pequenos e médios, com reduzido uso de equipamentos e tecnologia agrícolas, obtendo-se uma baixíssima produtividade. Também, nos dois casos, predominavam o cultivo do arroz, milho, mandioca e feijão (**mapas 3.14 e 3.15**).

Atualmente, a atividade econômica encontra-se mais consolidada nos extremos Sul e Norte da área do Plano. A área agrícola cobre aproximadamente 3,7 milhões de hectares, sendo que, nas duas sub-áreas no Mato Grosso, estão concentradas mais de 80% da área utilizada para esse fim.

O padrão de uso do solo compreende a cultura da soja e outros grãos valorizados, as culturas tradicionais de mandioca, arroz, milho e feijão, a pecuária e a atividade extrativista. O primeiro padrão predomina no Mato Grosso, particularmente na sub-área do Centro-Norte, hoje a principal área produtora de soja do País, apresentando também uma larga produção de milho, arroz e algodão, concentrada em grandes propriedades. No Norte, englobando a calha do médio Amazonas e o eixo Altamira - Itaituba, predomina a agricultura de subsistência (mandioca, milho, arroz e feijão), mas já se observa uma forte penetração da agricultura comercial. Nas duas regiões, há forte presença da pecuária e da extração madeireira.

Entre os dois extremos, localizam-se as áreas de expansão da "fronteira", que tende a ser bastante estimulada pela pavimentação da BR-163, e que demanda cuidados conservacionistas. Esta área envolve todo o eixo da rodovia no Sudoeste paraense, a região do Médio Xingu-Iriri, incluindo a chamada Terra do Meio, o Sudeste amazonense (região de Apuí) e parte do Noroeste matogrossense. Trata-se de uma vasta área, predominantemente coberta pela vegetação nativa, mas com crescente presença das atividades madeireira e pecuária.

As áreas de pastagens plantadas se estendem por toda a área de influência da BR-163 revelando que a pecuária constitui a atividade dominante em grande parte dos Municípios, envolvendo produtores de grande, médio e pequeno portes. A implantação das pastagens se dá por meio do sistema de corte e queima da vegetação nativa, ou seja, a atividade pecuária é, em geral, precedida da exploração madeireira predatória e, eventualmente, do plantio do arroz de sequeiro. A distribuição do rebanho bovino, no entanto, não é uniforme, caracterizando áreas de sistemas mais intensivos e de melhor produtividade e áreas mais extensivas e de baixa produtividade. As áreas de pecuária da porção matogrossense se inserem no primeiro caso.

As pastagens ocupam aproximadamente 11,5 milhões de hectares para um rebanho bovino total de 9 milhões de cabeças, sendo que 40% de seu total concentra-se na sub-área do extremo Norte matogrossense. Há uma clara tendência de forte crescimento do rebanho em toda a região, sobretudo, em função de ganhos de produtividade advindos da facilitação do acesso a insumos essenciais à atividade (**mapa 3.16**).

Nos últimos dez anos, o rebanho na região mais que triplicou e é razoável supor que, nos próximos dez, ele pelo menos duplique, sem que seja necessária uma substancial ampliação da área de pastagens. Dessa forma, ele alcançaria cerca de 20 milhões de cabeças em 2015, o que resultaria numa produção de aproximadamente 800 mil toneladas/ano de carne (equivalente carcaça). A pecuária de médio e pequeno portes (suinocultura, avicultura) só recentemente passou a ter alguma expressão na região, principalmente no Norte do Mato Grosso.

A agricultura familiar tem um peso importante em toda a área do Plano e, em geral, está associada aos projetos de colonização da década de setenta na região da Transamazônica e aos projetos de assentamentos - PA do Plano de Reforma Agrária. Observa-se que os 155 projetos de assentamentos existentes têm capacidade de acolher 90,5 mil famílias, mas apenas 43,4 mil lotes estão ocupados (48% do total), resultando numa ociosidade de 52%, ou 47 mil lotes. A taxa de ocupação é de 86% nos Municípios do extremo Norte matogrossense, e oscila em torno de 70% no Centro-Norte deste Estado. Entretanto, nos Municípios da calha do Amazonas, do Baixo Tapajós e da Transamazônica Oriental, ela situa-se em torno de 30%. No Sudoeste paraense e no médio Xingu, os PA praticamente inexistem.

A ocupação de menos de 50% da capacidade de instalação dos PA revela a debilidade da ação do Governo Federal nessa área, pois sabe-se que ela decorre da situação das famílias que lá se encontram, sem condições adequadas para estabelecerem processos produtivos sustentáveis.

Um indicador importante da atividade agrícola familiar é o volume de crédito concedido através do PRONAF. Considerado o ano agrícola 2003/2004, foram contratados na região, por intermédio do Plano Safra, R\$ 74,75 milhões para a agricultura familiar, envolvendo 14.038 contratos. O número de contratos representa 1% do total nacional (1,4 milhão) e o volume contratado, 1,66% do volume total contratado no País (R\$ 4,5 bilhões). Este valor está próximo do percentual da população rural da área do Plano em relação à população rural brasileira (2,2%). A captação de recursos chega mesmo a surpreender, sabendo-se da baixa taxa de propriedades rurais com situação fundiária regularizada, o que dificulta o acesso ao crédito para muitas famílias, e da baixa produtividade e rentabilidade da agricultura na maior parte da região (exceto o Centro-Norte matogrossense).

Aliás, chama a atenção o fato dos estabelecimentos rurais dos Municípios desta sub-área captarem recursos em valores bastante inferiores aos apurados em Municípios do extremo Norte do Estado, da calha do Amazonas e da região da Transamazônica, muito embora seja a principal região agrícola de toda a área, revelando a pequena expressão da agricultura familiar nessa região. O quadro pouco favorável apresentado pela agricultura familiar decorre, entre outros fatores, da deficiente assistência técnica e extensão rural existente em toda a região. Não só o número de escolas técnicas agrícolas (57) é insuficiente, mas também o número de técnicos (171).

ATIVIDADE FLORESTAL MADEIREIRA

A atividade florestal madeireira tem uma importância econômica significativa para a região, para a Amazônia e para o Brasil. Em 2004, cerca de 8 milhões de m³, ou seja, quase 1/3 da produção florestal da Amazônia, saiu da área de influência da BR-163. Desse total, os Municípios do Mato Grosso contribuíram com 70% da produção, enquanto o Pará produziu 30%, e a contribuição do Sul do Amazonas foi menor que 1% do total. Mais de 80% dessa madeira tem como destino o mercado do Centro-Sul do País, maior consumidor mundial de produtos tropicais. Segundo estudo do IMAZON, 959 empresas instaladas na área do Plano tiveram, em 2004, uma receita bruta de cerca de US\$ 900 milhões e geraram 38 mil empregos diretos nas atividades de exploração, transporte e processamento industrial da madeira. Estima-se a geração de pelo menos outros 100 mil empregos indiretos por este setor.

As florestas da área de abrangência do Plano possuem um elevado estoque de madeira, suficiente para, se exploradas de forma manejada, garantir atendimento à demanda e gerar uma

economia florestal sustentável. Entretanto, essa atividade vem sendo sub-explorada ou explorada de forma predatória e irregular. Ademais, a indústria madeireira ainda se caracteriza pelo baixo valor agregado, inclusive sem aproveitamento adequado de resíduos florestais.

A extração madeireira tem aumentado, atingindo toda a área de influência da rodovia, principalmente nas áreas adjacentes à estrada, destacando-se a produção das áreas de ocupação mais consolidada (Norte matogrossense, a calha do Amazonas e a Transamazônica Oriental), mas com uma clara tendência de deslocamento para as regiões onde se dá o “deslocamento da fronteira”, ou seja, Sudoeste paraense, Médio Xingu/Terra do Meio e, em menor escala, o Sudeste amazonense (**mapa 3.17**).

A adoção de sistemas de manejo florestal ainda é pequena, mas já existem bons exemplos, tanto de produção industrial, como de produtores familiares da área de Santarém. Na escala da média e grande empresa madeireira, o manejo florestal ainda não vem sendo adotado, o que seria importante como garantia da sustentabilidade ambiental e melhoria da sustentabilidade econômica da área. A perspectiva de regularização fundiária na região poderá criar as bases para a adoção do manejo florestal de forma mais ampla. De fato, especialistas têm indicado a definição da propriedade (pública e privada) como essencial para atividades de longo prazo de maturação como é o caso do manejo florestal.

Nos últimos anos, o interesse por manejo tem aumentado na região. Por exemplo, em Santarém produtores familiares estão adotando técnicas de manejo com bons resultados sociais e econômicos. Um número crescente de empresas madeireiras tem revelado interesse em adotar manejo florestal, notadamente porque há novas oportunidades de mercado para as empresas ambientalmente responsáveis tanto no mercado externo como no interno.

PRODUTOS FLORESTAIS NÃO-MADEIREIROS

Os produtos florestais não-madeireiros (óleos, resinas, frutos, fármacos, etc) passam ao largo das estatísticas oficiais, devido à grande informalidade do setor, no entanto, existe um expressivo contingente de pessoas ocupadas na atividade, principalmente nas áreas com maior presença de populações tradicionais. Esses produtos são vendidos em mercados locais (Santarém, Itaituba, Altamira), regionais (Belém e Manaus) e exportados, especialmente a castanha.

A atividade extrativista das populações chamadas tradicionais está mais concentrada no Pará, na porção Norte da área, a exemplo da extração de castanha. Trata-se de um segmento de grande relevo, pelo expressivo contingente de pessoas ocupadas na atividade. São atividades que dependem diretamente da preservação das áreas florestais e sofrem enorme pressão das atividades agropecuária e madeireira extrativista.

Nos últimos anos, a indústria de alimentos, fármacos e cosméticos, principalmente esta última, tem descoberto a região e iniciado uma série de prospecções com vistas a estudar como incorporar em sua cadeia de produção os insumos da floresta. Já existem acordos e projetos-piloto com compra e processamento de óleos, resinas e essências, envolvendo empresas desses setores e comunidades indígenas e ribeirinhas na região do Xingu, Tapajós e calha do Amazonas. As novas perspectivas de investimento nas biorefinarias, que ensejam atualmente investimentos de bilhões de dólares nos Estados Unidos e Europa devem ser considerados uma oportunidade ímpar para o desenvolvimento desta região.

Outros produtos florestais são utilizados localmente como materiais de construção, como no caso das palmeiras, assim como merece destaque a grande variedade de artesanato e peças de arte produzidos pelas populações tradicionais e indígenas, atividade ligada à identidade regional.

PESCA

Outra atividade que ocupa expressivo contingente da PEA local, particularmente na calha do Amazonas e no Baixo Tapajós, mas que apresenta um valor de produção reduzido é a pesca, praticada predominantemente de forma artesanal, tendo sua produção voltada principalmente para o suprimento dos mercados locais, com uma pequena parte destinada aos mercados de Belém e Manaus ou para a indústria pesqueira. Santarém e Parintins estão comercializando, ainda em pequena escala, peixes lisos para o Japão.

A pesca é uma das principais fontes de renda para os residentes da várzea. A média dos desembarques na região de Santarém gira em torno de 5 a 6 mil t/ano, sendo que a produção mensal varia entre 170 t e 850 t, dependendo da época do ano. Considerando o total de peixes desembarcados e o preço médio (que varia entre U\$ 0,13 e U\$ 1,42), a receita bruta gerada pela pesca nesta região é de aproximadamente US\$ 2,5 milhões (PROVARZEA, 2004).

A maioria dos pescados desembarcados em Santarém tem sua origem em 14 Municípios ao longo do Rio Amazonas, desde Prainha (PA) até próximo à cidade de Manaus. Mais de 60% do pescado desembarcado é oriundo de pontos de pesca localizados no Município de Santarém e em Municípios próximos, como Alenquer, Óbidos e Monte Alegre.

É importante ressaltar que, em função da perspectiva de declínio na produtividade pesqueira e da falta de autoridade governamental na regulamentação da pesca, várias comunidades começaram a desenvolver e implementar sistemas de manejo para reduzir ou controlar a pressão sobre os recursos pesqueiros e defender as suas áreas de pesca e criaram os Acordos de Pesca. Esses acordos são iniciativas das comunidades de pescadores artesanais (profissionais e/ou de subsistência) e ribeirinhos que definem proibições e normas específicas de acesso a certos corpos d'águas. Atualmente a região de Santarém conta com vários acordos já regulamentados por portarias normativas do IBAMA.

ECOTURISMO E TURISMO CULTURAL

Em relação às vocações regionais, uma atenção especial deve ser dada ao ecoturismo. As notáveis belezas naturais, a riqueza e a diversidade sociocultural, a maior proximidade dos mercados do Hemisfério Norte são algumas vantagens comparativas que devem ser aproveitadas. Para tanto, torna-se necessário promover investimentos em infra-estrutura básica e infra-estrutura turística, capacitação de recursos humanos, estudos de mercado e de marketing turístico, assim como criar condições favoráveis à organização comunitária para a construção de políticas públicas locais voltadas à implementação de instrumentos de ordenamento, fomento e gestão sustentável da atividade turística.

MINERAÇÃO

A área de Abrangência do Plano da BR-163 Sustentável se caracteriza como uma das regiões de maior potencial para a exploração mineral em todo o Brasil, embora o conhecimento existente sobre a extensão, qualidade e diversidade desse patrimônio mineral seja ainda precário. Das substâncias

minerais com potencial utilização econômica, destacam-se por sua importância relativa o alumínio, o ouro e o calcário.

Cerca de 91% das reservas de bauxita metalúrgica e cerca de 35% das reservas de bauxita refratária do Brasil estão localizadas no Pará, a maior parte dentro da área de abrangência do Plano. A principal empresa produtora é a Mineração Rio do Norte, controlada pela Cia Vale do Rio Doce - CVRD. Parte da produção é exportada *in natura* e a maior parte é destinada à Alunorte/Albras (Barcarena/PA) para produção de alumina e alumínio e para a Alumar (São Luís), para produção de alumina.

Respondendo ao forte crescimento na demanda mundial, liderada pela China, a elevação dos preços internacionais da bauxita, alumina e alumínio motivou o aumento da produção na Amazônia. No momento, a Mineração Rio do Norte opera a plena capacidade, assim como as usinas de beneficiamento no Pará e Maranhão. Estão em curso importantes investimentos em ampliação da oferta, com destaque para a ampliação da extração da bauxita em Oriximiná, a reativação das minas da CVRD em Paragominas, a ampliação das plantas da Alunorte e da Albrás em Barcarena, além da instalação da ABC Refinaria, fruto de parceria entre a CVRD e a estatal chinesa Chalco, também em Barcarena. Mais importante para os propósitos do Plano BR-163 Sustentável deverá ser a abertura pela Alcoa de nova frente mineradora em Juruti, acompanhada de planta de produção de alumina no mesmo local.

Sobre a hipótese de se transformar a região em uma das principais bases de exportação de alumina/alumínio do mundo, há que se avaliar as implicações em termos de demanda por energia elétrica necessária ao processamento da bauxita, cercar eventuais investimentos em extração de bauxita de medidas eficazes de proteção ambiental (haja vista os impactos ambientais da Mineração Rio do Norte em Oriximiná, em especial no Lago Batata), e estabelecer garantias que eventuais investimentos da Alcoa em Juruti não ocorram em detrimento das famílias pobres da região, conforme a principal premissa do PAS.

Nos últimos 50 anos, o Norte do Mato Grosso e a região à margem direita do Tapajós têm estado entre as principais regiões produtoras do País. No Norte do Mato Grosso, o ouro começou a ser explorado em meados da década de 70 e a produção atingiu o ponto máximo no início dos anos 80, principalmente em Alta Floresta e Peixoto de Azevedo. O garimpo se constituiu tanto em importante fonte de emprego e renda para os migrantes, como em foco de violência, degradação ambiental e disseminação de doenças.

O ouro do Tapajós foi descoberto em 1958, no Rio das Tropas, afluente do Rio Crepori. O Tapajós foi a principal província garimpeira do Brasil em volume de produção. No auge, em meados dos anos 80, a região chegou a ter um contingente de cerca de 70 mil garimpeiros, espalhados por cerca de 400 garimpos, resultando em produção estimada da ordem de 30 toneladas por ano. Nos anos 90, com a queda dos preços e exaustão dos principais aluviões, a produção despencou. No entanto, as cerca de 7 toneladas extraídas por ano ainda são a principal fonte de renda de Itaituba, envolvendo cerca de 10 mil pessoas.

Outro importante produto mineral na região é o calcário. As principais jazidas estão situadas em Itaituba e Monte Alegre. As jazidas de Itaituba, cerca de 1,4 bilhões de toneladas, correspondem a cerca de 81% das jazidas do Pará e pertencem ao Grupo João Santos, grupo empresarial dominante nos mercados de cimento do Norte e do Nordeste, e as de Monte Alegre, ao mesmo grupo e à CAEMI. A produção corrente é ainda inexpressiva, restrita a embarques da jazida de Itaituba para Manaus. No entanto, há projeto de instalação de usina de cimento em Miritituba. Tais jazidas são de importância

estratégica para a expansão da produção mecanizada de grãos nas regiões planas do Baixo Tapajós e da calha Norte do Amazonas, podendo também contribuir para a consolidação da agricultura familiar na região.

ATIVIDADES URBANAS

As atividades industriais, comerciais e de serviços estão concentradas nos principais núcleos urbanos e são diretamente associadas às atividades primárias predominantes. O destaque maior fica com o comércio e os serviços voltados principalmente para o suporte à atividade agrária, incluindo fornecimento de maquinaria e implementos agrícolas, sementes, inseticidas e outros insumos, serviços de transportes e armazenagem, serviços de crédito, etc. O turismo ecológico e cultural tem alguns núcleos ao longo da calha do Amazonas e do Baixo Tapajós.

3.1.6 - INFRA-ESTRUTURA

Os quatro setores da infra-estrutura - transportes, energia, comunicações e armazenagem – têm entre si um nexos comum que é o fato de proverem bens de acesso universal, de uso generalizado, e são considerados estratégicos ao desenvolvimento, seja por gerarem externalidades positivas que favorecem a competitividade de produtores da região beneficiada, seja porque sua disponibilidade se traduz em melhores condições de vida para a população regional.

Em uma região em que os padrões históricos de ocupação foram determinados pela existência ou não de vias de acesso e transporte, a perspectiva de pavimentação de uma rodovia estratégica para a conexão entre mercados desencadeia profundas transformações econômicas e revela uma estrutura dual, distinguindo setores incluídos na lógica de mercado global e setores excluídos.

Em resposta ao dramático enfraquecimento da capacidade de investimento do Estado, os setores econômicos incluídos no processo de acumulação em escala global buscaram alternativas e passaram a produzir sua própria infra-estrutura. Atores globais da logística de distribuição de grãos investem na construção de terminais de armazenamento e embarque e grandes empresas de mineração constroem e asseguram a manutenção de portos e hidrovias com grande capacidade de carga. Mesmo os capitais envolvidos com a extração de madeira, vendendo no mercado nacional e com escala técnica muito inferior, abrem as estradas de que precisam para ter acesso à matéria-prima, mesmo em terras públicas ou indígenas.

De outro lado, famílias assentadas em projetos oficiais, populações tradicionais e outros grupos de produtores familiares sofrem as dramáticas consequências da deficiência crítica de infra-estrutura existente na região. Impossibilitados de escoarem seus excedentes produtivos, ou fazendo-o a custos tão elevados que tornam sua produção deficitária, com dificuldades de comunicação que lhes impede o acesso à difusão de assistência técnica, vão, pouco a pouco, abandonando seu projeto de vida e produção autônoma e migrando para as cidades da região em busca de improvável alternativa de emprego.

Essa realidade de crescente dualização nas condições de suprimento de infra-estrutura obriga o poder público a uma intervenção preferencialmente dirigida à demanda dos mais pobres.

Há consenso sobre a gravidade dos gargalos de infra-estrutura que restringem a possibilidade de crescimento sustentado da economia regional e brasileira sendo que, na Amazônia, as lacunas de infra-estrutura são ainda mais dramáticas. A densidade média de rodovias por habitante é a mais baixa

do País, assim como a porcentagem de domicílios com acesso a eletricidade, a serviços de telecomunicação ou a saneamento básico.

TRANSPORTES

No sistema de transportes, a situação existente atualmente não permite o atendimento das demandas econômicas e sociais das comunidades existentes em todas as sub-áreas. O Centro-Norte e o extremo Norte de Mato Grosso, que têm na produção de grãos a base de suas economias sofrem com a dificuldade para exportarem suas produções e poderão vir a ter problemas para aumento da produção pela inadequação do sistema de transportes e da logística atuais. As demais sub-áreas, que têm na agricultura familiar, no extrativismo e na pesca a base de suas economias, encontram-se praticamente isoladas devido à precariedade do sistema de transportes.

O sistema de transporte existente na área do Plano revela a superposição de dois momentos históricos do desenvolvimento regional, que se manifestam pela existência independente e fracamente integrada do subsistema de transporte fluvial, concentrado na Calha do Rio Amazonas, e do subsistema de transporte rodoviário, estruturado pelas rodovias federais BR-230, no sentido Leste-Oeste e BR-163 no sentido Sul-Norte (**mapa 3.18**).

O subsistema de transporte hidroviário se articula em torno da Calha do Rio Amazonas, que, por sua profundidade, permite o trânsito de embarcações de grande calado. Além de um denso fluxo de passageiros e cargas variadas que servem e abastecem a rede de cidades e comunidades ribeirinhas, de Belém até Manaus, o Rio Amazonas funciona como via de escoamento de parte da produção da Zona Franca de Manaus, de matérias-primas oriundas de economias de enclave da região e da crescente produção de grãos do Centro-Oeste e de regiões pioneiras ao longo da calha.

Já o subsistema rodoviário se estrutura em torno das duas rodovias federais citadas. Ambas foram abertas na década de setenta, obedecendo ao padrão perpendicular da rede de rodovias federais estratégicas determinado pelo Regime Militar para a integração estratégica da região ao restante do País.

Em toda a sua extensão, a BR-163 possui 3.467 km, desde Tenente Portela (RS) até Santarém. De Cuiabá (Trevo Lagarto) à Santarém são 1.780 km, sendo que estão pavimentados os trechos de 244,7 km de Cuiabá à Nova Mutum e de 469,3 km de Nova Mutum à Guarantã do Norte. De Guarantã do Norte, situada a 53,7 km da fronteira MT/PA até Santarém, são 1065,7 km, dos quais apenas dois trechos com 112,7 km são pavimentados, faltando pavimentar 953 km. A situação da rodovia no Pará é precária, com pontes de madeira extremamente inseguras e grandes atoleiros no período de chuva o que torna a rodovia praticamente intransitável.

A BR-230, ou Transamazônica, foi concebida para ligar João Pessoa, na Paraíba, a Benjamim Constant (AM), na fronteira com o Peru, numa extensão total de 4.955 km. De Marabá à Altamira são 425 km e, com exceção de pequenos trechos próximos às cidades às suas margens, encontra-se todo em terra. De Altamira até Rurópolis são 439 km e, desta cidade à Miritituba, outros 144 km, também todo em terra, sendo que, parte significativa, em péssimas condições de tráfego. Após a travessia do Rio Tapajós entre Miritituba e Itaituba, são 510 km até Apuí, quase intransitáveis. A Transamazônica está implantada até Lábrea, 680 km além de Apuí. Em todo o seu percurso amazônico, as travessias dos grandes e médios rios são feitas em balsas e em pontes de madeira precárias nos pequenos rios e

igarapés. Em diversos segmentos ocorre a total interrupção do tráfego em períodos chuvosos, devido à precariedade do leito da via.

Os problemas decorrentes das péssimas condições das rodovias principais são agravados pelas condições da malha alimentadora estadual e vicinal que deveriam permitir acessibilidade às comunidades, principalmente às populações tradicionais e de assentamentos. No Estado de Mato Grosso, existe um maior atendimento que, no entanto, necessita de melhoramentos. Nos Estados do Pará e do Amazonas, as rodovias estaduais e vicinais não atendem às demandas das populações.

A rede de rodovias estaduais do Mato Grosso na área do Plano soma cerca de 3,6 mil km, dos quais apenas cerca de 8% pavimentados. O Governo estadual vem desenvolvendo parcerias inovadoras com grandes produtores agrícolas para a pavimentação das rodovias estaduais que escoam a produção de grãos. Para o período entre 2004 e 2007, planeja-se a pavimentação de 5 mil km em todo o Estado. No Pará, a rede de rodovias estaduais na área do Plano limita-se a cerca de 1.250 km, com somente 28 km pavimentados, insignificantes para o tamanho da área.

As rodovias federais e estaduais articulam uma rede de estradas vicinais de extensão parcialmente desconhecida, em parte devido à indefinição sobre competência, em parte devido à dificuldade de distingui-las da malha de rodovias informais (ou endógenas), em explosiva expansão nos últimos anos. Em geral, as vicinais foram abertas pelos Estados ou Municípios, tanto em função de assentamentos oficiais como para conectar regiões de ocupação espontânea. No Mato Grosso, a responsabilidade estadual, municipal ou do INCRA sobre as vicinais é mais bem estabelecida. No Pará, não há sequer consenso sobre competência de controle das vicinais e, menos ainda, sobre as responsabilidades institucionais relativas a sua manutenção. O resultado é um quadro crônico de degradação da malha de vicinais, com efeito devastador na possibilidade de sucesso econômico e até na possibilidade de sobrevivência de um grande número de agricultores familiares (**mapa 3.19**).

Por outro lado, as vias informais, continuam a se expandir, sem nenhum controle do Estado, executando, algumas vezes, as funções que rodovias oficiais deveriam ter. Essas rodovias são estimadas atualmente em mais de 30 mil quilômetros (IMAZON) e coexistem e se articulam com as rodovias estaduais e as vicinais.

Em relação à estrutura portuária, o quadro é de grande insuficiência diante da perspectiva de forte crescimento da movimentação de cargas decorrente da pavimentação da BR-163. Alguns portos existentes na área de influência, devido à transformação que deverá ocorrer na quantidade e no perfil das cargas atualmente movimentadas, necessitarão passar por um processo de modernização e ampliação de capacidade, a fim de se adequarem às novas demandas, com destaque para os portos de Santarém e de Itaituba/Miritituba. Outros portos importantes são os de Parintins, Óbidos e Oriximiná.

Não existem ferrovias na área abrangida pelo Plano. O projeto da FERRONORTE contempla a extensão da ferrovia desde Alto Araguaia até Cuiabá e, a partir desta cidade, um ramal até Santarém, que, no entanto, não consta do planejamento governamental. A ferrovia mais próxima da área é a Estrada de Ferro Carajás, da CVRD, que liga a Província Mineral de Carajás ao porto de Itaqui, no Maranhão. O Terminal Ferroviário de Carajás atende ao escoamento da produção do Sudeste paraense e Nordeste do Mato Grosso, fora da área do Plano, mas parte da produção de São Félix do Xingu, a 230 km deste terminal, e de Altamira, a 430 km.

O subsistema aeroviário da área do Plano dispõe de um único aeroporto de porte, o de Santarém, e de alguns outros que possuem uma boa infra-estrutura, operando vôos regulares regionais,

como os de Altamira, Itaituba, Parintins, Sinop e Alta Floresta. Para vôos nacionais ou internacionais, entretanto, a população da região tem de recorrer aos aeroportos de Manaus, Belém e Cuiabá.

Uma característica importante e que deve ser destacada é a fraca conexão existente entre as distintas regiões. Em boa parte da área, particularmente na sua porção setentrional, envolvendo os Municípios situados na calha do Amazonas e nos baixos Xingu e Tapajós, a conexão se faz principalmente através da malha fluvial. A malha rodoviária em toda a área (com exceção da parte matogrossense, onde mostra maior densidade) é reduzida e constituída essencialmente por estradas sem pavimentação. As estradas secundárias, que permitem a conexão entre os Municípios, estão concentradas na parte matogrossense. A partir da divisa com o Pará, o que existe é um grande vazio até o encontro com a Transamazônica – BR-230. Ao Norte de Santarém, nos limites da área de influência, umas poucas estradas viabilizam uma certa conexão entre os Municípios.

ENERGIA

O abastecimento de energia elétrica da Região Norte, especialmente nas áreas rurais, ainda é muito precário. É evidente o contraste entre o imenso potencial de geração (hidrelétrico e termelétrico por biomassa) e os baixos níveis de cobertura de atendimento. A baixa cobertura de atendimento é explicada pela vasta extensão territorial, pelo padrão desconcentrado de distribuição da população rural e pela inexistência, até há pouco tempo, de uma política energética para atendimento à populações isoladas.

No Pará, os Municípios ao longo da BR-230 são abastecidos, somente em suas áreas urbanas, por energia da Usina Hidroelétrica de Tucuruí. Santarém é abastecida pela Hidroelétrica de Curuá-Una e os demais Municípios consomem energia termoelétrica fornecida por geradores a diesel. A grande maioria das áreas rurais nas quais se incluem assentamentos implantados pelo INCRA não dispõem de energia elétrica para atendimento às suas necessidades.

No Norte do Mato Grosso, o serviço de distribuição é mais eficiente. Além do pleno atendimento das áreas urbanas, boa parte dos domicílios rurais, especialmente entre os Municípios de Nova Mutum e Sinop, recebe energia elétrica. Existem vários aproveitamentos de energia hidráulica, através de Pequenas Centrais Hidroelétricas (PCH), com capacidade de geração de no máximo 30 MW e reservatório de até 3 km². O impacto ambiental é baixo e a produção suficiente para o abastecimento de Municípios com até 30 mil habitantes. Existem, somente nessa região, mais de 10 PCH em operação e aproximadamente 20 unidades em fase final de aprovação ou construção.

Também no que tange ao acesso à energia elétrica, é notável a desvantagem das comunidades rurais e dos produtores familiares em geral. Não havendo disponibilidade de energia elétrica, é difícil viabilizar a verticalização da produção familiar, uma política consistente de fomento à construção de Arranjos Produtivos Locais ou a melhoria na qualidade de vida das populações mais pobres. Como conseqüência das mudanças de estrutura econômica induzidas pela mera expectativa de pavimentação da estrada, já se observa rápida erosão de comunidades de produtores familiares e o conseqüente êxodo em direção à periferia das cidades. É notória a associação entre eletrificação rural e a permanência das populações no campo. Assim, mais do que meramente cumprir as metas de universalização de acesso à energia elétrica, a intensificação da oferta de infra-estrutura de energia para comunidades rurais, é uma diretriz crucial para a inclusão social na região. Além da assimetria no perfil de cobertura de energia elétrica, é importante que se estudem as projeções de consumo futuro de

eletricidade, pois a demanda precisa crescer de forma sustentada nos próximos anos, tanto em função do crescimento populacional acelerado, como pela modernização generalizada das unidades produtivas.

É importante notar também a enorme contradição entre a falta de energia elétrica e alto consumo de diesel e a existência de um enorme desperdício de biomassa residual das serrarias, planos de manejo e desmatamentos. Considerando apenas a produção das serrarias da região, pelo menos 750 mil m³ de resíduos são gerados anualmente. Com essa biomassa, seria possível produzir 75 MW/h de energia durante um ano, ou seja, abastecer 750 mil habitantes. Cada mil hectares desmatados e queimados desperdiçam 200 mil m³ de biomassa.

COMUNICAÇÕES

O sistema de comunicações, por sua vez, apesar de já se fazer presente nas sedes municipais, com um serviço razoável, não atende às populações rurais, que deveriam ter acesso a esse serviço como fator de inclusão social. Um serviço de comunicações constituído de, pelo menos, telefonia pública permitiria àquelas populações uma melhoria no atendimento de serviços básicos e, principalmente, a comunicação das mesmas com o “mundo exterior”.

À semelhança do que ocorre nos outros sistemas de infra-estrutura na área da BR-163, a oferta de serviços de comunicação apresenta duas características fundamentais: existe um déficit significativo de oferta em comparação com a média nacional e da própria Região Norte e o acesso a serviços de comunicação revela e reproduz as iniquidades estruturais da sociedade brasileira, ou seja, os mais ricos e os moradores das áreas urbanas são atendidos em escala muito superior aos mais pobres e aos moradores das áreas rurais. Esta constatação se aplica a qualquer serviço de comunicação, mas o fosso é maior nos serviços de última geração, especificamente no que concerne ao acesso à Internet, praticamente impossível nas áreas rurais e pequenos núcleos urbanos. No entanto, mesmo a distribuição de serviços de comunicação “tradicionais”, como correio e geração local de programas de rádio apresentam distribuição de serviços desigual e excludente.

ARMAZENAGEM

A logística relativa à armazenagem, instalada para apoiar a produção especialmente de grãos, em boa parte, seguiu a orientação das corporações privadas, formando um sistema complexo, com componentes de um ordenamento territorial, no qual as áreas de produção e armazenagem, assim como as localizações dos portos, têm um papel central. Nesse contexto, os núcleos de áreas produtoras servidas por vias de circulação não são meros pontos de origem do escoamento da produção. A eles associaram-se fornecedores de insumos, armazéns e indústrias de processamento que são componentes do sistema logístico estruturado a partir da expansão da soja.

A geografia da produção e da armazenagem altera o fluxo de escoamento da soja, que se dirige, agora, para o Norte, dentro de um movimento de forte indução do capital privado competindo no mercado mundial. A expansão recente da fronteira matogrossense ocorreu em um momento¹ de acentuada retração do Estado, enquanto indutor do crescimento produtivo, e da transformação tecnológica ocorrida no agro-negócio e da afirmação do capital privado nesse processo.

Nesse contexto, em 2003, segundo dados da Pesquisa de Estoques do IBGE, 85,8% da rede de armazenagem existente nos Municípios da área de influência da BR-163 era constituída por estabelecimentos privados, 11,7% de cooperativas e somente 2,5% de estabelecimentos de propriedade

do Governo, revelando que, simultaneamente à expansão da produção agrícola alavancada pela soja, definia-se um sistema de armazenagem impulsionado, fundamentalmente, pela logística de produção e distribuição estabelecida pela iniciativa privada na fronteira matogrossense.

Apesar dessa dinâmica ligada à produção de soja, a localização dos armazéns convencionais, estruturais e infláveis mostra um padrão espacial com certa dispersão no território analisado, distribuindo-se nas áreas de grande produção agrícola modernizada, nos Municípios de Mato Grosso ao longo da BR-163, mas também com alguma expressão nos Municípios situados ao longo da Transamazônica, para atendimento à agricultura familiar.

3.1.7 - CONTEXTO SOCIAL

A área do Plano passa por transformações profundas, que irão definir e condicionar o futuro da sua população. Mesmo antes de anunciada a decisão governamental de asfaltar o trecho paraense da rodovia, os sinais de mudança eram percebidos nas cidades, nas comunidades rurais e mesmo no imaginário social.

O que ocorre hoje na região guarda inquietante semelhança com os padrões de formação de fronteiras agropecuárias ocorridos em outras regiões brasileiras. Como em tantos outros casos, também se observa, entre outros processos, a rápida formação de mercados de terra e de trabalho, a violência como mecanismo de apropriação de terras, a ausência do Estado como vetor de ordenamento do processo, a rápida disseminação de conflitos pelo uso e controle de recursos naturais e a intensificação de fluxos migratórios.

A intensidade e a forma com que as transformações ocorrem variam de acordo com a sub-região. Pode-se detectar origens, causas e condicionantes desse processo, assim como apontar características fundamentais e construir cenários que expressem seus desdobramentos potenciais. Um dos principais é o crescimento e expansão do agronegócio e a expansão da fronteira no Norte matogrossense.

Ao longo da década de noventa, a expansão e consolidação do Complexo Agroindustrial, hoje mais conhecido como agronegócio, atingiu o Centro-Oeste de forma espetacular. A acentuada valorização da terra gerou uma forte demanda pela incorporação de novas terras, que avança no sentido Sul-Norte, resultando na rápida ocupação e desflorestamento do Norte do Mato Grosso, em um primeiro momento, e, mais recentemente, no avanço em direção às terras existentes ao longo do trecho paraense da BR-163.

Nas áreas florestais de praticamente toda a região paraense e amazonense da área de influência da BR-163, a superposição de pretensos direitos à posse engendra um quadro de conflito fundiário que se avoluma com a chegada de migrantes e com a valorização de terras, e gera custos e benefícios extremamente assimétricos, agravando drasticamente um quadro social já caracterizado pela desigualdade.

A estruturação e/ou dinamização de um mercado de terras segmentado e a violência e expropriação de direitos à posse da terra e ao uso de recursos naturais são corolários desse processo. Na calha do Amazonas e na Transamazônica, em que as propriedades são tituladas ou socialmente reconhecidas e a mudança nas relações de propriedade das terras ocorre por meio de mecanismos de mercado, a simples valorização das terras leva à venda das propriedades e posses, tendo como conseqüências mais visíveis a concentração fundiária e a migração rumo às periferias das cidades.

Um fator de agravamento do problema é a acentuada diferença na velocidade entre a mudança nas relações de produção e a ação ordenadora do Estado. Os agentes da transformação na área são capitais de médio e grande portes, dotados de grande flexibilidade, apoiados por uma constelação de serviços modernos sub contratados, apoiados em fortes coalizões políticas, provocando, em grande escala, a rápida expulsão de comunidades de produtores familiares e de populações tradicionais que, em alguns casos, habitam a região há séculos.

Já a rede de seguridade social é insuficiente para a proteção e apoio à população urbana pobre e a pressão adicional dos migrantes recentes diminui as chances de sucesso das políticas sociais compensatórias.

Também os impactos ambientais e culturais desse processo massivo de expulsão das populações rurais pobres são dramáticos. Toda a região, mas em especial o Planalto Santareno e a calha norte do Rio Amazonas, onde a expulsão é mais intensa, são caracterizados pela imensa riqueza cultural e variedade de suas populações tradicionais. Todo o imenso conhecimento tradicional associado ao uso sustentável da mega diversidade biológica, de valor econômico ainda não estimado, pode se perder em poucos anos.

A caracterização da situação social na área do Plano revela-se bastante heterogênea, embora, no geral, as condições possam ser classificadas como sofríveis. As condições sociais dos Municípios do Mato Grosso são melhores se comparadas às dos Municípios do Pará e do Amazonas. As cidades apresentam problemas recorrentes tais como escassez de saneamento básico, insuficiência (ou inexistência) dos serviços públicos, escassez de moradias planejadas e criminalidade elevada.

Em relação às condições de trabalho, na maioria dos Municípios, a parcela de assalariados com carteira de trabalho assinada é muito pequena, indicação do baixo dinamismo do setor privado na geração de emprego formal. Apenas cinco Municípios do Mato Grosso (Sinop, Sorriso, Vera, Santa Carmem e Feliz Natal) estavam acima da média nacional de registro em carteira). Os assalariados sem carteira e os autônomos têm participação, na região, bem superior a média nacional. Isto pode ser explicado pela economia predominante na maior parte da área do Plano, onde prevalece no campo, a agricultura familiar e o extrativismo, e, nas áreas urbanas, os pequenos estabelecimentos comerciais e de serviços. Em síntese, o mercado de trabalho desses Municípios apresenta-se ainda pouco estruturado, com baixo peso do setor privado na geração de emprego regulamentado e com forte presença de formas de inserção associadas à auto ocupação.

Quanto à educação, o quadro geral é de baixo nível de instrução e baixa taxa de matrícula, em todos os níveis escolares. A proporção de analfabetos é maior nos Municípios amazonenses da área (38%), seguido pelo paraenses (35%) e, menor, nos matogrossenses (27%). Em termos regionais, a área do Plano só está em melhores condições que a Pré-Amazônia (Maranhão) e a parte mais extrema da Amazônia Ocidental, onde o analfabetismo atinge de 40% a 70% da população. Em relação ao número total de alunos matriculados no ensino fundamental (1ª a 8ª série) e médio (equivalente ao 2º grau), os três Estados apresentam uma performance bem similar.

Já o quadro epidemiológico revela a existência de elevados índices de morbi-mortalidade relacionados com os fatores ambientais, especialmente com as precárias condições de saneamento básico. A baixa oferta e qualidade dos serviços de abastecimento d'água de esgotamento sanitário, de drenagem urbana, de coleta e disposição de resíduos sólidos e as condições inadequadas de moradia têm forte associação com os elevados casos de doenças como diarreias, verminoses, hepatites e

infecções cutâneas. Também fazem parte desse quadro sanitário doenças como malária, tuberculose, hepatite B, hanseníase, febre amarela, dengue e leishmaniose. Vale ressaltar que a diarreia é a doença que mais aflige a população e que as informações sobre a AIDS e outras doenças sexualmente transmissíveis são incipientes devido à precariedade dos sistemas de informação e registro. Deve-se, ainda, destacar os problemas relacionados com hábitos, comportamentos, tensões, violência e problemas decorrentes de conflitos fundiários, trabalhistas e outros (alcoolismo, trabalho escravo, homicídios etc).

Para problemas de tão grave dimensão, a oferta de serviços de saúde na área do Plano é absolutamente insuficiente. A infra-estrutura hospitalar aponta a existência de 73 hospitais, 388 postos de saúde, 89 centros de saúde e 41 ambulatórios, com um total de 2.892 leitos, sendo 1.694 nos Municípios do Pará, 1002 nos do Mato Grosso e 198 nos amazonenses. O número de habitantes por leitos (685) está bem acima do mínimo recomendado pela OMS/ONU (400 habitantes/leito) e, ademais, não há dados sobre o número de leitos efetivamente em condições de uso. Os serviços de saúde estão concentrados nas principais cidades, significando que uma parte significativa da população, principalmente na área rural, não tem acesso de fato a esses serviços. Como resultado desse quadro, dados recentes demonstram que a taxa de mortalidade infantil está entre as mais elevadas do País. Já a taxa de fecundidade, também das mais elevadas do País, evidenciam a falta de acesso a informações e aos métodos contraceptivos adequados.

A somatória de todos esses problemas reflete-se no quadro da violência. Entre 1999 e 2002, a taxa de vítimas de homicídios por 100 mil habitantes apresentou crescimento de 51,72%, alcançando 16,81 por 100 mil habitantes em 2002. Aproximadamente 50% do total de vítimas de homicídios residiam nos Municípios do Estado do Mato Grosso, muito embora a sua população representasse cerca de 30% da população total da área do Plano, atestando que nesta área o quadro da violência era mais grave. Em 2002, os Municípios matogrossenses possuíam uma taxa de 31,40 vítimas de homicídios por 100 mil habitantes; enquanto nos Municípios paraenses a taxa média era de 11,3 e nos amazonenses, de 8,45 vítimas por 100 mil habitantes. Entretanto, o avanço da criminalidade nos últimos três anos tem sido muito mais acentuado nos Municípios paraenses da área. Enquanto no Mato Grosso, os registros cresceram 29,20%, nos Municípios paraenses a evolução atingiu 99,36%, enquanto nos Municípios amazonenses da área do Plano, houve decréscimo de -6,04%.

Analisando-se os dados discriminados das oito sub-áreas que formam a área do Plano, nota-se que as sub-áreas do Médio Xingu/Terra do Meio e extremo Norte matogrossense foram as que apresentaram as maiores taxas de vítimas de homicídios por 100 mil habitantes, com valores respectivos de 114,54 e 111,95. Quando se analisam as taxas de vítimas de homicídios por arma de fogo, observa-se que novamente a sub-área de Médio Xingu/Terra do Meio apresentou a maior taxa, com 73,64 vítimas de homicídios causados por armas de fogo por 100 mil habitantes. Quando se analisa as taxas de vítimas de homicídios por arma branca, observa-se que novamente a sub-área Médio Xingu/Terra do Meio apresentou a maior taxa, com 32,73 vítimas de homicídios por 100 mil habitantes.

Elaborando-se uma análise da concentração de homicídios por tipo de arma utilizada, observa-se que a sub-área do Vale do Jamanxim foi a que teve percentual mais elevado de homicídios causados por armas de fogo (cerca de 80%) seguida pela sub-área do Médio Xingu/Terra do Meio. Por outro lado, a sub-área da calha do Amazonas se caracterizou pelo alto índice de homicídios causados por arma branca. A sub-área da Transamazônica Oriental se destaca pela alta incidência de homicídios causados

por outros meios, como por exemplo, envenenamento ou afogamento. Quanto ao crescimento da taxa de homicídio, as sub-áreas Centro-Norte matogrossense; Médio Xingu/Terra do Meio e Transamazônica Oriental apresentaram crescimento percentual das taxas acima da taxa média regional (73%).

Em suma, observa-se que o quadro de violência na área do Plano deriva fundamentalmente de uma crise de autoridade das agências de controle social, descrédito no sistema de justiça como um 'mediador público legítimo' dos conflitos e enfraquecimento ou isenção de mecanismos estatais de controle. Isso resulta na freqüente omissão do aparelho coercitivo do Estado, ou às vezes, da obtenção – a partir desse aparelho ineficiente – da complacência necessária para a prática impune de crimes de toda ordem. Além disso, observa-se que há outros fatores causais de violência na região, dentre os quais se destacam o empobrecimento exponencial de parcelas crescentes das populações locais, o crescimento do desemprego e expansão do trabalho informal na área do Plano, e o aumento da freqüência dos conflitos agrários, os quais têm contribuído fortemente para o desenvolvimento de um novo padrão de violência rural.

O Governo Federal e os Governos Estaduais já dispõem de um grau razoável de integração, tanto no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, como também na esfera do Fundo Nacional de Segurança Pública (FNSP). Os recursos federais repassados aos Estados por intermédio do FNSP têm permitido a esses últimos modernizarem e reaparelharem as suas polícias, treinarem seus policiais e implementarem programas de prevenção à violência. Desde 2000, os Estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso têm regularmente recebido recursos para a área de segurança pública. O próximo passo, de modo a sofisticar esse sistema, compreende a priorização dos investimentos desses recursos na área de influência da BR-163. Outro avanço importante diz respeito às Ouvidorias de Polícia, instrumentos do cidadão para controle externo das atividades policiais. Já estão implantadas Ouvidorias de Polícia nos Estados de Mato Grosso e Pará, autônomas e independentes, com suporte legislativo (lei estadual ou decreto), Ouvidor nomeado e contando com uma infra-estrutura mínima para o recebimento de denúncias e encaminhamento dos processos.

Estão em andamento, também, medidas relacionadas à formação e valorização profissional dos policiais, inclusive os lotados na área de influência da BR-163, aos quais serão oferecidas oportunidades de formação continuada e especializada, especialmente voltadas à promoção dos direitos humanos e da cidadania.

No âmbito das atribuições dos Departamentos de Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal, destaca-se a execução do Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal, que busca a monitorar, fiscalizar e coibir atividades ilegais no Arco do Desmatamento, incluindo-se vastas regiões dos Estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso e parte considerável da área de influência da BR-163, bem como a participação nas ações emergenciais integradas com as Forças Armadas para diminuir a violência no Estado do Pará.

Finalmente, cabe mencionar que os Estados do Pará, Mato Grosso e Amazonas já fazem parte do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP, implantado pelo atual Governo, objetivando a articulação das ações das instituições federais, estaduais e municipais no campo da segurança e da justiça criminal, tendo em vista a ineficácia das ações realizadas de maneira isolada, havendo necessidade de fortalecer o referido Sistema na área de influência da BR – 163.

Expressão deste grave quadro social o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Este revela que apenas cinco Municípios em toda a área abrangida pelo Plano (todos no Mato Grosso) possuem IDH

superior a 0,8 (a média nacional é 0,83). Esses Municípios são os seguintes: Sorriso (0,823); Lucas do Rio Verde (0,817); Cláudia (0,813); Sinop (0,807) e Nova Mutum (0,801). Por outro lado, há dez Municípios com IDH inferior ou igual a 0,650, todos localizados no Pará e Amazonas. Os Municípios de Prainha (0,621) e Faro (0,622) possuem os piores IDH da área de abrangência (**mapa 3.20**).

3.2 - DIAGNÓSTICO DAS MESORREGIÕES E DAS SUB-ÁREAS

A pavimentação da BR-163 situa-se no contexto de um grande confronto entre dois modos de uso do território, baseados em duas formas de produção e organização sócio-política diferentes, implementadas em dois tipos de ecossistemas distintos, um uso atual e um uso potencial.

De um lado, o uso atual, em expansão no Cerrado, comandado por grandes conglomerados internacionais de comercialização e processamento de grãos – como a Bunge, Cargill, ADM e Dreyfus, entre outras – e nacionais, como o grupo Maggi. Sua produção é baseada na pesquisa e desenvolvimento e, utilizando logística poderosa, que inclui transporte inter modal, armazenagem, redes de informação e comunicação e centros de consumo, geram uma forma específica de ordenamento do território, verdadeiros territórios corporatizados onde o agronegócio avança aceleradamente. A demanda de tal modo de produzir é por expandir a produção e a logística, visando reduzir os custos de transporte para a exportação viabilizando novas saídas pelo Norte, já tendo construído os terminais portuários de Itacoatiara (AM) e Santarém (PA) e iniciando o encaminhamento de seus fluxos para o porto de Itaqui (MA).

De outro lado, o novo uso sustentável do território, que aponta para o futuro, ainda necessita o desenvolvimento de conhecimento científico sobre esse potencial e de tecnologias adequadas à utilização dos ecossistemas amazônicos. Mas o seu potencial deve ser visto hoje na imensa escala da Amazônia sul-americana, demandando um modelo de uso capaz de gerar riqueza e emprego e/ou trabalho sem destruir a floresta.

O grande cinturão de soja e pecuária que se expande de forma relativamente ordenada nas áreas de povoamento consolidado vem, contudo, contribuindo para o revigoramento da fronteira móvel, que penetra na Floresta Amazônica em três frentes de expansão desordenadas, com forte desflorestamento, grilagem de terras públicas e violência, a partir do Sudeste do Pará em direção à chamada Terra do Meio, Norte do Mato Grosso em direção à rodovia Cuiabá-Santarém e para o sul do Estado do Amazonas. Nesse contexto, as áreas protegidas podem-se tornar mais vulneráveis e menos capazes de barrar a expansão da fronteira móvel. O incremento do desmatamento é o melhor indicador desse processo, especialmente, no eixo da rodovia Cuiabá-Santarém. A administração desse confronto é um grande desafio para o Governo Federal, na medida em que ambos os usos, o atual e o futuro, são necessários à economia e à sociedade nacionais. A questão que se coloca é se é justificável destruir o potencial de futuro, em nome do lucrativo uso atual, que tem grandes espaços para se expandir no Cerrado e, principalmente, nas áreas já desmatadas. Esta flagrante diferenciação está presente no diagnóstico das três mesorregiões que formam a área do Plano.

3.2.1 - MESORREGIÃO NORTE - CALHA DO AMAZONAS E TRANSAMAZÔNICA

Situada entre as duas metrópoles amazônicas (Belém e Manaus), esta mesorregião compreende os Municípios situados na Calha do Rio Amazonas desde Almeirim/Porto de Moz (PA) até Parintins/Nhamundá (AM), incluindo a porção territorial situada na margem esquerda do Rio e que se

estende até a fronteira com a Guiana e o Suriname, chamada de Fronteira de Preservação; e os Municípios situados ao longo da BR-230, a Transamazônica, entre Altamira/Anapu (PA) e Itaituba (PA). Sua extensão territorial soma 519 mil km².

Trata-se de uma região ainda com densa cobertura de vegetação nativa, não obstante a intensa ocupação humana na Calha do Rio Amazonas e ao longo da Transamazônica. A área da margem esquerda do Amazonas, exceto uma faixa variável entre 30 e 50 km que margeia o Rio, que se entende até a fronteira com a Guiana e o Suriname, é uma das mais preservadas de toda a Amazônia brasileira. É precisamente nesta região que se localizam as maiores extensões de terras indígenas, unidades de conservação e áreas de quilombolas de toda a Mesorregião.

Dela fazem parte três sub-áreas que têm entre si um traço comum: a existência de um expressivo contingente demográfico e uma economia fortemente assentada na produção agropecuária familiar.

A população da Mesorregião foi estimada pelo IBGE para 2004 em 1,21 milhão de habitantes, representando 61% do total da área do Plano. A densidade demográfica é de 2,33 habitantes/km², semelhante à encontrada no Norte matogrossense. O crescimento demográfico situa-se ligeiramente acima da média nacional, revelando que o fluxo migratório tem sido pouco expressivo desde 1991. A taxa de urbanização é pouco superior a 55%. Sua rede urbana é relativamente desenvolvida, com um importante centro sub-regional de nível 2 (Santarém) e três centros menores (Itaituba, Altamira e Parintins), com graus diferenciados de interação com Santarém.

A atividade agropecuária apresenta forte predomínio na economia regional. O cultivo predominante é o da mandioca, ocupando 90 mil hectares e com produção de 1,16 milhão de toneladas em 2002. A produção de arroz e milho aparecem num patamar abaixo, ocupando respectivamente 63 mil e 71 mil hectares em 2002 e com produção de 130 mil e 125 mil toneladas no mesmo ano. A soja já surge como quarta principal cultura na região, superando o feijão, que vem perdendo terreno.

A soja merece uma análise especial quanto ao seu desempenho na Mesorregião. Um excepcional crescimento tem acontecido nos últimos anos. Praticamente inexistente na região, até fins da década passada, o cultivo da soja ainda na safra 2001/02 ocupou apenas 350 hectares (200 em Santarém e 150 em Belterra). Na safra seguinte, saltou para 6 mil hectares (4,6 mil e 1,4 mil, respectivamente em Santarém e Belterra), com a produção de 16,2 mil toneladas (produtividade média de 2700 Kg/ha). Na safra 2003/04, a área passou para 14 mil hectares e a previsão para a safra 2004/05 é de que a área cresça para 30 mil hectares, sendo 60% em Santarém, 20% em Belterra e os 20% restantes em outros nove Municípios próximos à Santarém, onde o seu cultivo está sendo iniciado, inclusive Municípios das sub-áreas do Baixo Tapajós e da Transamazônica Oriental.

Devido à complexidade que envolve o cultivo na sub-área de Santarém, pois se trata do coração da Floresta Amazônica, torna-se difícil fazer uma projeção consistente de seu cultivo na área. O mais provável é que ocorra um crescimento acelerado de seu plantio nos próximos anos, avançando não necessariamente sobre áreas de floresta, mas áreas hoje ocupadas por outras culturas (arroz principalmente) e por pastagens. De todo modo, a área ocupada com soja nesta região se situará numa proporção reduzida da ocupada no Norte do Mato Grosso. Uma hipótese aceitável seria a de que a área quadruplicaria até 2010, alcançando 120 mil hectares, e cresceria num ritmo menor até 2020, triplicando para 350 mil hectares, com uma produção da ordem de 1 milhão de toneladas. O avanço do cultivo da

soja nas sub-áreas do Vale do Jamanxim, Médio Xingu/Terra do Meio e Transamazônica Central, muito embora possa vir a ocorrer, deve acontecer em escala muito pequena.

A pecuária bovina tem acentuada importância na região. O rebanho, em 2002, somava cerca 2,3 milhões de cabeças, incluindo os bubalinos. Quanto à atividade florestal, a região possui 13 pólos madeireiros com 212 empresas que produzem 1,3 milhões de m³ de madeira e uma receita bruta mínima de R\$ 120 milhões. Nessa região, a dinâmica florestal possui duas facetas, a terra firme e a várzea. A primeira opera basicamente nos meses mais secos (maio/junho até dezembro/janeiro) e no caso da várzea opera na época das cheias para facilitar o escoamento por água. A extração nas regiões de várzea tem um componente de mão de obra muito mais pulverizado e com grande contingente de ribeirinhos operando nos esquemas empresariais. O grau de informalidade da atividade florestal é extremamente alto. Várias cidades da região têm as serrarias como única atividade industrial.

A atividade industrial possui pequena expressão em toda a Mesorregião, praticamente limitando-se aos segmentos agroindustrial e madeireiro, representando tão somente 12,3% do total do pessoal ocupado em 2000. Das 44,4 mil pessoas ocupadas na atividade, 26,3% estavam em Santarém e 13,5% em Itaituba.

O sistema de transportes regional está essencialmente baseado no transporte fluvial e na rodovia Transamazônica. O transporte de mercadorias e passageiros no Rio Amazonas é intenso. Já a densidade de carga transportada nos afluentes do grande rio é bem menor, com destaque para o pequeno trecho entre Porto Trombetas e a foz do rio de mesmo nome, por onde escoam a bauxita extraída pela Mineração Rio do Norte, e pelo trecho do rio Tapajós, entre Santarém e Itaituba, que, além de volume significativo de passageiros, abastece Itaituba de mercadorias de toda ordem, em especial no inverno. Existe a perspectiva de implantação da Hidrovia Teles Pires – Tapajós, que se estenderia por 1040 km, desde Santarém até Cachoeira Rasteira, na divisa entre Pará e Mato Grosso. Este projeto depende do desenvolvimento de estudos que viabilizem as obras de correção para transposição de corredeiras e cachoeiras, bem como derrocamentos para canalização de trechos dos rios.

Em relação aos rios Xingu e Iri, a densidade de carga e de passageiros transportada é bem menos significativa, em função da baixa densidade populacional e econômica da região a montante de Altamira até São Félix do Xingu que, por sua vez, exporta e importa bens pela rodovia estadual PA-279. À estrutura de maior porte, anteriormente descrita, soma-se complexa rede com grande capilaridade, operando com embarcações de menor porte, que atende a cidades, vilas e populações ribeirinhas dispersas ao longo dos rios, afluentes, lagos, furos e paranás da região. Trata-se de número significativo de pessoas, a maioria atendida exclusivamente por transporte fluvial.

Quanto ao transporte rodoviário, este se faz essencialmente pela BR-230, rodovia que corta toda a Mesorregião no sentido Leste-Oeste, mas que se encontra em condições de tráfego muito ruins. A rede de estradas estaduais e municipais é muito reduzida, insuficiente para permitir o escoamento regular e seguro da produção regional.

O exame da estrutura portuária na região permite constatar importantes transformações ocorridas nos últimos anos e que revelam não só significativa intensificação do transporte hidroviário e crescente integração ao modal rodoviário, mas também a emergência de uma nova lógica de articulação de investimentos em infra-estrutura, sob controle privado e intrinsecamente associados à disputa por vantagens logísticas entre grandes atores do mercado global de *commodities*. São exemplos dessa

infra-estrutura portuária privada os terminais de Santarém, Itacoatiara e, o futuro terminal de Miritituba e o terminal de Porto Trombetas.

O Terminal Privativo da CARGIL, em Santarém, tem capacidade de movimentar mais de 1 milhão de toneladas por ano e silos com capacidade estática de 60 mil toneladas. Projeta-se, nos próximos anos, a construção de outro terminal de armazenamento e embarque de granéis sólidos em Miritituba, exatamente no ponto de contato entre a BR-163 e o Rio Tapajós. Já em Porto Trombetas, opera um grande terminal de embarque de bauxita produzida pela Mineração Rio do Norte (CVRD), com movimentação anual da ordem de 11 milhões de toneladas. O Terminal de Itacoatiara situa-se fora da área do Plano, na confluência do Rio Madeira com o Amazonas, e pertence a Hermosa Navegação da Amazônia (Grupo Maggi). Trata-se de um terminal especializado na exportação de soja e derivados (granéis sólidos) e à importação de fertilizantes. Utiliza atualmente cerca de 50% da capacidade instalada de 3 milhões de toneladas, embarcando a produção de grãos de Rondônia e do Noroeste matogrossense, escoada pela Hidrovia do Madeira.

Os demais portos e terminais da região são de menor expressão, na maior parte constituídos de um pequeno píer, trapiche ou rampa, para o atendimento a pequenas embarcações de cargas e passageiros. Nessa categoria, os de maior porte são os de Parintins, Óbidos, Alenquer, Monte Alegre, Oriximiná e Prainha. Devem-se destacar os grandes portos regionais de Manaus, Belém/Vila do Conde e Macapá/Santana, todos com relações com os portos situados na área do Plano e que deverão intensificar fortemente suas atividades a partir da pavimentação da BR-163.

O contraste entre a infra-estrutura pública e privada de armazenamento, embarque e transporte hidroviário é notável. Enquanto as grandes e poucas empresas exportadoras de *commodities* investem muito à frente da demanda, para se posicionarem melhor no mercado em que atuam, os setores econômicos e sociais dependentes de investimentos públicos, a exemplo da pesca comercial e de produtores familiares, padecem da carência crônica de instalações de armazenamento e embarque adequadas e competitivas, em consequência da virtual ausência de investimentos públicos.

3.2.1.1 – SUB-ÁREA CALHA DO AMAZONAS (Santarém)

Ocupando o extremo Norte da área do Plano, a sub-área é formada por dezessete Municípios com superfície de 359,2 mil km² e uma população de 835,4 mil habitantes. Os Municípios estão situados no vale do Amazonas, sendo sete em sua margem direita e dez na margem esquerda, ocupando áreas de várzea e terra firme.

Os três Municípios da margem direita ocupam uma porção reduzida da sub-área (64,9 mil km²), mas neles está concentrada mais de 60% de sua população (506,9 mil habitantes), precisamente pela presença de Santarém. Os Municípios que estão na margem esquerda do Rio totalizam 328,6 mil habitantes, distribuídos numa extensa área de 294,4 mil km², que vai da calha do Amazonas até a fronteira com o Suriname e a República da Guiana, habitada por 328,5 mil habitantes.

O processo de ocupação da região remonta ao século XVIII, quando se instalaram nas margens do Rio Amazonas as primeiras povoações portuguesas. A origem de Santarém, Alenquer, Almeirim e Monte Alegre, entre outras, é desta época. A consolidação desta ocupação, contudo, só viria ocorrer no final do século XIX, com a exploração da borracha.

É significativa a presença de áreas protegidas e de terras indígenas, localizadas em torno de Santarém e ao Norte da sub-área, sendo as mais extensas as ao Norte de Santarém, com presença de terras indígenas e reservas extrativistas.

Constitui-se esta sub-área na mais populosa de toda a área de abrangência. A densidade demográfica é de 2,33 habitantes/km², sendo que nos Municípios da margem direita alcança quase 8 hab/km², mas pouco superior a 1 hab/km² nos Municípios da margem esquerda. O crescimento demográfico foi de 1,86% ao ano entre 2000 e 2004, sendo um pouco mais elevado nos Municípios da margem direita. Também nesses Municípios, a taxa de urbanização é mais elevada (63%), essencialmente devido ao peso das populações urbanas de seus principais núcleos, Santarém e Parintins.

Santarém é o Município mais populoso da sub-área e de toda a área do Plano (272,2 mil hab), secundado por Parintins (105 mil). Outros oito Municípios têm população entre 30 mil e 70 mil habitantes. Santarém polariza a totalidade destes Municípios, atuando como uma verdadeira capital regional. Capital do médio vale do Amazonas e um dos mais importantes centros comerciais da Amazônia, Santarém vem tendo seu poder de comando fortalecido pela perspectiva da pavimentação da BR-163. Não só aí se instalou o terminal graneleiro da Cargill, como também uma quantidade de empresas imobiliárias que estimulam a venda de terras e o direcionamento para a produção da soja.

Santarém é também o segundo porto mais importante de embarque de madeira para exportação na Amazônia, devendo ganhar importância nos próximos anos devido ao crescimento da produção na região. A atividade florestal se concentra fortemente na região de Santarém, em especial na margem direita da BR-163, no lado oposto da Floresta Nacional - Flona Tapajós. Por sua vez na Flona Tapajós existe experiência de manejo florestal importante, incluindo um projeto piloto que foi o primeiro contrato de venda de madeira em terras públicas na Amazônia.

Sua estrutura fundiária revela uma larga predominância dos estabelecimentos de até 100 hectares (82%) ocupando 42,5% da área. Os estabelecimentos com área acima de 1500 hectares representam 2,1% do total, ocupando 31,5% da área. A atividade agropecuária predomina na quase totalidade dos Municípios. Segundo os resultados da safra de 2002, a mandioca ocupou a maior área (68 mil hectares), cultivada principalmente nas várzeas, com produção de 800 mil toneladas. Os cultivos do milho e do arroz se distribuem por toda a área, com diferenciais quanto à superfície plantada e quantidade produzida. A produção de milho (49 mil hectares e 92 mil t em 2002), está bastante concentrada no Município de Monte Alegre. O cultivo do arroz também apresenta uma baixa produtividade, variando de 2,5 a 3 toneladas/ha. A produção de 71 mil toneladas em 2002 em 26 mil hectares, está concentrada nos Municípios de Santarém e Belterra, mas há uma progressão do cultivo mecanizado. A expectativa é de que na atual safra (2004/05) a área colhida neste padrão alcance 45 mil toneladas. O feijão (10 mil toneladas) tem em Monte Alegre seu principal produtor. A extração da castanha tem mais peso nos Municípios de Óbidos e Santarém, pela presença das áreas protegidas. A quantidade de soja produzida ainda é pequena (cerca de 38 mil toneladas em 2004) mas tem crescido em ritmo muito acelerado, conforme diagnosticado anteriormente.

A par de suas funções tradicionais de comando de pequenos produtores de arroz no planalto e ribeirinhos na várzea, Santarém, hoje, passa a comandar, à sua volta a reconversão produtiva de pequenos produtores para a soja, ao Sul até a Flona do Tapajós e extravasando também para a calha Norte do Rio Amazonas. Difundida por toda a sub-área, a pecuária é mais expressiva em termos do

efetivo bovino e bubalinos (910 mil cabeças em 2002) e está concentrada em Óbidos, Alenquer, Monte Alegre, Parintins e Santarém. Já na extração da madeira em tora (856 mil m³), destaca-se o Município de Almeirim.

A pesca tem um peso expressivo na economia da sub-área, com uma produção orientada para o abastecimento do mercado local e também dos grandes mercados de Belém e Manaus.

Quanto à mineração, excetuando-se a diminuta e dispersa extração de brita e argila, praticamente limita-se à extração da bauxita no Município de Oriximiná. Exploradas pela Mineração Rio do Norte, as reservas de bauxita metalúrgica do Projeto Trombetas totalizavam, em 2000, 2,68 bilhões de toneladas (91% do total nacional), garantindo ao País a condição de detentor da terceira maior reserva mundial. Trata-se também da maior região produtora deste minério no País, com 10,3 milhões de toneladas (77% do total nacional). As exportações são da ordem de 4 milhões de toneladas/ano, sendo o restante (6,3 milhões) destinado ao suprimento dos complexos de alumínio/alumina da Albras/Alunorte (Nordeste do Pará) e da Alumar (Maranhão). A projeção do DNPM, para 2010, é de expansão da produção nacional para 18,45 milhões de toneladas, devendo Trombetas responder por 14,5 milhões de toneladas, com as exportações devendo regredir para cerca de 3 milhões de toneladas.

A atividade industrial na sub-área está fortemente concentrada em Santarém que, em 2000, possuía 11,7 mil pessoas empregadas, secundada por Almeirim, Oriximiná, Parintins, Óbidos e Juruti, todos estes empregando de 1,5 a 2,4 mil pessoas. Também a ocupação nas atividades comercial e de serviços está concentrada em Santarém (51,9 mil pessoas), aparecendo em segundo plano Parintins (12,6 mil) e Oriximiná (8,1 mil).

A infra-estrutura de transportes apresenta-se bastante deficiente, com o transporte hidroviário atuando como modal principal. A questão da pavimentação da BR-163 merece uma apreciação especial. Se, por um lado, traz perspectivas de desenvolvimento, devido ao significativo potencial de produção agropecuária e florestal, por outro, tende a se acentuar a presença de madeireiros e pecuaristas, aumentando a pressão sobre a agricultura familiar (pela concentração de terras) e para o crescimento desordenado das cidades (pelo êxodo rural e fluxo migratório).

Deve-se fazer referência às estradas estaduais que cortam uma parte da área, ligando os Municípios no seu limite Norte, viabilizando uma maior conexão interna.

3.2.1.2 – SUB-ÁREA BAIXO TAPAJÓS (Itaituba)

Para além da Flona do Tapajós, situa-se a sub-área do Baixo Tapajós. Dela fazem parte quatro Municípios – Aveiro, Itaituba (sem a localidade de Moraes Almeida), Rurópolis e Trairão. Sua área total é de 63,1 mil km² e a população é de 141,2 mil habitantes.

Sua ocupação, embora não tão antiga quanto a da sub-área da calha do Amazonas, remonta ao século XIX. A maior parte de sua área está coberta pela densa floresta equatorial e o índice pluviométrico é dos maiores de toda a área do Plano. À montante do Tapajós, situam-se o extenso Parque Nacional da Amazônia e a Floresta Nacional de Itaituba. Trata-se de uma região de grande importância para a produção florestal, com grande crescimento nos últimos anos, por ser uma das regiões de mais intensa migração de madeiras.

A população da região está bastante concentrada em Itaituba, seu principal Município. A densidade demográfica é de pouco mais de 2 hab/km² e o crescimento populacional tem sido reduzido, em função da estagnação populacional de Itaituba. A taxa de urbanização da sub-área é pouco superior

a 50%, sendo que, em Itaituba, alcança 70%. Esta cidade ocupa posição estratégica, pois está situada na conexão da BR-163 com a BR-230 e possui porto fluvial, o que lhe assegura a condição de principal entroncamento de toda a área. Hoje, Itaituba se confronta com a chegada da frente das madeiras e da pecuária e se credencia para ser um grande centro exportador de soja, pelas das instalações portuárias previstas para Miritituba (Grupo Maggi).

A estrutura fundiária na sub-área é fortemente concentrada. Os estabelecimentos de até 100 hectares (59%) ocupam menos de 8% da área total, enquanto os acima de 1500 hectares (19%) respondem por 75,5% da área. Na sub-área do Baixo Tapajós, muito embora a atividade agropecuária seja a base da economia local, ocupando mais da metade da PEA, o volume produzido é reduzido, voltado basicamente para o abastecimento da população local. A colheita de mandioca em 2002 ficou um pouco abaixo de 180 mil toneladas e a de arroz em torno de 30 mil toneladas. O milho e o feijão têm produção muito pequena, de 7 mil e 2 mil toneladas respectivamente. A pecuária bovina (250 mil cabeças) ainda é pouco desenvolvida e a produção de madeiras em tora é de 118 mil m³.

Itaituba apresenta uma economia urbana relativamente forte. O pessoal ocupado em atividades industriais, em 2000, ultrapassava 6 mil pessoas e outras 18 mil estavam empregadas em comércio e serviços. Nos demais Municípios, a ocupação na indústria e em serviços é diminuta.

A atividade garimpeira merece uma apreciação nesta sub-área. A corrida pelo ouro no Tapajós teve seu apogeu na década de oitenta. Em face do grande número de garimpos na região, o Ministério das Minas e Energia criou, em 1983, a Reserva Garimpeira do Tapajós, com uma área de 28.745 km². Naquele período, ocorreu um aumento real no preço do metal aliado à descoberta de ricos depósitos de ouro em sedimentos (depósitos secundários). A principal área de produção foi a região do Crepori, no Município de Itaituba. Em 1990, somente neste Município, a produção de ouro atingiu 35 toneladas, empregando diretamente 30 mil pessoas e gerando uma receita bruta estimada em U\$ 400 milhões. Entretanto, a partir de meados dos anos noventa, a economia garimpeira entrou em declínio acentuado. O Município de Itaituba está localizado sobre um arcaçouço geológico rico, havendo estudos mencionando outros recursos minerais como estanho, diamante, turmalina, topázio, ametista e outras gemas, gipsita e calcário.

A infra-estrutura de transportes na sub-área é muito precária e a dependência da navegação no Tapajós é grande. A utilização das BR-163 e BR-230 só é possível no período de estiagem e a rede de estradas estaduais e vicinais é absolutamente insuficiente.

3.2.1.3 – SUB-ÁREA TRANSAMAZÔNICA ORIENTAL (Altamira)

Tendo a cidade de Altamira como pólo, nesta sub-área estão inseridos nove Municípios, sendo todos situados no eixo ou sob a influência da BR-230 (Transamazônica). Sua área territorial soma 97 mil km² e a sua população totaliza 233,2 mil habitantes. Estão excluídos desta sub-área o extremo sudoeste do Município de Altamira (localidade de Castelo de Sonhos) e o restante do Centro e Sul do Município, incluindo a chamada Terra do Meio e as terras indígenas do limite Sul.

Os seus nove Municípios foram objeto de dinâmicas distintas no processo de sua ocupação, combinando projetos missionários - exploratórios de séculos passados (Altamira, Senador José Porfírio, Vitória do Xingu, Porto de Moz) com políticas de integração dos anos setenta (Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Placas, Uruará) as quais afetaram também parte do território de Altamira. A porção Sul da

sub-área é ocupada por várias terras indígenas e no seu extremo Norte localiza-se a RESEX Verde para Sempre.

Os 233,2 mil habitantes da sub-área, com exceção de Altamira, estão fortemente concentrados na área rural, reflexo da dinâmica correspondente ao modelo clássico de ocupação pela colonização. Dessa forma à exceção de Altamira e Uruará, os demais Municípios têm populações de até 30 mil habitantes, predominantemente rural. O Município de Altamira, com um contingente de população urbana superior a 80%, destaca-se como pólo regional, concentrando o comércio e os serviços para toda a sub-área. A densidade demográfica é de pouco mais de 2 hab/Km².

A estrutura fundiária é relativamente concentrada e sua economia é centrada na produção familiar dos pequenos produtores da Transamazônica, destacando-se a produção de mandioca, da ordem de 185 mil t/ano. Tanto a produção de arroz quanto a de milho situaram-se na casa das 30 mil toneladas em 2002. A pecuária tem grande importância (rebanho de 1,1 milhão de cabeças em 2002), concentrada em Altamira, Brasil Novo, Vitória do Xingu e Uruará. A exploração madeireira (745 mil m³ de madeira em tora) tem expressão na economia local, mas a atividade extrativista da castanha do Brasil é pouco significativa pela quantidade produzida.

As reivindicações pela ampliação e melhoria da infra-estrutura são fortes e fundamentais para a zona rural, com destaque para a recuperação da BR-230 e futuramente também da PA-430 e PA-167, bem como a expansão das vicinais. Reivindica-se também expandir os pólos do Proambiente, criar programas agrícolas sustentáveis e de recuperação de áreas degradadas, fomentar cadeias produtivas para beneficiamento da produção e agroindústria familiar, e até mesmo criar um selo de qualidade para produtos da produção rural familiar.

Os movimentos sociais são altamente organizados e têm clareza quanto ao modelo de desenvolvimento que deseja. É uma das sub-áreas da Amazônia com maior vigor econômico e político de pequenos produtores.

3.2.2 – MESORREGIÃO CENTRAL - MÉDIO XINGU/TAPAJÓS

Ocupando o Centro e o Sul do território paraense, o Sudeste amazonense e parte do Noroeste matogrossense, envolvendo os vales médios dos rios Xingu e Tapajós, esta mesorregião constitui-se em uma vasta região (461,8 mil km²), escassamente habitada (179,2 mil habitantes). Praticamente desabitada até o início da década de setenta, ainda tem mais de 90% de seu território coberto pela vegetação nativa, a Floresta Equatorial. Nela estão inseridas as maiores terras indígenas de toda a área do Plano e extensas unidades de conservação, além de uma grande área militar (Cachimbo).

O reduzido contingente populacional está predominantemente (63%) concentrado nas áreas rurais. A densidade demográfica é baixíssima, inferior a 0,4 hab/km², mas tem apresentado uma taxa de crescimento extremamente acelerado, fruto de um intenso fluxo migratório, revelando a sua face de “fronteira”.

A estrutura fundiária é extremamente concentrada, os estabelecimentos com mais de 1500 hectares são 15% do total e ocupam mais de 76% da área total. A atividade econômica é ainda muito incipiente. A produção agrícola só apresenta alguma expressão com a mandioca, com 200 mil toneladas em 2002. A pecuária tem maior importância, com rebanho bovino superior a 1,5 milhão de cabeças. A produção de madeira em toras também tem crescido de forma acelerada. A produção formal é de 370

mil m³, mas a extração supera largamente este volume. As atividades econômicas urbanas têm reduzido peso na economia local.

A infra-estrutura na mesorregião é a mais precária de toda a área do Plano. As BR-163 e BR-230 são praticamente intransitáveis e a situação se agrava com as restrições à reduzida navegabilidade no Tapajós/Teles Pires e no Xingu/Iriri. Também a infra-estrutura em energia elétrica e em comunicações é bastante precária.

Como consequência da insuficiência de estradas federais, estaduais e municipais em toda a região, constituiu-se uma expressiva malha de estradas informais. Quase sempre abertas por madeireiros, essas estradas se multiplicam em ritmo vertiginoso, sem qualquer controle público. Estudo recente apontou a existência de cerca de 21 mil km de estradas informais no Sudoeste do Pará, extensão significativamente maior do que a rede de vicinais públicas. Entre 1990 e 2001, estima-se que a rede de estradas informais na região cresceu cerca de 14% ao ano. As estradas informais mais importantes e extensas são: I) a que vai de São Félix do Xingu às margens do Iriri, com cerca de 350 km no sentido Leste-Oeste; II) a “TransIriri”, com cerca de 350 km de extensão no sentido Norte-Sul, no coração da Terra do Meio; e III) a “Transgarimpeira”, com cerca de 200 km no sentido Leste-Oeste, a partir de Moraes de Almeida, em direção à BR-230. A proliferação de rodovias informais intensifica a grilagem e o desmatamento e cria condições para a disseminação do trabalho escravo, na medida em que possibilita a abertura de fazendas em locais isolados. Além disso, as estradas informais causam duas ordens de consequências perversas para os objetivos do Plano BR-163 Sustentável. Em primeiro lugar, erodem a possibilidade de ocupação racional e ordenada do espaço, na medida em que viabilizam fatos consumados em termos de ocupação humana. Em segundo lugar, a ocupação com base em estradas de extração de madeira resulta em um padrão extensivo, de baixa densidade econômica e elevado custo de manutenção.

3.2.2.1 – SUB-ÁREA MÉDIO XINGU/TERRA DO MEIO (São Félix do Xingu)

A sub-área compreende o Município de São Félix do Xingu e a parte do Município de Altamira ocupada pela Terra do Meio e terras indígenas. Sua extensão territorial é de 219,2 mil km², e o contingente populacional é de 45,8 mil habitantes. Sua ocupação é muito recente e tem-se dado a partir do Sudeste paraense, desde Xinguara e Redenção, pela PA-279. Nesta sub-área estão localizadas as grandes terras indígenas de Menkragnoti, Kayapó e Baú e a chamada Terra do Meio.

Localizada no centro do Estado do Pará, entre os rios Xingu e Iriri, a Terra do Meio se estende por 7,6 milhões de hectares de florestas ainda bastante intactas – apenas 2% delas sofreram corte raso – constituindo uma das poucas áreas do Estado do Pará com esse nível de preservação. No entanto, é a região com maior aumento na taxa de desmatamento da Amazônia. Sua quase totalidade está situada nos Municípios de Altamira e São Félix do Xingu. É circundada por treze terras indígenas e unidades de conservação, condição que contribuiu para a denominação a ela atribuída. A coleta da castanha, do látex e a extração de ouro atraíram as primeiras frentes de ocupação e, ainda hoje, o extrativismo vegetal, a pesca artesanal, a caça e as lavouras brancas continuam a ser as principais atividades produtivas. Atualmente, vivem na Terra do Meio em torno de 10 mil pessoas, metade indígena e metade constituída de populações tradicionais e ribeirinhas.

O marco inicial da grilagem na área foi o apossamento de 4 a 7 milhões de hectares de terras da União pela empresa Incenxil, e, embora o Ministério Público tenha ganho a causa na Justiça Federal em

2002, ainda se aguarda uma decisão definitiva sobre a anulação do título da empresa. Para esta área está proposto e em processo de criação um mosaico de unidades de conservação que, somadas às terras indígenas de seu entorno, constituirá um corredor ecológico de 25 milhões de hectares. O Estado do Pará vem trabalhando com o IBAMA com a finalidade de avançar neste processo.

Pressões atuais sobre a Terra do Meio decorrem, sobretudo, da expansão da fronteira móvel agropecuária desordenada que parte de São Félix do Xingu e avança pela estrada da Mineração Canópus, acompanhada de intensa violência; pressões são também provenientes da frente da Cuiabá-Santarém a Oeste, bem como da Transamazônica ao Norte. Há intensa imigração para a região de piauienses e maranhenses, mão-de-obra barata para as madeiras. A frente de expansão que parte de São Félix do Xingu não é mera reprodução das frentes convencionais, incluindo novos e poderosos ingredientes ilegais, quais sejam, a lavagem de dinheiro e o tráfico de drogas.

São Félix é o único centro urbano da sub-área, possuindo uma população urbana de 12,5 mil habitantes. A densidade demográfica é de apenas 0,2 hab/km², mas o crescimento populacional é rápido (quase 4% ao ano).

A principal atividade econômica é a pecuária bovina. São Félix é o terceiro principal Município produtor do País, com um rebanho, em 2002, de 1,16 milhão de cabeças e que cresce em mais de 100 mil cabeças por ano. A produção agrícola tem pouca expressão, destacando-se apenas a mandioca, com pouco mais de 150 mil toneladas. O milho e o arroz têm produção de 12 mil e 9 mil toneladas, respectivamente. A extração de madeira, notadamente de forma ilegal, vem crescendo aceleradamente.

A infra-estrutura de transportes é precaríssima. São Félix conecta-se diretamente ao Sudeste paraense pela PA-279, estando a 270 km de Xinguara (na PA-150) e a 230 km do terminal final da Estrada de Ferro Carajás, que dá acesso ao porto de Itaquí (MA).

3.2.2.2 – SUB-ÁREA VALE DO JAMANXIM (Novo Progresso)

Com cerca de 80,2 mil km² e 64,2 mil habitantes, esta área é constituída pelo Município paraense de Novo Progresso e a parte Sul dos Municípios de Itaituba (a localidade de Moraes de Almeida) e o extremo Sudoeste do Município de Altamira (localidade de Castelo de Sonhos). Embora com povoamento de origens diversas, tem em comum o fato de estarem na rota de uma frente de expansão que se move pela BR-163 a partir de Mato Grosso e do Norte do Pará.

A presença de terras indígenas, unidades de conservação e de áreas militares confere à área um significado estratégico. Dada a presença dessas áreas especiais, a sub-área apresenta grandes extensões de florestas.

A localização da sub-área no eixo da BR-163 faz com que a dinâmica e o impacto da frente de expansão se manifeste de forma mais intensa do que nas outras sub-áreas da Mesorregião. Registros espetaculares de fluxos migratórios evidenciam o caráter de fronteira móvel dessa área.

O processo de ocupação do eixo Sul paraense da BR-163 é uma espécie da expansão da ocupação do Norte do Mato Grosso. Entretanto, agora não se trata mais da ocupação ligada aos projetos privados e públicos de colonização, tratando-se sim de uma frente de expansão marcada pela grilagem das terras públicas. Esse processo combina duas atividades igualmente marcadas pela ilegalidade, a atividade madeireira predatória e o garimpo decadente que ainda persiste em algumas áreas. Essas duas outras atividades pressionam as terras indígenas e as unidades de conservação existentes. Dessa

forma, a grilagem das terras públicas vai avançando e as cercas das pretensas propriedades instalam-se por toda a extensão da rodovia.

Com a decadência da atividade madeireira na região de Sinop, centro regional do Norte matogrossense, muitas de suas madeireiras tem se mudado para o trecho paraense da BR-163, com destaque para o Município de Novo Progresso e as localidades de Castelo de Sonhos e Moraes de Almeida. Assim, está se desenvolvendo um novo “ordenamento territorial” no Estado do Pará, fazendo com que um fluxo de migrantes do Norte de Mato Grosso vá transferindo parte das atividades econômicas desta região para o Sudoeste paraense. A exploração, em geral, clandestina da madeira, vai alimentando serrarias que destinam principalmente para o mercado nacional, via Mato Grosso, a madeira explorada. Uma parte menor é exportada por Santarém.

A densidade demográfica na sub-área é inferior a 1 hab/km² e a população é predominantemente rural. O ritmo de crescimento é o mais acelerado em toda a área do Plano, situando-se próximo a 10% ao ano. Novo Progresso já é uma cidade de quase 20 mil habitantes e sua posição é estratégica, localizada que está no meio do percurso da rodovia no Pará (372 km para Garantã do Norte e 401 km para Itaituba). Moraes de Almeida, localizada 100 km ao Norte de Novo Progresso, implantada em 1996 por uma empresa colonizadora, está localizada no sítio de uma antiga vila garimpeira e tem cerca de 5 mil habitantes urbanos, mas já polariza extensa área que contém 30 madeireiras e mobiliza 18 mil pessoas. Quanto a Castelo de Sonhos, 153 km ao Sul de Novo Progresso, trata-se de uma típica localidade de fronteira, concentrando cerca de 12 mil habitantes em sua área urbana. Esta localidade do Município de Altamira vive uma situação de absoluto isolamento, pois está situada a 1.100 km da sede municipal. A sua emancipação é uma reivindicação de seus moradores e mais do que justificada.

Com uma população predominantemente rural, a atividade econômica está voltada para a agricultura, pecuária e extração madeireira. A mandioca, com cerca de 30 mil toneladas e o milho e o arroz, com 10 mil toneladas cada, são os principais cultivos. O percentual de pastagens plantadas em relação à área dos estabelecimentos varia entre 20% e 50%, indicando a importância da pecuária, muito embora o efetivo bovino seja pouco superior a 200 mil cabeças. Nesta área paraense da BR-163, que se estende da divisa de Mato Grosso até as proximidades de Itaituba, predominam pecuaristas com estabelecimentos médios (2.000 ha), localizados no eixo da estrada, e é muito pequeno o número de Projetos de Assentamentos (PA).

A presença de estradas abertas ilegalmente por particulares para a exploração madeireira é um fato na área, como ocorreu com o garimpo no passado. A produção legal de madeira em tora é superior a 200 mil m³, mas a extração ilegal é muito superior e se caracteriza pela forte expansão da grilagem de terras públicas, pelo desflorestamento nas áreas situadas para além do eixo rodoviário e por violentos conflitos de terra. A região tem enorme potencial para a atividade florestal sustentável, dado o estoque de floresta e a possibilidade de se elaborar um modelo de manejo sustentável para as terras públicas. Estima-se que possam ser manejados cerca de 6 milhões de ha nessa região.

3.2.2.3 – SUB-ÁREA TRANSAMAZÔNICA CENTRAL (Apuí)

Esta sub-área é constituída pelo Município de Apuí e a parte Sul de Maués, ambos no Sudeste amazonense, o Município paraense de Jacareacanga e os Municípios de Apicás e Nova Bandeirantes, no Noroeste matogrossense, totalizando 162,4 mil km² e 69,2 mil habitantes. A característica comum a

todos eles é a relação menos intensa com a BR-163, mas é importante frisar que esta sub-região se constitui em uma área potencial de “escape” para as atividades ilegais no eixo da BR-163, quando a presença do Estado se intensificar na mesma.

Apuí, na Transamazônica, tem seus fluxos econômicos mais intensos com os Municípios ao longo da BR-319 (Manaus – Porto Velho) e da Hidrovia do Madeira, ou seja, Humaitá e Porto Velho. Apuí surgiu de um assentamento do INCRA em plena área florestal, nos anos 90, para onde logo começaram a se dirigir pecuaristas de Rondônia. Hoje, isolado, vem sendo cercado por intensas invasões, estradas madeireiras, por ações individuais e de grupos organizados. Já Jacareacanga tem relações mais intensas com Itaituba. Apiacás e Nova Bandeirantes tem ligações regulares com Alta Floresta.

A população é predominantemente rural. A densidade demográfica na sub-área é de pouco mais de 0,4 hab/km², mas tem crescimento quase 6% ao ano. Os principais núcleos urbanos são Apuí e Jacareacanga, com menos de 10 mil habitantes cada.

A atividade econômica predominante é a pecuária (cerca de 200 mil cabeças), sendo que a agricultura tem expressão muito pequena, com algum destaque para a mandioca (20 mil toneladas) e o arroz (6 mil toneladas). Os produtores agrícolas familiares têm por base de sua economia os cultivos tradicionais de arroz, milho, mandioca, banana e a extração da castanha do Brasil. A pecuária praticada nessa sub-área é de caráter extensivo. Os dados do IBGE para a micro-região da qual o Município faz parte indicam que as pastagens plantadas ocupam de 6% a 10 % das áreas dos estabelecimentos e que o efetivo bovino não chega a 100 mil cabeças.

Embora fazendo parte de uma micro-região do Amazonas (Madeira) na qual a soja já penetrou, essa sub-área não registra a ocorrência do cultivo da soja. Apuí apresenta uma problemática específica crucial, qual seja a de legalização do seu próprio desmembramento, além do licenciamento dos PA, ainda não realizados.

A essa questão de garantia mínima de seus territórios e identidade, somam-se problemas comuns que aí alcançam maior magnitude, como a precariedade de infra-estrutura que dificulta o escoamento da produção e reduz o preço dos produtos, demandando-se estudos sobre a logística, para garantir o tráfego perene na BR-230, para implantar infra-estrutura energética e de comunicação, que não existe, assim como para armazenagem necessária à comercialização.

3.2.3 - MESORREGIÃO SUL - NORTE MATOGROSSENSE

A Mesorregião compreende 35 Municípios localizados no Norte do Mato Grosso. Estende-se por 250,7 mil km² e sua população soma 587,8 mil habitantes. Trata-se da mesorregião de mais intensa ocupação humana, com perda da maior parte da cobertura vegetal nativa, muito embora possua uma grande parte preservada em seu extremo leste, o Parque Nacional do Xingu. A ocupação da região seguiu-se à abertura da BR-163 no início dos anos setenta, consolidando-se com os projetos privados de colonização dos anos oitenta. Neste período, predominava na economia regional a pecuária bovina e a extração madeireira, secundados pela produção de arroz. Entretanto, a rápida penetração da soja no Centro-Norte do Estado, notadamente no eixo Nova Mutum – Sorriso, provocou o deslocamento das antigas atividades para o extremo Norte, particularmente da pecuária.

A Mesorregião tem densidade demográfica de 2,3 hab/km². A taxa de urbanização é a mais elevada entre as três mesorregiões e muito elevada no Centro-Norte. Já o crescimento populacional, da

ordem de 2,3% ao ano, está exclusivamente concentrado no Centro-Norte, estando a população do extremo Norte estagnada nos últimos quinze anos.

A atividade agropecuária predomina fortemente nas duas sub-áreas. O Centro-Norte é uma das maiores regiões agrícolas do País, sendo a principal região produtora de soja e também grande produtora de milho, arroz e algodão. Já a sub-área do extremo Norte apresenta maior destaque na pecuária bovina. A avicultura e a suinocultura têm crescido de forma acentuada, nos últimos anos, no Centro-Norte matogrossense, no primeiro caso, e no extremo Norte, no segundo, estimuladas pela expansão da soja e do milho e, após a implantação da indústria de esmagamento na região, garantindo um farto suprimento de ração, insumo fundamental para aquelas atividades.

As atividades urbanas têm um peso importante na Mesorregião, especialmente na sub-área do Centro-Norte, onde a taxa de urbanização é maior. Quanto à infra-estrutura, não obstante às deficiências, trata-se da mesorregião mais bem dotada, tanto em relação à malha de transportes, quanto à energia elétrica, comunicação e armazenagem.

Esta mesorregião é, ainda, a maior produtora de madeira da Amazônia. Sinop é atualmente o maior pólo madeireiro da Amazônia. O Escritório do IBAMA na cidade é o maior emissor de autorização de transporte de produtos florestais (ATPF) do Brasil. A produção madeireira nesta mesorregião é estimada em 5,6 milhões de m³ (cerca de 200 mil carretas carregadas de madeira). Por outro lado, dado o forte avanço da agricultura e a não perenização da atividade florestal por meio dos planos de manejo, fez esta entrar em decadência em vários Municípios, migrando para o Sudoeste Paraense e o Sul do Amazonas.

3.2.3.1 – SUB-ÁREA EXTREMO NORTE MATOGROSSENSE (Alta Floresta/Guarantã do Norte)

Situada na divisa de Mato Grosso com Pará, em área de transição entre o Cerrado e a Floresta Amazônica, já bastante devastada, essa área é também herdeira do processo de colonização privada característica de Mato Grosso, mas da colonização realizada por empresas menos poderosas que as do Centro do Estado, que não conseguiram assegurar aos colonos os títulos de suas terras. A área é constituída por 15 Municípios circunscritos a 84,6 mil km², relativamente pequenos, a maioria com superfícies inferiores a 6 mil km².

Essa área concentra uma população de 228,4 mil habitantes, tendo a maioria de seus Municípios população entre 5 mil e 10 mil habitantes. Destacam-se, com população acima de 25 mil habitantes, o Município de Alta Floresta, Guarantã do Norte, Colíder e Peixoto de Azevedo. A densidade demográfica é de 2,75 hab/km² e a população está estagnada desde 1991. A taxa de urbanização é de 62% e está em franca ascensão. O seu principal centro urbano é Alta Floresta, com quase 40 mil habitantes, secundado por Guarantã do Norte, Colíder e Peixoto de Azevedo, todos com cerca de 20 mil habitantes em suas áreas urbanas.

A estrutura fundiária revela que os estabelecimentos de até 100 hectares são quase 81% do total (ocupando quase 30% da área), enquanto os acima de 1500 hectares (2,5%) ocupam 38% da área total. Em termos de economia, a área apresenta uma dinâmica baseada na produção familiar de produtos agrícolas e, principalmente, na pecuária. Arroz e milho são os cultivos tradicionais na área, com produção respectivamente de 270 mil e 55 mil toneladas em 2004, mas vão sendo superados pela soja, cujo cultivo nos últimos anos tem crescido de forma muito acelerada. A área cultivada saltou de 3,7 mil

hectares em 2000 para 78 mil em 2004, ao passo que a produção saltou de 10 mil para 220 mil toneladas no mesmo período. Mesmo em áreas próximas à fronteira com o Pará (Novo Mundo, Matupá e Paranaíba), seu cultivo tem surgido com enorme vitalidade.

Quanto à atividade pecuária, os estabelecimentos apresentam um percentual variável de áreas de pastagens plantadas, mas os percentuais de 20% até 36% são os dominantes, revelando a importância assumida pela pecuária nessa sub-área em que o rebanho bovino apresenta um número expressivo de cabeças (3,63 milhões). A sub-área já responde por cerca de 15% do efetivo bovino do Mato Grosso, Estado que se tornou recentemente o principal produtor do País, com cerca de 25 milhões de cabeças. Deve-se destacar o avanço da produção de leite (próxima a 100 milhões de litros/ano), estimulada pela implantação da indústria de laticínios na região.

A atividade industrial ainda é incipiente na sub-área, estando mais presente em Alta Floresta, com 2,7 mil pessoas ocupadas em 2000, seguidos de Marcelândia, Colíder, Guarantã do Norte e Peixoto de Azevedo, todos com contingente ocupado na indústria entre 1,3 e 1,7 mil pessoas. A ocupação em comércio e em serviços destaca-se Alta Floresta (12,1 mil pessoas), Colíder (6,7 mil), Guarantã (5,7 mil) e Peixoto (5,0 mil).

O extremo Norte do Mato Grosso constitui-se, hoje, em um exemplo das possibilidades de organização dos pequenos produtores, mobilizando, inclusive, ampla associação de Municípios e incluindo os grupos indígenas que possuem uma extensa área na sua porção leste. A garantia da permanência na terra e o avanço de sua organização sócio-econômica e política são objetivos do Governo e da sociedade local. Para tanto são necessários a regularização fundiária, a implantação de planos diretores municipais, o barateamento do preço das telecomunicações e da geração e expansão das redes de energia, bem como transporte intermodal, ressaltando a possibilidade de uso do transporte fluvial, que merece estudo de seu potencial para a constituição de um sistema adequado às necessidades de todos os grupos sociais. A região de Alta Floresta tem uma experiência bem sucedida de Ecoturismo com um dos hotéis de selva mais bem estruturados da Amazônia. Também tem ainda grande potencial para produção florestal sustentável.

3.2.3.2 – SUB-ÁREA CENTRO-NORTE MATOGROSSENSE (Sinop/Sorriso)

Situada no coração da agroindústria de grãos (soja, milho e arroz), esta área se destaca das demais pelo volume da produção, alta produtividade e modernização da pecuária, além de maior conectividade. Com 166,0 mil km² corresponde em sua maior parte à área do Cerrado mato-grossense, dela fazendo parte 20 Municípios.

Seu povoamento, como assinalado, relaciona-se com os projetos de colonização e um contingente grande de migrantes do Sul do País. Com uma população de 359,4 mil habitantes, apresenta baixa densidade demográfica e à exceção de Sinop e Sorriso, todos os seus Municípios têm até 20 mil habitantes. O caráter urbano da sub-região é comprovado pelos percentuais de população urbana em relação ao total, a maioria acima da média da Amazônia Legal. Essa urbanização decorre do processo de modernização tecnológica da atividade agropecuária praticada na área com a introdução da soja, expulsando a mão-de-obra rural.

Esse processo teve início muito recentemente, a partir do final da década de oitenta, e esta cultura tem mudado a paisagem física e econômica da região, merecendo uma análise especial. A sub-área é responsável por mais de 80% do total da área cultivada em toda a área do Plano, ou seja, 3,15

milhões de hectares. As demais culturas agrícolas que merecem destaque na região são as mesmas que despontavam antes do surto da soja (arroz, milho, feijão, mandioca), surgindo algumas novas nos últimos anos (algodão, sorgo e cana-de-açúcar).

A estrutura fundiária na sub-área é bastante concentrada. Os imóveis rurais com área acima de 1.500 hectares representam 7% do total, mas ocupam 50,5% da área. Há na sub-área também forte presença dos imóveis com área entre 500 e 1.500 hectares (12,5% do número e 24% da área).

Apesar de decadente, a produção de madeira na sub-área ainda é importante, com 1,6 milhão m³ em 172 empresas florestais.

A emergência da soja no Mato Grosso coincidiu com uma fase em que o País se tornou fortemente dependente de saldos positivos na balança comercial, para contrabalançar o déficit na balança de serviços e reduzir, portanto, a dependência de capitais externos. Dessa forma, aumentar a competitividade dos produtos de nossa pauta de exportação tornou-se da máxima importância. O mercado mundial de grãos (soja, milho, algodão) e carnes encontra-se em firme expansão. São atividades que demandam grandes extensões territoriais e especialistas apontam que apenas quatro países (Brasil, Argentina, EUA e Austrália) deverão responder, no longo prazo, pelo suprimento dessa demanda.

A partir do final dos anos setenta, a ascensão da soja no Sul do País gerou impactos profundos na região, inicialmente, devido à escala exigida pelo seu cultivo, ter provocado a “expulsão” de milhares de pequenos agricultores no Rio Grande do Sul. Posteriormente, a expansão de seu cultivo rumo a Santa Catarina e Paraná resultou, neste último, na substituição das culturas do café e do algodão, utilizadoras intensivas de mão-de-obra, provocando o desemprego de outros milhares de trabalhadores agrícolas. Toda esta massa migrante rumava pelo leito da BR-163, desde o Oeste dos estados sulinos, na direção do novo Estado do Mato Grosso do Sul, do Mato Grosso e de Rondônia, em busca de terra farta e acessível, implantando o cultivo da oleaginosa em áreas de Cerrado. Data dessa época o desenvolvimento pela EMBRAPA de sementes de soja mais adequadas ao tipo de solo e às condições climáticas encontradas no Cerrado. No início dos anos oitenta a soja já é bastante cultivada no Mato Grosso do Sul e em Goiás e já chegara ao Mato Grosso, mais precisamente à região de Rondonópolis, subindo a BR-163. Em 1980, o Estado cultivava 56 mil hectares de soja (0,8% do total nacional), produzindo 89 mil toneladas.

Nos anos oitenta, com a pavimentação gradativa da BR-163, desde Cuiabá no rumo do Norte do Estado, acelerou-se a penetração da soja na região Centro-Norte, e o que se viu foi um crescimento excepcional de seu cultivo. Em 1990, a área cultivada no Estado crescera mais de 2.000%, alcançando 1,2 milhão de hectares, com a região Centro-Norte já respondendo por cerca de 30% do total (430 mil hectares). Na última safra, de 2003/04, o Mato Grosso colheu quase 15 milhões de toneladas (30% do total nacional), cultivados em 5,15 milhões de hectares, dos quais 46% (2,36 milhões) na área de abrangência do Plano, o que a coloca na condição de principal região produtora de soja do País, como também de uma das regiões de maior desmatamento.

Deve ser destacado que o cultivo da soja no território matogrossense abrangido pelo Plano está fortemente concentrado no Centro-Norte e, mais precisamente, em seis Municípios (Sorriso, Nova Mutum, Diamantino, Tapurah, Lucas do Rio Verde e Nova Ubiratã). Entretanto, nos últimos anos, seu cultivo tem avançado numa velocidade espetacular em alguns Municípios da sub-área do extremo Norte.

No curto espaço de menos de duas décadas, a produção de soja na região saiu de praticamente zero para 6,6 milhões de toneladas na safra 2003/04, respondendo o Centro-Norte mato-grossense por cerca de 45% da produção estadual. Para a safra 2004/05, a projeção é de safra no Estado de 16,3 milhões de toneladas, sendo 7,3 milhões no Centro-Norte.

O fato é que há uma tendência clara de expansão da cultura no estado e na região. Há um mercado mundial em crescimento (e uma situação favorável do Brasil neste mercado), há o interesse macro-econômico do País de geração de divisas externas, há capacidade de investimento do agronegócio e há disponibilidade de terras agricultáveis (estima-se que exista na macrorregião do Arco do Povoamento Adensado cerca de 20 milhões de hectares de áreas degradadas pela atividade pecuária e passíveis de serem ocupadas pela agricultura). Essa expansão, portanto, não deve ser barrada, mas sim ordenada, dentro da legalidade.

As perspectivas para o cultivo da soja na região são de manutenção do crescimento acelerado nos próximos anos. Isto se dá em função de vários fatores, alguns locais, como a grande disponibilidade de terras baratas, a relativa capitalização dos sojicultores e a efetiva melhoria da infra-estrutura para o escoamento da produção (da qual a pavimentação da BR-163 é a maior expressão) e outros externos, como o forte dinamismo do mercado internacional da oleaginosa, a condição do Brasil, junto com a Argentina, de serem os únicos países em condição de ampliarem de forma expressiva a área plantada do produto e a própria necessidade do País em estimular atividades direcionadas para a exportação, como forma de ajustar suas contas externas.

O estudo “Estimativa da produção de soja na área de influência da BR-163” prevê que a área plantada de soja deve passar dos atuais 2,36 milhões de hectares para 3,31 milhões em 2010 e 4,68 e 6,23 milhões, em 2015 e 2020 respectivamente. Quanto à produção, deve saltar dos atuais 6,64 milhões de toneladas para 10,43 milhões, em 2010, e 15,96 e 22,86 milhões, em 2015 e 2020 respectivamente.

Quanto à área cultivada com outras culturas, esta superou 800 mil hectares na última safra (2003/04), com o milho e o arroz respondendo por cerca de 350 mil hectares cada e 1,35 e 1,1 milhão de toneladas, respectivamente. Destaques também na região para os cultivos de algodão, sorgo e cana-de-açúcar (64 mil, 49 mil e 14 mil hectares respectivamente).

É de se supor que a maior parte dessa produção tenha o mercado externo como destino, mesmo que se amplie consideravelmente na região o parque de esmagamento de grãos, pois, neste caso, a soja seria exportada também na forma de farelo e óleo. É razoável supor também que este escoamento se daria pelos portos localizados na Bacia Amazônica (Santarém, Miritituba/Itaituba e Santana/Macapá). Deve-se ressaltar que uma pequena, mas crescente, parcela da produção de soja do Mato Grosso (notadamente da região da Chapada dos Parecis) está sendo escoada pela hidrovia do Madeira, embarcada em chatas em Porto Velho (RO) até Itacoatiara (AM) e, a partir daí, em navios de longo curso.

As vantagens do escoamento da produção de grãos do Centro-Norte mato-grossense pelos portos da Bacia Amazônica são múltiplas: menor percurso das regiões produtoras aos portos (resultando em frete mais barato e menor consumo de combustível), maior proximidade dos mercados externos de grãos e carnes (todos localizados no Hemisfério Norte, como China, Japão, Coréia, União Européia e Oriente Médio), resultando em menor custo de transporte e marítimo, desafogamento dos portos de Santos e Paranaguá, reconhecidamente saturados, etc. Todos esses fatores concorrem para o aumento da competitividade da produção regional, já reconhecidamente elevada.

As estimativas aqui feitas levam em conta apenas a produção de soja no Centro-Norte mato-grossense. Mas outras regiões do Estado podem ter parte de sua produção direcionadas ao mercado externo (ou à Região Nordeste do País) sendo escoada pelos portos da Bacia Amazônica. A região da Chapada dos Parecis (Oeste do Estado) produz cerca de 22% da soja estadual e na região Nordeste do Mato Grosso, a produção vem apresentando um ritmo aceleradíssimo de expansão. Ademais, outras regiões na área de influência da BR-163 têm apresentado forte progressão no cultivo desta leguminosa. Deve-se levar em conta, também, outros produtos agrícolas com forte potencial exportador (milho, algodão, sorgo).

A atividade industrial está mais desenvolvida em Sinop, com 8,1 mil pessoas ocupadas, aparecendo Sorriso (a seguir), com 2 mil. Também no comércio e serviços, a ocupação concentra-se nestes dois Municípios, com 21,9 e 11 mil pessoas, respectivamente. Num patamar bem inferior aparecem Lucas do Rio Verde, com 6,7 mil, e Nova Mutum e Diamantino, ambos com 4,6 mil pessoas ocupadas nesses setores.

A diversificação da produção por múltiplas atividades tem se constituído em emprego e renda, envolvendo o reflorestamento, trabalho na irrigação, policultura, reaproveitamento de cavacos de madeira, participação da população carente na classificação e reciclagem do lixo nas cidades e a criação de viveiros de mudas, intensivos em mão-de-obra, conjugada à produção de adubo orgânico, arborização das cidades e das áreas degradadas, bem como de hortas comunitárias.

Em relação à infra-estrutura de armazenamento na região, o caráter emergencial e o armazenamento precário das unidades infláveis e estruturais, característico das áreas de fronteira agrícola recente, explica a distribuição espacial mais dispersa dessas unidades armazenadoras na área analisada.

Quando comparado com o padrão espacial das unidades armazenadoras de maior capacidade de estocagem, representada pelos graneleiros e silos, a rede de armazéns convencionais revela, também, a expansão desse tipo de estocagem “de fronteira” em direção ao extremo Norte do eixo da BR-163 em Mato Grosso nos Municípios de Matupá e Guarantã do Norte, revelando a necessidade de ampliação da capacidade de armazenagem e, portanto, a tendência de expansão da rede à medida que a grande produção avança em direção ao Norte do Estado.

A presença desse tipo de armazéns nos Municípios de grande produção de grãos, como Diamantino, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop, ao longo do eixo da BR-163, além de Tapurah, coloca em evidência a crescente necessidade de expansão da capacidade de estocagem nesses Municípios.

Os graneleiros e silos têm sua distribuição espacial diretamente relacionada com a produção em grande escala de soja, milho e arroz, sinalizando sua estreita vinculação à implantação da infra-estrutura necessária para atender o comércio de grãos, seja por parte de grandes produtores individuais ou reunidos em cooperativas. A distribuição de silos e graneleiros revela, assim, de forma direta, a logística de localização e distribuição das grandes empresas inseridas no complexo agroindustrial da soja, cuja atuação, se insere numa economia desenvolvida em escala global.

A importância de Sorriso quanto à capacidade de armazenagem em todos os tipos de unidades armazenadoras traduz o peso alcançado por esse Município como o maior produtor individual de grãos do País, retendo parcela significativa da produção de soja e, mais recentemente, expandindo, também, sua produção de pluma de algodão.

Nesse contexto, ao lado da localização da produção e da rede de armazenagem, a estruturação dos transportes multimodais representa um componente fundamental para se atuar no comércio mundial, onde a proximidade e acesso das áreas de produção e armazenamento, aos portos constitui um elemento territorial decisivo na definição da competitividade.

4 – OBJETIVOS E DIRETRIZES

A organização de um novo modelo de desenvolvimento sustentável para a Amazônia, objetivo deste Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável da BR-163 – Plano BR-163 Sustentável, segue as diretrizes presentes nos Planos Brasil de Todos (Plano Plurianual 2004-2007) e Amazônia Sustentável (PAS), quais sejam, inclusão social com redução de desigualdades sociais, crescimento com geração de emprego e renda, ambientalmente sustentável e redutor das desigualdades regionais e promoção e expansão da cidadania e fortalecimento da democracia.

O objetivo geral do Plano BR-163 Sustentável é o de implantar um novo modelo de desenvolvimento e organizar a ação de Governo na sua área de abrangência, com base na valorização do patrimônio sócio-cultural e natural, na viabilização de atividades econômicas dinâmicas e inovadoras e no uso sustentável dos recursos naturais. Todos esses vetores conjugados são capazes de propiciar a melhoria da qualidade de vida das populações da região e sua maior articulação ao contexto socioeconômico nacional.

O Plano BR-163 Sustentável cobre ampla área que sofrerá impactos diretos e indiretos da pavimentação da Rodovia, buscando impedir que a obra produza uma forte degradação ambiental da região. O PAS já assinala a preocupação básica de promover o ordenamento territorial de toda a “Amazônia Central”, região pressionada pela maior parte das frentes de ocupação identificadas.

O elemento mais geral de toda a estratégia para a região do Plano é a necessidade de se ampliar a presença do Estado, em todas as suas instâncias e com base numa agenda variada de ações, garantindo maior governabilidade sobre os movimentos de ocupação e maior capacidade de orientação dos processos de transformação sócio produtiva.

Na viabilização desse objetivo geral, o Plano se orienta por três grandes diretrizes gerais que permeiam toda a orientação estratégica e respectivas ações:

a) Estímulo ao desenvolvimento com equidade, evitando-se a reprodução de uma sociedade desigual, em que poucos se beneficiam dos investimentos e iniciativas organizadas para a região. A capacitação tecnológica dos setores tradicionais de forma a propiciar adequada inserção comercial, a introdução de novos empreendimentos baseados em conhecimento técnico-científico avançado, em especial com relação ao uso sustentável da floresta, e outras ações que permitam a agregação de valor à produção regional são objetivos permanentes para evitar a destruição das comunidades de produtores familiares, populações tradicionais e povos indígenas pela força de constituição de enclaves econômico-produtivos;

b) Minimização do desmatamento ilegal associado à transformação da estrutura produtiva regional, impedindo-se a replicação do padrão extensivo de uso do solo que caracterizou a economia de fronteira na Amazônia nas últimas décadas. Isso depende de uma adequada e inteligente estratégia de ordenamento territorial, capaz de impedir movimentos indesejados de ocupação de áreas preservadas de floresta e de estimular a intensificação da ocupação de áreas próprias ao uso econômico que, às vezes, encontram-se abandonadas; e

c) Fortalecimento e empoderamento da sociedade civil da região, para que o avanço da presença do Estado na região se construa em sinergia com o engajamento da sociedade local.

O Plano deve ser meio de promoção de uma sociedade civil que, embora diversa, pode dialogar e formar consensos em contextos democráticos de negociação.

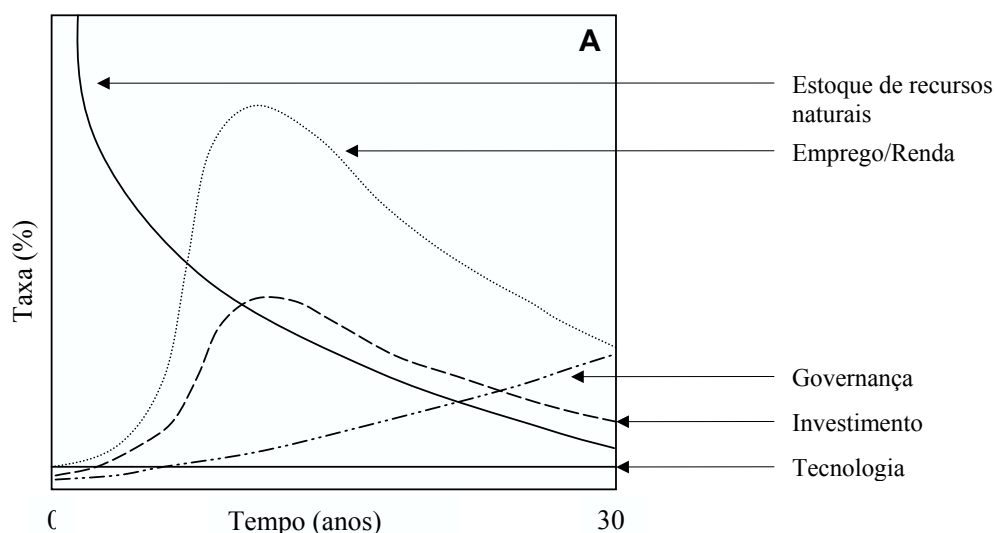
Ao objetivo geral e a essas três grandes diretrizes associam-se outro conjunto de diretrizes e objetivos específicos, muitos dos quais antecipam preocupações estratégicas e orientações programáticas tratadas mais à frente no Plano BR-163 Sustentável:

1. Promover a gestão democrática e sustentável do território;
2. Viabilizar a produção sustentável com inovação tecnológica;
3. Implementar e manter obras de infra-estrutura nos setores de transportes, energia, comunicações e saneamento básico; e
4. Fortalecer a inclusão social e cidadania.

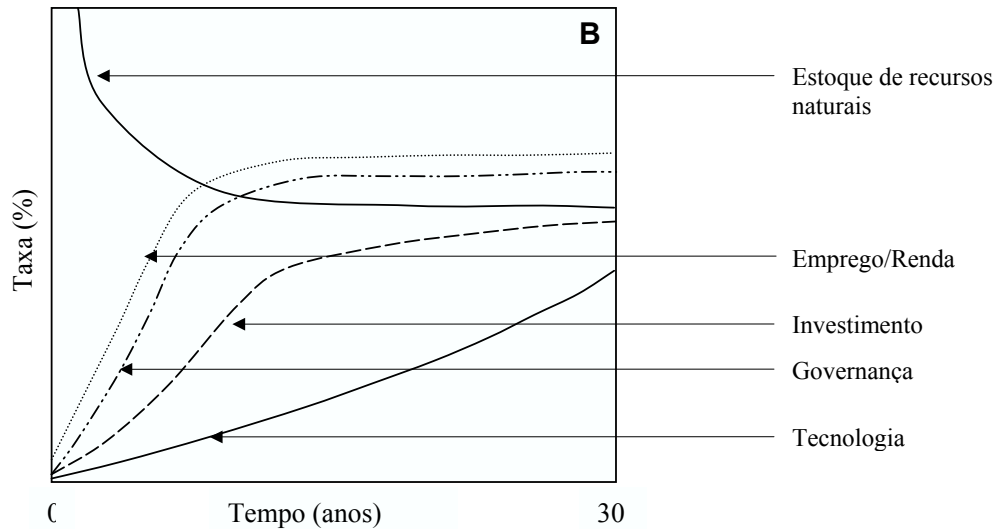
5 – ESTRATÉGIA DO PLANO

A evolução da economia de fronteira tem estabelecido, ao longo dos anos, um padrão pouco harmônico de relações entre o estoque de recursos naturais, a geração de emprego e renda e a governança na Amazônia (ver figura 5.1 – A). Dessa maneira, promove-se uma troca pouco sustentável e inversamente proporcional entre volumes de emprego e renda e estoques de recursos naturais durante a fase de maior potencial de exploração. Com o passar dos anos, a própria erosão da base de recursos naturais tenderá a determinar uma baixa capacidade de criação de novos postos de trabalho e geração de renda, momento no qual, contraditoriamente, é estabelecida uma razoável capacidade de governo. Alia-se a esse quadro, uma taxa de investimento pouco sustentada e níveis insatisfatórios de esforços em tecnologia e inovação, que não chegam a determinar a trajetória da dinâmica de ocupação assinalada.

Figura 5.1. Padrão de Evolução da Economia de Fronteira da Amazônia



Mudar este quadro é, sem dúvida, um grande desafio. Nessa direção, é possível imaginar outro cenário (figura 5.1 – B), cujo formato está mais próximo do equilíbrio nas relações entre os grandes agregados ambientais, socioeconômicos e políticos. Nele, a exploração dos recursos naturais se processa de acordo com os princípios do desenvolvimento sustentável, ficando limitada ao nível necessário para assegurar, simultaneamente a geração sustentada de emprego e renda e a instalação de uma governança ascendente, garantindo o uso racional e a reposição dos recursos naturais. Adicionalmente, os níveis crescentes de investimento e, em especial, as inversões em pesquisa e desenvolvimento e inovação determinam uma trajetória de continuidade dos níveis de renda e emprego, sem que isso implique em degradação da base de recursos naturais, pois a exploração destes recursos se fará com sistemática incorporação de conhecimentos e agregação de valor aos produtos.



Fonte: Adaptado da ADA (2004).

Os grandes investimentos em infra-estrutura, que tendem, naturalmente, a acentuar o ritmo das transformações típicas de áreas de fronteira, tornam imprescindíveis as ações de ordenamento territorial, notadamente no campo da regularização fundiária. E isso, deve-se admitir, constitui um aprendizado essencial para que se planejem e realizem ações de desenvolvimento associadas a obras de grande envergadura numa direção distinta da que se observou no passado recente na Amazônia. A conclusão da pavimentação da BR-163 e a restauração do trecho já pavimentado, associadas aos efeitos positivos advindos da implementação do Plano BR-163 Sustentável, resultarão, certamente no crescimento da atividade econômica na região e, inevitavelmente, da população, estimando-se, conforme visto no diagnóstico, a sua quase duplicação até 2020, passando dos 1,8 milhão (em 2000) para 3,45 milhões (em 2020).

A partir da implementação do Plano, uma sociedade mais inclusiva e articulada deverá emergir na região, construída com base em novas formas e relações de produção e, também, na manutenção dos direitos dos povos indígenas e outras populações tradicionais que vivem hoje na região. Como em qualquer lugar do País, cumpre ao Estado arbitrar os conflitos, construir consensos e disciplinar esses processos, enquadrando-os numa consistente estratégia regional e nacional de desenvolvimento. Ele deve atuar como indutor do desenvolvimento, auxiliando a população a promover o tipo de sociedade que deseja para o futuro. O Plano, que vem sendo elaborado de maneira participativa, com o concurso de amplos segmentos da sociedade local, regional, estadual e nacional, não pode ser o mero somatório das demandas da população local apuradas nas consultas públicas, nem mesmo dos programas e ações previstos nos planos plurianuais federal e estaduais. Ele deve necessariamente levar em conta as potencialidades regionais e a estratégia de desenvolvimento que se vem concebendo para a região. E isto é papel das forças sociais da região e dos poderes constituídos.

O Estado deve articular-se com os atores regionais e colaborar ativamente na estruturação desse novo projeto de desenvolvimento. Nessa visão, elaborou-se recentemente o Documento Inicial do PAS, que relaciona ações estratégicas para a “Amazônia Central”, assinalados quatro elementos

principais em sua estratégia para a Região: “(...) o ordenamento da expansão nos eixos (...), o fortalecimento da produção familiar na rodovia Transamazônica, a exploração florestal sustentável e a aceleração do ritmo da ação conservacionista”.

O PAS sinaliza a necessidade de se promover o Zoneamento Ecológico-Econômico, como forma de criar condições para o adequado ordenamento territorial da região. Essa orientação estratégica já vem avançando como ação concreta de Governo no projeto coordenado pela Agência de Desenvolvimento da Amazônia - ADA, com o apoio do Governo do Estado do Pará e de Mato Grosso e sob a coordenação técnica da EMBRAPA Amazônia, mas sua conclusão e desdobramentos devem tomar algum tempo para além da urgência de algumas medidas orientadoras e mitigadoras. Premido pela necessidade de instigar a tomada de decisão imediata neste campo, duas outras orientações estratégicas do PAS também vêm sendo objeto de ações efetivas do poder público: a demarcação de novas áreas acordadas pelos governos federal e estaduais e a definição de áreas para estudo de constituição de novas unidades de conservação para proteger as áreas de cobertura florestal intacta. Com essa mesma orientação, planeja-se avançar na demarcação e proteção de terras indígenas e áreas quilombolas.

O Plano Amazônia Sustentável ainda sugere outras orientações estratégicas com relação à socioeconomia atual e potencial da Amazônia Central. Defende a adoção do manejo sustentável e da certificação da produção madeireira como ferramentas para assinalar uma trajetória de transformação de um dos setores econômicos vitais da região. Ousando ir além nesse diálogo com a floresta, ele propõe um esforço de base científica e tecnológica na construção de todo um setor produtivo associado às possibilidades promissoras na bioprospecção e bioindústria como forma de exploração dos acervos genéticos regionais. A isto deve estar associado um padrão legal de uso das terras públicas e de seus recursos florestais, previstos no projeto de lei sobre a de gestão de florestas públicas.

Para a produção característica das populações tradicionais, o PAS recomenda o estímulo à exportação – tanto internacional, como doméstica – de seus produtos, articulando a esse objetivo toda uma ação de adensamento das cadeias de produção, com maior agregação de valor e com inovação que se fazem necessárias. A pesca, presente de maneira especial na Calha do Rio Amazonas, também merece atenção diante dos circuitos comerciais estreitos a que está submetida pela mão de intermediários indesejáveis. Da mesma forma, um esforço adicional inovador pode ser estimulado no campo da aqüicultura, no sentido da exploração de espécies nativas de potencial comercial elevado. Finalmente, o PAS defende para a Amazônia Central uma agenda positiva em apoio ao desenvolvimento de seus núcleos urbanos, em particular os próximos aos eixos viários, ampliando a oferta de serviços básicos à população e a capacidade de operar uma crescente articulação de seus espaços econômicos contíguos.

No que respeita à sub-região da Lavoura Modernizada no Arco do Povoamento Adensado, correspondente no Plano BR-163 Sustentável com as áreas do Estado de Mato Grosso, a estratégia do PAS assinala a importância de se estimular a ocupação de áreas já desmatadas e abandonadas pelos produtores agroindustriais e pelos agricultores familiares por novos assentamentos da reforma agrária. A maior acessibilidade dessas áreas deve instigar avanço no adensamento das estruturas de produção, com ganhos sociais e econômicos. A consolidação da ocupação agroindustrial existente sugere apoio à diversificação produtiva, incluindo a articulação dos sistemas de produção de grãos à pecuária e outras

formas de produção agroflorestal. A incorporação do progresso técnico com a sustentação dos níveis elevados de produtividade já alcançados na região deve ser motivo de atenção.

No extremo Norte do Mato Grosso, cabe a mesma preocupação registrada para a Amazônia Central com a transformação produtiva do setor madeireiro, que promove seu afastamento das práticas pouco sustentáveis e ilícitas que dominam a atividade na região. Essas orientações estratégicas do PAS para a “Amazônia Central” e para a sub-região da “Lavoura Modernizada” no âmbito do “Arco do Povoamento Adensado” serão detalhadas por temas e contextualizadas nas mesorregiões selecionadas nos itens seguintes.

5.1 – ORDENAMENTO TERRITORIAL E GESTÃO AMBIENTAL

Inicialmente, vale salientar as seguintes diretrizes gerais da estratégia de ordenamento territorial e gestão ambiental do Plano BR-163 Sustentável:

a) Planejamento do uso do território, sob a ótica da construção de um novo modelo de desenvolvimento regional, pautado na inclusão social, no crescimento econômico com inovação tecnológica e competitividade e no uso sustentável dos recursos naturais com a manutenção dos serviços ambientais;

b) Necessidade de esclarecimento dos direitos de acesso aos recursos naturais e à destinação de terras públicas, como elemento fundamental do desenvolvimento regional, considerando o interesse coletivo e as necessidades de mediação de interesses privados, inclusive a redução da grilagem, conflitos sociais e o desperdício dos recursos naturais;

c) Reconhecimento da necessidade de ações emergenciais de prevenção e mitigação de problemas que tendem a se intensificar com a pavimentação da BR-163, a exemplo da grilagem de terras públicas e o deslocamento de produtores familiares e populações tradicionais do campo;

d) Consolidação em bases sustentáveis de sub-regiões de ocupação antiga na fronteira agropecuária, a exemplo do eixo da rodovia Transamazônica no Pará, promovendo o aumento da produtividade de áreas já desmatadas e a recuperação de áreas degradadas, associada à proteção e uso sustentável nas áreas de florestas; e

e) Priorização de medidas de ordenamento territorial que sejam baseadas na proteção e uso sustentável da floresta e outros recursos naturais, em sub-regiões e áreas onde ainda predomina a cobertura florestal, levando em consideração as necessidades de populações tradicionais e a indústria de base florestal.

As diretrizes estratégicas de Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental tratam, inicialmente, de dois aspectos fundamentais da estratégia: I) a consolidação da fronteira aberta em bases sustentáveis e II) o uso sustentável e preservação da floresta. Em seguida, são apresentadas considerações sobre outros elementos da estratégia, incluindo: regularização fundiária, desenvolvimento territorial em nível municipal e microrregional, zoneamento ecológico-econômico, pactos sociais para o manejo de recursos naturais, monitoramento e controle ambiental e núcleos urbanos.

5.1.1- CONSOLIDAÇÃO DE ÁREAS OCUPADAS EM BASES SUSTENTÁVEIS

Uma das diretrizes da estratégia de gestão ambiental e territorial do Plano BR-163 Sustentável é a consolidação em bases sustentáveis das áreas já ocupadas na fronteira agropecuária – a exemplo do

Norte do Mato Grosso e do eixo da Transamazônica entre Altamira e Itaituba -, priorizando a melhor utilização de áreas já desmatadas, com inovações tecnológicas e competitividade econômica¹.

Nesse sentido, o Plano BR-163 Sustentável promoverá a adoção de práticas de conservação do solo, a recuperação de áreas degradadas, o monitoramento e controle no uso de agrotóxicos e manejo de pastagens e sistemas agro-florestais, objetivando aumentos de produtividade com geração de emprego e renda, o uso sustentável dos recursos naturais e a diminuição de pressões sobre as florestas remanescentes. Ao mesmo tempo, a manutenção da cobertura vegetal remanescente em áreas de fronteira aberta será incentivada, para fins de manejo de produtos florestais com inovações tecnológicas e para a prestação de serviços ambientais, a exemplo da importância dos recursos hídricos para a qualidade de vida da população local e a produção de chuva para o Centro-Oeste. Tais iniciativas devem contar com a forte participação de proprietários rurais (produtores rurais, fazendeiros, etc.), indústrias do setor florestal, órgãos públicos e entidades de assessoria técnica.

Conforme mencionado em outras partes deste documento, a consolidação de áreas ocupadas em bases sustentáveis passa pelo adensamento de cadeias produtivas de produtos agropecuários e florestais com a estruturação de arranjos produtivos locais (APL), objetivando a agregação de valor, com a geração de emprego e renda. Vale observar que as iniciativas de fortalecimento de cadeias produtivas devem considerar as oportunidades associadas à inovação tecnológica, à valorização da biodiversidade e da sabedoria de populações locais sobre o uso sustentável dos recursos naturais e outras vantagens comparativas.

Um aspecto central da estratégia de consolidação da fronteira aberta é o fortalecimento da produção familiar. Nesse sentido, serão apoiadas iniciativas de consolidação e recuperação de assentamentos rurais, voltadas para a melhoria das condições de vida das famílias e o uso sustentável dos recursos naturais. Assim, o Plano vai incentivar a adoção de práticas de produção sustentável, baseadas na agricultura ecológica, sistemas agro-florestais, manejo de pastagens, recuperação de áreas degradadas e manejo florestal. Tais iniciativas devem envolver esforços de estruturação de cadeias produtivas, inclusive os pólos pioneiros do PROAMBIENTE, e iniciativas de fortalecimento da segurança alimentar.

Cabe destacar a importância de se aproveitar oportunidades de ampliação de iniciativas inovadoras bem-sucedidas, a exemplo do PDA e PROTEGER do Programa Piloto. Em grande medida, as ações de fortalecimento da produção familiar serão realizadas no âmbito dos demais eixos temáticos do Plano BR-163 Sustentável (fomento, infra-estrutura, inclusão social). No eixo temático de ordenamento territorial, as ações prioritárias incluirão, dentre outras, a elaboração de Projetos de Desenvolvimento de Assentamentos (PDA).

Entre médias e grandes propriedades caracterizadas pela agropecuária moderna e pela pecuária, deve ser incentivada a consolidação de sistemas produtivos, incluindo a adoção de práticas conservacionistas do solo, monitoramento e controle do uso de defensivos agrícolas, recuperação de áreas, inclusive as de preservação permanente e a reserva legal e a proteção e uso sustentável da floresta. Em grande medida, as ações do Plano relativas a esse tema, a serem realizadas em parceria com o setor privado, se integram diretamente no eixo temático de Fomento.

¹ As ações prioritárias do Plano para viabilizar a consolidação de áreas da fronteira aberta se integram, em grande medida, no eixo temático de Fomento a Atividades Produtivas Sustentáveis.

5.1.2 - USO SUSTENTÁVEL E PROTEÇÃO DA FLORESTA

Nas áreas e sub-regiões em que predomina a cobertura florestal, serão priorizadas modalidades de ordenamento territorial que garantam a proteção e uso sustentável da floresta. Em parceria com os governos estaduais e municipais será implantado um conjunto de unidades de conservação de uso sustentável e proteção integral. As decisões sobre a criação de novas unidades de conservação levarão em conta as características sociais e ambientais e potencialidades e limitações para o uso sustentável dos recursos naturais em cada área, bem como os resultados de consultas com a população local e das prioridades para a conservação da biodiversidade.

UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE USO SUSTENTÁVEL: Em áreas ocupadas por populações extrativistas e ribeirinhos, a estratégia de ordenamento territorial do Plano terá como prioridade a *criação e implantação de Reservas Extrativistas e Reservas de Desenvolvimento Sustentável (RDS)*. Em áreas de várzea ocupadas por populações ribeirinhas, poderão ser viabilizadas outras alternativas de concessão de uso, mediante a elaboração de plano de manejo dos recursos naturais, conforme a legislação em vigor.

Em outras áreas, em que predomina a cobertura florestal, com potencial para o manejo sustentável, o Plano terá como prioridade a *criação e implantação de florestas nacionais e/ou estaduais*, contando com a participação de comunidades e o setor privado. Trata-se de iniciativa chave para alcançar o objetivo estratégico de se promover a conservação da floresta com a geração de emprego e renda, envolvendo a estruturação de cadeias produtivas em bases sustentáveis².

Em áreas de expansão incipiente, porém acelerada, de frentes agropecuárias e madeireiras em ambientes frágeis - a exemplo da Terra do Meio nas proximidades de São Félix do Xingu ao Oeste do Rio Xingu - serão tomadas medidas de ordenamento do avanço descontrolado da fronteira, por meio da criação de unidades de conservação.

UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE PROTEÇÃO INTEGRAL: Em áreas de elevado valor para a conservação da biodiversidade, manutenção de serviços ambientais e/ou o turismo sustentável, o Plano BR-163 Sustentável terá como prioridade a criação e consolidação de unidades de conservação de proteção integral, a exemplo de parques nacionais e estaduais. Nestas áreas, uma prioridade será a elaboração, implementação e revisão de planos de manejo, bem como trabalhos com populações locais em áreas de entorno.

ASSENTAMENTOS FLORESTAIS E AGROEXTRATIVISTAS: Conforme as diretrizes do Governo sobre a reforma agrária sustentável na Amazônia, uma opção a ser priorizada para a destinação de terras públicas em áreas com predomínio de cobertura florestal - além da criação de RESEX e RDS - será a *criação de assentamentos florestais (PAFs) e assentamentos agroextrativistas (PAEs)*, beneficiando produtores familiares com vocação para o manejo florestal de produtos madeireiros e não-madeireiros. Trata-se de uma das formas de ordenamento territorial mais adequada para o entorno de unidades de conservação e outras áreas protegidas.

² Conforme a tramitação do Projeto de Lei de Gestão de Florestas Públicas no Congresso Nacional, também poderão ser aproveitadas outras modalidades de concessão de florestas públicas para fins de manejo sustentável, em regime comunitário e empresarial.

TERRAS REMANESCENTES DE QUILOMBOS: Na área de abrangência do Plano BR-163 Sustentável existem diversas áreas ocupadas por populações remanescentes de quilombos. A Constituição Federal, em seu artigo 68, estabelece que “aos remanescentes das comunidades dos quilombos que estejam ocupando as suas terras é reconhecida a propriedade definitiva, devendo o Estado emitir-lhes os títulos respectivos”. Nesse sentido, o Plano deverá apoiar a resolução de pendências, relativas à realização de estudos e à emissão de títulos nos territórios ocupados por quilombolas.

TERRAS INDÍGENAS: Considerando os direitos constitucionais das populações indígenas e as funções essenciais de seus territórios para a conservação ambiental, assegurados nos artigos 231 e 232 da Constituição Federal, essas áreas constituem uma parte integrante da estratégia de gestão territorial do Plano BR-163 Sustentável. Nesse sentido, serão apoiadas ações prioritárias de identificação, demarcação e homologação de terras indígenas na área de abrangência do Plano. Como ações complementares, o Plano deve apoiar a realização de levantamentos etnoecológicos, a elaboração de planos de gestão territorial das terras indígenas e o fortalecimento da capacidade da FUNAI e comunidades para exercer a vigilância e proteção das áreas. Além disso, o Plano deve apoiar iniciativas de gestão dos recursos naturais em áreas de entorno das áreas indígenas (por exemplo, proteção e recuperação de matas ciliares), inclusive por meio de campanhas educativas.

ÁREAS MILITARES: No Sudoeste do Pará, o Campo de Instrução da Força Aérea Brasileira (FAB) na Serra do Cachimbo faz parte da estratégia de ordenamento territorial do Plano BR-163 Sustentável, considerando a sua importância na conservação de uma área de elevada importância ambiental e susceptibilidade à erosão, juntamente com os serviços prestados à região e ao País em termos de segurança nacional. Atualmente, o Ministério da Defesa avalia a ampliação dessa área, bem como a criação de novas áreas militares em localidades situadas na área de abrangência do Plano.

MOSAICOS DE ÁREAS PROTEGIDAS: Sempre que possível, serão associadas unidades de conservação de proteção integral e uso sustentável com terras indígenas, quilombos e outras áreas com características e destinações específicas, considerando as características e destinações específicas de cada área, de forma a viabilizar um mosaico de áreas que desempenhem funções complementares.

5.1.3 - REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA

As ações de regularização fundiária serão norteadas pelas diretrizes sociais, econômicas e ambientais do Plano BR-163 Sustentável e serão compatibilizadas com outras ações de destinação de terras públicas, conforme comentado anteriormente. No que se refere a procedimentos de regularização fundiária em áreas de terras públicas, vale observar os seguintes procedimentos a serem aplicados na área de abrangência do Plano.

As posses de produtores familiares até 100 hectares poderão ser regularizadas pelo Poder Público, mediante o instrumento de Legitimação de Posse, através da emissão de uma Licença de Ocupação, conforme a legislação em vigor (Lei 6.383/76, artigo 29). Nesse sentido, as ações de campo do INCRA, de levantamento ocupacional e regularização fundiária, devem priorizar áreas ocupadas por produtores familiares e comunidades tradicionais em situações de risco, no contexto do asfaltamento da Rodovia Cuiabá-Santarém. Nessas áreas, serão consideradas as possibilidades de criação de novos

assentamentos rurais, priorizando modalidades alternativas, como os Projetos de Desenvolvimento Sustentável (PDS), e os Projetos de Assentamento Florestal (PAF).

Em áreas com a situação fundiária legalizada, um outro mecanismo para permitir o acesso à terra para produtores familiares são os programas de crédito fundiário do Governo Federal. Em áreas com situações de ocupação espontânea em terras públicas de dimensões superiores a 100 hectares, serão realizadas, inicialmente, ações de levantamento ocupacional, envolvendo o conhecimento da estrutura fundiária, além dos dados pessoais do ocupante e da atividade econômica desenvolvida. Esse diagnóstico orientará toda a ação fundiária governamental para a região.

O Governo Federal está revisando o desenho das normas sobre a regularização fundiária de áreas superiores a 100 hectares até o limite constitucional de 2.500 hectares (artigo 188 da Constituição Federal). O instrumento legal que embasará esta ação, será o Plano Integrado de Destinação de Terras Públicas (PID), que classificará as áreas segundo critérios que atendam os interesses dos órgãos ambientais, da FUNAI, do INCRA, dos Municípios, além daqueles estabelecidos nos zoneamentos ecológicos-econômicos existentes em nível estadual.

Instrumentos legais já editados pelo Governo Federal, a exemplo da Portaria Conjunta MDA/INCRA nº 10, de 2004, estão contribuindo para frear o processo de ocupação desordenada e a grilagem de terras públicas federais nessa região. Ao obrigar todo detentor de posse de terra na Amazônia Legal a encaminhar ao INCRA documentação pertinente, acompanhada de planta georeferenciada esta ação impede que a ocupação e o desmatamento continuem acontecendo em terras públicas federais, na medida em que inibe o imóvel no Sistema Nacional de Cadastro Rural (SNCR), impedindo a consequente emissão do Certificado de Cadastro de Imóvel Rural (CCIR), se constatada a sua superposição com glebas da União.

Por sua vez, a Lei nº 10.267, de 2001, que vincula o Cadastro de Imóveis Rurais, gerenciado pelo INCRA, aos cartórios de registro imobiliário, em conjunto com as Portarias INCRA/P nº 558/99 e nº 596/01, já está permitindo a identificação de grilagens promovidas em terras públicas com a consequente abertura de processos visando a anulação desses títulos fraudulentos. O Serviço de Certificação de Imóvel Rural, decorrente desta mesma lei, obriga que os legítimos proprietários de imóveis rurais georeferenciem suas terras e as submetam ao INCRA, para que se verifique a sua superposição com outro imóvel (público ou privado). Essas ações preliminares, embora contribuam para o ordenamento territorial desta região, precisam ser complementadas com outras iniciativas, sobretudo a revisão de políticas de destinação de terras públicas.

5.1.4 - DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL, EM NÍVEL MUNICIPAL E MICRORREGIONAL

Como parte integrante do Plano, serão apoiadas iniciativas de desenvolvimento territorial em nível municipal e microrregional, levando em consideração características sociais, econômicas e ambientais locais. Essa linha de atuação do Plano envolve a oportunidade e o desafio de se promover, de forma integrada e participativa, a implementação de programas e projetos afins com apoio potencial do Governo Federal, incluindo as seguintes ferramentas: Agenda 21 Municipal, Planos Diretores Municipais, zoneamento ecológico-econômico, planos de desenvolvimento territorial (MDA), projetos de gestão ambiental rural (GESTAR), projetos de gestão ambiental integrada (PDRI) e planos de gestão de recursos hídricos.

Um aspecto fundamental do planejamento para o desenvolvimento territorial em nível microrregional será a estruturação de arranjos produtivos locais – APL em bases sustentáveis, potencializando vantagens comparativas em termos sócio-culturais, econômicas e ambientais, nos termos da estratégia do Plano para fomento a atividades sustentáveis.

5.1.5 - ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO

Os processos de negociação e de tomada de decisões sobre o ordenamento territorial e a gestão ambiental, envolvendo órgãos governamentais e diversos setores da sociedade, devem ser subsidiados por informações sobre características dos recursos naturais e do meio ambiente, “territorialidades” de populações tradicionais, situações de posse, estrutura fundiária, etc. Nesse sentido, os estudos e recomendações de programas de zoneamento ecológico-econômico na área de abrangência do Plano BR-163 Sustentável, por iniciativa do Governo Federal e dos governos estaduais, bem como outros estudos disponíveis, devem fornecer contribuições valiosas para a gestão territorial.

O planejamento e controle do uso do território somente terão efetividade a partir do momento em que os órgãos gestores e a sociedade local tiverem acesso à informação e estiverem ligados em rede para alimentar o sistema. Sob esse aspecto, é de fundamental importância para o desenvolvimento e implantação do zoneamento ecológico-econômico o fornecimento de meios técnicos e capacitação de agentes públicos, sobretudo locais, para gestão do território. Para tanto, as informações devem ser compatíveis com os problemas, as demandas e as propostas de solução elaboradas de maneira participativa, integrada e pactuada com as organizações civis locais e regionais, descentralizando a gestão e fortalecendo a base do sistema de meio ambiente.

5.1.6 - PACTOS SOCIAIS SOBRE O MANEJO DOS RECURSOS NATURAIS

Um elemento importante da estratégia de Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental do Plano BR-163 Sustentável, tanto nas áreas de consolidação da fronteira como nas áreas de conservação e proteção da floresta, será a ampliação de iniciativas inovadoras bem-sucedidas de elaboração e implementação de acordos comunitários sobre o manejo de recursos naturais (por exemplo, manejo de recursos pesqueiros, proteção de matas ciliares, gestão de recursos hídricos, prevenção e controle do fogo e incêndios florestais). Essas iniciativas devem ser implementadas de forma descentralizada, envolvendo amplos setores da sociedade local (agricultores familiares, pecuaristas, madeireiros, extrativistas, ribeirinhos, comunidades indígenas, prefeituras, pescadores amadores e profissionais, etc).

5.1.7 - MONITORAMENTO E CONTROLE AMBIENTAL

Um aspecto fundamental da estratégia de ordenamento territorial e gestão ambiental é a implementação de políticas de monitoramento, licenciamento e fiscalização da aplicação da legislação ambiental, sob uma ótica de gestão compartilhada (União, Estados, Municípios) com transparência e participação da sociedade. Em grande medida, as ações nessa linha de atuação se integram ao Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal, cujos objetivos e diretrizes são plenamente compatíveis com os do Plano BR-163 Sustentável. Nesse sentido, serão fortalecidas as bases operativas do IBAMA nos Municípios de Altamira, Itaituba e Novo Progresso (PA).

Uma prioridade do Plano BR-163 Sustentável será a adoção de um estilo de gestão compartilhada e participativa das ações de monitoramento e controle ambiental, envolvendo parcerias

entre a União, Estados, Ministério Público, prefeituras e instituições da sociedade. Nesse sentido, devem ser aproveitadas e ampliadas as experiências pioneiras bem-sucedidas na região, a exemplo da *Unidade Integrada de Defesa Ambiental* (UNIDA) e o *Grupo de Trabalho da Várzea*, apoiados pelo PROVARZEA, em Santarém. Cabe ressaltar ainda a importância de dinamizar a formação de *Agentes Ambientais Voluntários*, como meio de se promover o engajamento responsável da sociedade local em atividades de monitoramento e fiscalização.

As ações de **monitoramento ambiental** do Plano incluirão como prioridades:

- a) Aprimorar o monitoramento da cobertura florestal por sensoriamento remoto, priorizando áreas críticas de expansão do desmatamento e exploração madeireira ilegal, a detecção de fases iniciais do desmatamento (Por exemplo, abertura de estradas em terras públicas e áreas protegidas) e disponibilização, em tempo hábil, de informações para operações de vigilância e fiscalização, envolvendo o IBAMA, FUNAI e outros órgãos;
- b) Revitalizar o sistema de monitoramento nas viaturas do IBAMA, por meio do sistema Autotrack, e ampliação da capacidade de acompanhamento, em tempo real, das atividades de monitoramento e fiscalização, através de sistemas de comunicação diferenciados, em parceria com outras instituições públicas ou privadas;
- c) Monitorar os recursos pesqueiros, tendo com base o sistema de estatística pesqueira estruturada pelo Provárzea, visando à sua consolidação e ampliação de escala;
- d) Ampliar a rede de estações pluviométricas e fluviométricas de monitoramento de recursos hídricos, priorizando as bacias do Teles Pires, Tapajós e Xingu; e
- e) Fortalecer a capacidade de monitoramento qualitativo dos impactos de atividades antrópicas sobre recursos hídricos (Por exemplo, desmatamento, agrotóxicos, exploração mineral, empreendimentos industriais, resíduos sólidos e esgotos em áreas urbanas) como base para campanhas educativas e atividades de licenciamento e fiscalização.

Na área de **licenciamento ambiental**, as ações prioritárias do Plano incluirão:

- a) Implantar o sistema de cadastro fundiário e ambiental em propriedades rurais, priorizando inicialmente as grandes propriedades rurais. O sistema deve considerar questões essenciais, como o licenciamento de atividades florestais, o planejamento de Reservas Legais e Áreas de Preservação Permanente - APP em relação a propriedades vizinhas e áreas protegidas, a integração com o cadastro georeferenciado de propriedades rurais do INCRA e o envolvimento do Ministério Público na efetivação de termos de ajustamento de conduta (TAC);
- b) Implementar medidas para facilitar o licenciamento do manejo florestal, inclusive por meio do Projeto de Lei de Gestão de Florestas Públicas;
- c) Efetivar, no médio prazo, a outorga pelo uso da água, nos rios Tapajós, Tele Pires, Xingu, Jamanxim e Curuá, de forma articulada à implantação de sistemas estaduais de gerenciamento de recursos hídricos.

Na área de **vigilância e fiscalização**, as ações prioritárias incluirão as seguintes ações:

- a) Priorizar os casos graves de desrespeito à legislação ambiental (por exemplo, grandes derrubadas vinculadas a atos de grilagem em terras públicas);
- b) Intensificar as atividades de fiscalização integrada da legislação ambiental, trabalhista e fundiária, consolidando a cooperação entre os órgãos federais e estaduais afins;
- c) Respaldar a fiscalização nos instrumentos de monitoramento ambiental e no aumento da capacidade investigativa de instituições parceiras (Polícia Federal, Polícias estaduais, ABIN, Ministério Público);
- d) Integrar os sistemas informatizados de monitoramento, licenciamento e fiscalização ambiental;
- e) Articular a fiscalização com campanhas educativas e outros incentivos à prevenção e recuperação de danos ambientais; e
- f) Apoiar ostensivamente as atividades de vigilância e fiscalização de unidades de conservação e terras indígenas.

5.1.8 - NÚCLEOS URBANOS

Um aspecto fundamental do ordenamento territorial e gestão ambiental, e da estratégia do Plano BR-163 Sustentável como um todo, é a estruturação dos núcleos urbanos, considerando suas funções de apoio à produção (energia, armazenagem, transportes, comunicações) e de prestação de serviços essenciais à qualidade de vida de seus habitantes (saneamento básico, destinação de resíduos sólidos, saúde, educação, segurança pública). Em grande medida, as ações do Plano relacionadas a essas questões se integram nos demais eixos temáticos do Plano (inclusão social, infra-estrutura, fomento). No âmbito do eixo temático de ordenamento territorial e gestão ambiental, as ações mais relevantes dizem respeito ao apoio à elaboração de Agendas 21 municipais, planos diretores municipais, gestão de recursos hídricos e resolução de questões fundiárias em núcleos urbanos como Rurópolis e Trairão.

AÇÕES PRIORITÁRIAS POR MESORREGIÃO

a) MESORREGIÃO NORTE - CALHA DO AMAZONAS E TRANSAMAZÔNICA

Na Mesorregião Norte, a estratégia de ordenamento territorial e gestão ambiental do Plano BR-163 Sustentável incluirá as seguintes linhas de atuação e ações prioritárias:

1) Consolidação de assentamentos rurais na Transamazônica: implementação de ações prioritárias de regularização fundiária e elaboração de planos de desenvolvimento de assentamentos (PDA), de forma articulada a ações previstas nos eixos temáticos de fomento, inclusão social e infra-estrutura;

2) Criação de novos assentamentos rurais: realização de estudos sobre a criação de novos Projetos de Assentamentos Agroextrativista (PAE) nas seguintes áreas reivindicadas por movimentos sociais: Vila Amazônia/Jurutí Velho, Paiol, Apolinário, Bota Belterra, Cumuru, Sacrifício, São Pedro e Eixo Forte;

3) Ordenamento fundiário e gestão ambiental na várzea: a) realização de ações de regularização fundiária em ambientes de várzea na calha do Amazonas e afluentes, priorizando modalidades que envolvem a concessão de uso a comunidades ribeirinhas, mediante a elaboração de planos de uso

sustentável dos recursos naturais; b) apoio para a elaboração de acordos sobre o manejo de recursos pesqueiros e outros recursos naturais na várzea, com apoio do Pró-várzea;

4) Criação de novas unidades de conservação: a) criação de novas UC de uso sustentável e proteção integral ao Norte da calha do Amazonas, conforme entendimentos entre o Governo do Pará e o Governo Federal, considerando os indicativos do ZEE-Pará; b) apoio à criação das Reservas Extrativistas (RESEX) Bacajá (Anapú), Cuminapanema (Alenquer), Paiol (Óbidos); e Renascer (Prainha) e Paru (Almerim); c) realização de estudos sobre a criação de novas UC em ecossistemas de várzea, na Calha do Rio Amazonas;

5) Consolidação de unidades de conservação: a) apoio à implantação das RESEX Verde para Sempre, Tapajós-Arapiuns e outras áreas a serem criadas (demarcação, elaboração de planos de manejo, criação e consolidação de conselhos deliberativos e gestão de conflitos); b) apoio à implantação das FLONA Itaituba I e II, Mulata e Saracá-Taquera (elaboração e implantação de planos de manejo); c) consolidação e ampliação de iniciativas inovadoras de manejo florestal desenvolvidas na FLONA do Tapajós; d) implementação de ações prioritárias de consolidação de UC de proteção integral, incluindo a implantação dos Planos de Manejo do PARNA da Amazônia e da REBIO do Rio Trombetas, elaboração do Plano de Manejo da ESEC do Jarf, apoio ao monitoramento, vigilância e gestão de conflitos, inclusive em áreas de entorno;

6) Terras Remanescentes de Quilombos: a) resolução de pendências de regularização fundiária nas seguintes áreas: Pacoval, Cabeceira, Água Fria, Boa Vista, Trombetas, e Erepecuru; b) regularização de novas TRQs nas seguintes áreas: Arapemã, Saracura, Tiningú, Murumuru, Murumutuba e Bom Jardim;

7) Consolidação de terras indígenas: a) emissão de portaria declaratória da TI Trombetas-Mapuera; b) conclusão da demarcação da TI Zoé; c) conclusão de estudos de delimitação da TI Cachoeira Seca; d) conclusão de estudos sobre presença indígena no médio e baixo Tapajós; e) realização de estudo sobre a criação da TI Pontal Apiaká, reivindicada pela comunidade indígena Apiaká; f) realização de levantamentos etnoecológicos nas Tis; e g) realização de ações de vigilância e proteção das terras indígenas;

8) Desenvolvimento territorial em nível municipal e microrregional: a) elaboração de Agenda 21 Local nos Municípios de Rurópolis, Altamira, Itaituba, e Trairão; b) elaboração de Planos Diretores Municipais em Santarém, Altamira e Itaituba; c) elaboração de planos de gestão de recursos hídricos do Baixo Tapajós e Baixo Xingu; d) implementação do Plano de Gestão Ambiental Rural - GESTAR da BR-163 nos Municípios de Altamira, Itaituba, Rurópolis, Trairão e Placas; (GESTAR BR-163) e os Municípios de Santarém, Belterra e Juruí (GESTAR Baixo Amazonas); e

9) Monitoramento e Controle Ambiental: a) consolidação de sistema de monitoramento de recursos pesqueiros na calha do Amazonas (a partir de iniciativa do Provárzea); b) monitoramento da cobertura vegetal em áreas críticas de expansão do desmatamento e exploração madeireira ilegal; c) consolidação da Unidade de Defesa Ambiental (UNIDA) em Santarém, como modelo de gestão ambiental descentralizada e participativa; d) implantação e consolidação de bases operativas do IBAMA, em Itaituba e Altamira, assumindo progressivamente caráter de gestão compartilhada e participativa; e e) implantação do cadastro fundiário e ambiental em médias e grandes propriedades.

b) MESORREGIÃO CENTRAL - MÉDIOS XINGU E TAPAJÓS

Na Mesorregião Central, a estratégia de ordenamento territorial e gestão ambiental do Plano BR-163 Sustentável incluirá as seguintes linhas de atuação e ações prioritárias:

1) *Regularização Fundiária*: realização de ações de levantamento ocupacional e implantação do cadastro rural georeferenciado, com prioridade para a faixa de influência direta da Rodovia BR-163 entre Divisa MT/PA e Trairão, objetivando a regularização fundiária, combate à grilagem e definição de áreas para a criação de novos assentamentos;

2) *Assentamentos rurais*: a) criação de novos assentamentos rurais, preferencialmente nas modalidades PDS e PAF, em áreas ocupadas por produtores familiares de boa fé em terras públicas; b) apoio à consolidação de assentamentos existentes (PAs Santa Julia e Nova Fronteira) por meio da implementação de ações prioritárias de regularização fundiária e elaboração de PDAs, de forma articulada a planos de desenvolvimento territorial e outras ações previstas no Plano;

3) *Criação de novas unidades de conservação*: a) criação do Mosaico de Unidades de Conservação da Terra do Meio (PA), contemplando: PARNA Terra do Meio/Serra do Pardo, RESEX ou RDS Iriri-Entre Rios, RDS Xingu, transformação da FLONA Xingu em UC de proteção integral (com provável incorporação ao PARNA da Terra do Meio), uma APA em São Félix do Xingu e outra UC de proteção integral nas nascentes da Serra do Cachimbo; b) a Oeste da BR-163, avançar nos processos de criação dos Parques Nacionais do Rio Novo (PA), Juruena (MT) e Alto Maués (AM) e das Florestas Nacionais de Crepori e Rio Novo II (estudos, vistorias, consultas públicas, etc.); e c) criação da RESEX Apuí;

4) *Florestas Públicas*: desenvolver o primeiro Plano Anual de Outorga Florestal para a região, como caso piloto da aplicação da lei de gestão de florestas públicas;

5) *Consolidação de Unidades de Conservação*: a) apoio à implantação da RESEX Riozinho do Anfrísio e de outras áreas a serem criadas (regularização fundiária, demarcação e sinalização, elaboração de plano de manejo, criação de conselho deliberativo); b) apoio à implantação da FLONA de Altamira (elaboração e implantação de Plano de Manejo); c) apoio à implantação do mosaico de UC estaduais no Sudeste do Amazonas: RDS Estadual Bararati; Floresta Estadual Secunduri, Parque Estadual Aripuanã, Floresta Estadual Apuí, Floresta Estadual Manicoré, RDS Estadual Aripuanã, Parque Estadual de Guariba e Parque Estadual de Sucunduri, em conjunto com a RESEC do Apiacás;

6) *Consolidação de terras indígenas*: a) demarcação, homologação e desintrusão da TI Apyterewa; b) homologação da TI Baú; c) demarcação da TI Kuruaya; d) concluir estudos e demarcação a TI Xypaya; e) realização de levantamento fundiário pelo FUNAI e INCRA na área da TI Kayabi, cuja demarcação encontra-se *sub-judice*; e) realização de levantamentos etnoecológicos; e f) realização de ações de vigilância e proteção das terras indígenas;

7) *Desenvolvimento territorial em nível municipal e microrregional*: a) elaboração de Agenda 21 Local no Município de Novo Progresso; b) Implementação de Plano de Gestão Ambiental Rural (GESTAR BR-163), englobando os municípios de Novo Progresso, Altamira (localidade de Castelo de Sonhos) e Jacareacanga; c) Planos Diretores Municipais; d) planos de gestão de recursos hídricos: médio Xingu e médio Tapajós;

8) *Acordos sociais sobre o manejo de recursos naturais*: apoio para iniciativas educativas e de mobilização social sobre a prevenção e prevenção e controle do fogo e incêndios florestais, bem como a conservação de matas ciliares;

9) *Monitoramento e Controle Ambiental*: a) implantação e consolidação de bases operativas do IBAMA em Novo Progresso e São Félix do Xingu, com crescente participação de órgãos estaduais, prefeituras e entidades da sociedade; b) monitoramento da cobertura florestal em áreas críticas de expansão do desmatamento ilegal e exploração madeireira; c) monitoramento e controle de atividades garimpeiras; d) implantação do SLAPR em médias e grandes propriedades tituladas pelo INCRA e ITERPA e e) ações integradas de fiscalização;

10) *Ações complementares*: a) apoio a iniciativas de vigilância no Campo de Instrução da FAB, na Serra do Cachimbo, por parte da FAB/MD; b) realizar estudos de diagnóstico e planos de recuperação de áreas degradadas pela exploração mineral, priorizando a área de influência da “Transgarimpeira” / Castelo dos Sonhos.

c) MESORREGIÃO SUL - NORTE MATOGROSSENSE

Na Mesorregião Sul, a estratégia de ordenamento territorial e gestão ambiental do Plano BR-163 Sustentável incluirá as seguintes linhas de atuação e ações prioritárias:

1) *Regularização Fundiária*: realização de ações de levantamento ocupacional, implantação do cadastro rural georeferenciado e regularização fundiária em áreas prioritárias, priorizando produtores familiares e estabelecimentos rurais da agropecuária moderna;

2) *Assentamentos rurais*: a) criação de novos assentamentos, preferencialmente nas modalidades PDS e PAF, em áreas ocupadas por produtores familiares com potencial de sustentabilidade econômica e ambiental; b) apoio à consolidação de assentamentos em Municípios como Peixoto de Azevedo e Guarantã do Norte, por meio da implementação de ações prioritárias de regularização fundiária e elaboração de PDA, de forma articulada a planos de desenvolvimento territorial em nível municipal e microrregional e outras ações previstas no Plano;

3) *Apoio à produção sustentável em médias e grandes propriedades*, caracterizadas pela agricultura moderna e a pecuária extensiva: realização de medidas voltadas ao aumento da produtividade em áreas desmatadas, incluindo práticas conservacionistas do solo, monitoramento e controle de defensivos agrícolas, manejo de pastagens e recuperação de áreas degradadas, bem como incentivos à valorização de matas ciliares e outras áreas florestadas, recuperação de Áreas de Preservação Permanente e Reservas Legais, por meio do apoio a atividades educativas a programas de certificação e à implantação de sistema de cadastro fundiário e ambiental em propriedades rurais;

4) *Criação e consolidação de unidades de conservação*: a) realização de estudos, em conjunto com o Governo de Mato Grosso, sobre potencialidades para a criação de novas unidades de conservação de uso sustentável e proteção integral; b) realização de ações prioritárias de consolidação de UC existentes (regularização fundiária, planos de manejo, demarcação e sinalização, gestão de conflitos, áreas de entorno), incluindo: APA do Salto Magesi; Parque Estadual de Cristalino (I e II) e ESEC do Rio Ronuro;

5) *Consolidação de Terras Indígenas*: a) emissão de portaria declaratória da TI Batelão; b) concluir estudos de delimitação das áreas Estação Parecis e Ponte de Pedra; c) apoio a campanhas de proteção e recuperação de matas ciliares do Rio Xingu e afluentes, no entorno do Parque Indígena do Xingu; d) realização de levantamentos etnoecológicos; e e) realização de ações de vigilância e proteção das terras indígenas;

6) *Desenvolvimento territorial em nível municipal e microrregional*: a) elaboração de Agenda 21 Local nos municípios de Alta Floresta, Novo Mundo, Guarantã do Norte, Matupá e Nova Guarita; b) implementação do Plano de Gestão Ambiental Rural (GESTAR), Portal da Amazônia, englobando os municípios de Colíder, Paranaíta, Alta Floresta, Apicás, Carlina, Guarantã do Norte, Matupá, Nova Bandeirantes, Nova Canaã do Norte, Nova Guarita, Nova Monte Verde, Nova Santa Helena, Novo Mundo, Peixoto de Azevedo, Terra Nova do Norte e Marcelândia;

7) *Acordos sobre manejo de recursos naturais*: a) apoio à consolidação e ampliação de pactos sobre a prevenção do fogo e incêndios florestais; b) apoio à conservação e recuperação de matas ciliares, Áreas de Preservação Permanente e Reservas Legais, contemplando as necessidades de gestão ambiental no entorno de áreas protegidas.

5.2 – FOMENTO A ATIVIDADES PRODUTIVAS

Um entendimento essencial no Plano BR-163 Sustentável é o de que é falsa a dicotomia entre conservação da floresta e desenvolvimento econômico. É perfeitamente possível e desejável combinar a conservação e a exploração econômica sustentável dos recursos naturais com inovação tecnológica, desde que esta se dê de forma racional e com base em um adequado ordenamento territorial.

De acordo com todos os prognósticos, a partir da conclusão da pavimentação da BR-163 e da restauração do trecho já pavimentado, é de se esperar uma intensificação dos fluxos migratórios para a região, que demandarão medidas concretas de fomento da atividade produtiva e de geração de emprego. Tal situação derivará das oportunidades geradas pela simples facilitação do acesso à região e, principalmente, da transformação do porto de Santarém (e possivelmente Miritituba) em principais escoadores da ampla e crescente produção de grãos do Centro-Norte mato-grossense.

A estratégia de fomento a atividades produtivas do Plano BR-163 Sustentável se fez com base na estratégia concebida pelo PAS para a Amazônia Brasileira e será norteada pelas seguintes diretrizes:

- a) Fortalecimento de cadeias produtivas e arranjos produtivos locais, possibilitando a agregação de valor, com geração de emprego e renda para as populações locais;
- b) Valorização da floresta, para fins de manejo sustentável de produtos madeireiros e não madeireiros, como componente da estratégia de ordenamento territorial e desenvolvimento regional do Plano e reconhecimento da diversidade sócio-cultural e ambiental no desenho das atividades econômicas;
- c) Estimulo à maior produtividade de áreas já desmatadas e recuperação de áreas degradadas, por meio de incentivos à agricultura ecológica, manejo de pastagens, sistemas agro-florestais e outras práticas sustentáveis;
- d) Apoio e consolidação de projetos de incentivo à produção agrícola sustentável e ao uso múltiplo da floresta por populações tradicionais e populações indígenas.

Assim, uma questão fundamental será a aplicação das diretrizes estratégicas e prioridades do Plano como referenciais para orientar políticas públicas diretamente relacionadas ao fomento a atividades produtivas, com destaque para instrumentos de crédito, de assistência técnica e extensão rural e de pesquisa científica e tecnológica.

Tal contexto, somado às lições aprendidas com experiências históricas na região, embasa constatações essenciais para a inovação almejada por Governo e sociedade, tais como a de que

inclusão social não pode ser realizada por intermédio de modelos assistencialistas e, sim, intimamente associada à produção, única alternativa capaz de gerar emprego e renda, (um indicador dessa afirmativa é a ociosidade e a emigração nos PA); e a de que Ciência, Tecnologia e Inovação (C/T&I) tem papel fundamental na concepção e implementação de um novo modo de produzir, capaz de assegurar crescimento econômico, inclusão social e conservação ambiental.

A grande inovação do Plano BR-163 Sustentável é a integração da inserção social com a produção sustentável, produção tecnologicamente avançada e ordenada por regras claras definidas pelo Estado.

5.2.1 – CADEIAS PRODUTIVAS E ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS

O desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais (APL) pode vir a ser um importante instrumento de promoção do desenvolvimento econômico na região. Um APL caracteriza-se por uma concentração em determinada cidade ou região de empresas setorialmente especializadas (com predominância de micro e pequenas), que mantêm vínculos de articulação, interação, cooperação e aprendizagem entre si e com outros agentes como Governo, associações empresariais, de crédito, de ensino, etc.

Neste ambiente geográfico, em geral, são encontrados além das empresas produtoras de bens e serviços finais, fornecedoras de insumos, equipamentos e componentes, prestadoras de serviços, distribuidoras, serviços especializados de apoio à produção, à comercialização e ao desenvolvimento tecnológico de produto e ao processo de gestão. Há, também, rede de instituições públicas e privadas dedicadas à formação e treinamento de recursos humanos, pesquisa, desenvolvimento e engenharia, mercado de trabalho estruturado para o atendimento das atividades específicas do APL, infra-estrutura produtiva e comercial, agências de promoção e de financiamento.

Na área de influência da BR-163, como em toda a Amazônia, não existem aglomerações produtivas que atendam a todas essas condições. As atividades com potencial de formar APL estão em início de organização. Uma concepção mais simplificada de APL, entretanto, pressupõe que “onde houver produção de qualquer bem ou serviço haverá sempre um arranjo em seu entorno, envolvendo atividades e atores relacionados à sua comercialização, assim como à aquisição de matérias-primas, máquinas e demais insumos”. Tal concepção permite trabalhar, dentro do conceito de APL, os arranjos embrionários na área da BR-163.

Cabe ressaltar que o manejo e a indústria florestal, bem como a agropecuária e a agroindústria, além do grande potencial que apresentam, proporcionam os melhores resultados em termos de geração de emprego. Segundo estudo da ADA de 2000, para cada R\$ 1 milhão investidos, geravam-se 283 empregos na agroindústria e 178 na agropecuária, contra 39 e 21 em serviços e na média de outras indústrias. Assim, o Plano deve promover estudos de identificação das cadeias produtivas e das vocações regionais.

Dessa forma, a busca incessante de agregação de valor à produção local deve ser um dos principais norteadores de uma estratégia geral de desenvolvimento para a região. A identificação do potencial econômico da região permite a adoção de uma estratégia geral voltada para a consolidação de cadeias produtivas, dadas a frequência e a importância local. O desenvolvimento desses Arranjos poderá ser um importante instrumento de promoção do desenvolvimento sustentável na região.

A implementação das cadeias produtivas deve vir acompanhada de uma visão de utilização sustentável dos recursos naturais, envolvendo técnicas de manejo florestal sustentável a utilização de tecnologias agroecológicas, melhoramento das pastagens e controle das zoonoses no rebanho, difusão das regras de controle de uso de agrotóxicos, etc. A difusão da pesquisa e do conhecimento técnico, neste caso, tem vital importância.

O Plano da BR-163 deve-se dedicar ao estudo das possibilidades de transformação da estrutura produtiva local, envolvendo os segmentos com maior vocação na região, através de projetos que resultem em uma maior agregação de valor à produção. Entre os de maior potencial, podem ser relacionados:

a) Grãos: desenvolvimento do segundo ciclo (plantas de esmagamento e processamento) e do terceiro (avicultura e suinocultura);

b) Pecuária bovina: desenvolvimento da indústria frigorífica, de laticínios e de beneficiamento e industrialização do couro, melhoramento das pastagens, buscando ampliar a produção com base no aumento da produtividade;

c) Madeira: beneficiamento da madeira, desenvolvimento da indústria de mobiliário, chapas e compensados, de celulose e papel, aproveitamento de resíduos madeireiros;

d) Recursos Florestais: beneficiamento da produção extrativa local, desenvolvimento da indústria farmacêutica, cosmética, de óleos, resinas e gomas elásticas e não-elásticas e da indústria de alimentos naturais e funcionais e plantas ornamentais;

e) Minério: beneficiamento da bauxita (alumina e alumínio) das minas de Oriximiná;

f) Algodão: beneficiamento da pluma e da indústria têxtil;

g) Outros segmentos: industrialização do pescado, da fruticultura, desenvolvimento de indústrias de bens de consumo e voltadas ao suprimento das demandas do parque produtivo agrícola e florestal (máquinas e implementos agrícolas e florestais, sementes, fertilizantes, etc); e

h) Serviços: elaboração e manutenção de planos de manejo florestal, levantamento topográfico, laboratório de teste de produtos florestais.

Por fim, uma série de iniciativas devem ser implementadas ou intensificadas pelo Governo Federal, em parceria com os governos estaduais e municipais. São ações relacionadas às atividades tradicionais da região, que não devem ter a pretensão de, por si só, alterar o panorama econômico da região, mas que devem contribuir de forma expressiva para o alavancamento do desenvolvimento regional. O fortalecimento da agricultura familiar e, particularmente de atividades relacionadas à exploração agro-florestal, a ampliação e melhoria dos Projetos de Assentamentos, o fomento às atividades relacionadas à economia solidária, e a ampliação da infra-estrutura institucional complementam a estratégia geral para as ações de fomento às atividades produtivas a serem implementadas, com ênfases condicionadas às especificidades de cada uma das mesorregiões.

5.2.2 – FORTALECIMENTO DA PRODUÇÃO FAMILIAR

O apoio à agricultura familiar deve estar entre as prioridades do Plano BR-163 Sustentável. Deve-se dar suporte à comercialização da produção através da garantia de financiamento e do contínuo funcionamento das estradas, além de políticas e incentivos adequados à viabilização da produção

familiar como, por exemplo, o estabelecimento de programas que organizem o comércio inter municipal, tanto na venda de produtos quanto na aquisição de insumos por meio de consórcios.

As seguintes ações relacionadas à agricultura familiar são propostas para o período 2005/2007: a) fomentar projetos de diversificação econômica e agregação de valor na agricultura familiar; b) ampliar o montante contratado do PRONAF para R\$ 150 milhões nas safras 2005/06 e 2006/07; c) ampliar as aquisições de alimentos provenientes da agricultura familiar; e d) montagem de uma rede de comercialização da produção da agricultura familiar.

Deve-se também incentivar o manejo florestal sustentável através da desburocratização e facilitação na concessão de créditos adequados feitos por agências públicas (ADA, BASA, BB, BNDES), bem como estabelecer linhas de microcrédito solidário menos burocráticas e mais acessíveis aos agricultores familiares, favorecendo a viabilização da produção agroflorestal, por exemplo, com a criação de pólos do PROAMBIENTE no eixo da BR-163. As estratégias para a produção familiar incluem ainda a elaboração de Planos de Desenvolvimento Rural Sustentável (ver item 5.1.4), envolvendo a assessoria técnica e extensão rural pública de qualidade, voltadas à agricultura sustentável e ao manejo florestal, a realização de campanhas de conscientização para o combate da prática de corte e queima, o incentivo à agroecologia; incentivo à criação de cooperativas de crédito, a criação de redes e/ou centrais de comercialização da produção, a implantação de escolas agrotécnicas e das casas familiares rurais, o desenvolvimento de tecnologias de beneficiamento de produtos florestais, na implantação de campos de produção de mudas e distribuição de sementes como forma de fomentar a recuperação de áreas degradadas, entre outras.

O investimento na melhoria dos assentamentos do INCRA e na ampliação de seu número é uma das medidas estratégicas para a promoção do desenvolvimento na região. A superação de problemas relacionados à regularização fundiária, grilagem no entorno e nas próprias áreas, más condições das estradas, dificuldades na comercialização da produção e na obtenção de crédito, falta de energia elétrica, além de inúmeros conflitos sociais é condição básica para se alcançar aquele objetivo.

Deve-se, sobretudo, apostar na reformulação do modelo de reforma agrária dos assentamentos na região para um modelo sustentável que inclua o desenvolvimento do Plano de Desenvolvimento Ambiental (PDA) em cada assentamento rural e áreas de pequenos agricultores familiares, com estrutura que favoreça a viabilidade socioeconômica (envolvendo o escoamento da produção e o acesso a serviços básicos de educação e saúde) e respeito à legislação ambiental. Dessa forma, devem ser impulsionados em toda a região os Projetos de Assentamentos Florestais, Extrativistas e Sustentáveis. A proposta é assentar 40 mil novas famílias em projetos deste tipo nos próximos três anos, além de buscar ocupar os 47 mil lotes ociosos nos projetos de assentamento já existentes.

5.2.3 – USO SUSTENTÁVEL DA FLORESTA

As florestas cobrem a maioria da área de abrangência do Plano BR-163 Sustentável e ações de promoção de sua conservação e proteção devem ser acompanhadas de um forte estímulo a atividades de uso sustentável que valorizem a floresta em pé, trazendo benefícios para a população local e funcionando como uma barreira à expansão desordenada da fronteira.

No que se refere especificamente ao fomento à atividade econômica florestal e extrativista, válida para toda a área de abrangência do Plano, o foco principal deve ser no estímulo a práticas de manejo florestal sustentável de florestas naturais, envolvendo produtos madeireiros e não-madeireiros,

aliado à proteção de áreas com alto valor para conservação. Ao mesmo tempo, serão necessárias ações para incentivar a recuperação e reflorestamento de áreas degradadas, com ou sem fins produtivos.

Como esta cadeia produtiva tem baixo aproveitamento de matéria-prima e trabalha ainda com produtos de baixo valor agregado, esforços devem ser feitos no campo da inovação tecnológica e capacitação para aumentar a eficiência do aproveitamento da matéria-prima e dos resíduos, bem como para aumentar a agregação de valor local.

Deve ser enfatizado como fundamental manter e potencializar a diversificação dos sistemas produtivos locais, agregando valor à produção florestal, com base em arranjos produtivos que valorizem a biodiversidade, assim como implementar políticas integradas de financiamento, assistência técnica, comercialização e legislação diferenciada, privilegiando a inserção de pequenos e médios empreendimentos geradores de empregos locais duráveis.

As atividades de fomento ao uso sustentável da floresta devem levar em conta a heterogeneidade de espaços públicos e privados, preconizados na estratégia de ordenamento territorial do Plano (ver item 5.1), e as características específicas das populações locais e setores econômicos que devem atuar como parceiros ativos em seu desenho e implementação (por exemplo, madeireiros, agricultores familiares, ribeirinhos, populações extrativistas, comunidades indígenas, quilombolas, etc.).

Uma parte significativa das atividades de fomento do Plano devem-se inserir nas novas políticas de gestão de florestas públicas, que encontram-se em debate no Congresso Nacional onde tramita o Projeto de Lei n.º 4.776/2005. Devem ser viabilizadas também ações que privilegiem e valorizem as Reservas Legais e outras áreas de floresta em propriedades privadas como áreas de produção florestal sustentável. Estes modelos devem considerar a integração das atividades agropecuárias com a atividade florestal e ambas com a produção de energia e desenvolvimento da agroindústria e indústria florestal.

Entre as ações previstas para o período 2005 a 2007 estão: a) implementação do modelo de gestão de florestas públicas; b) assistência técnica em práticas de manejo florestal sustentável; c) apoiar as organizações extrativistas da Amazônia e d) apoiar a implantação de Pólos Pioneiros do PROAMBIENTE.

5.2.4 – ECONOMIA SOLIDÁRIA

O apoio às atividades relacionadas à economia solidária tem uma grande importância em toda a área do Plano, devido às características da economia local. Essas atividades têm um grande potencial de desenvolvimento nas áreas urbanas e, mesmo, nas rurais, por meio da formação de cooperativas de trabalhadores. As ações nessa área, entre 2005 e 2007, compreendem fomentar a geração de trabalho e renda em atividades de economia solidária bem como qualificar trabalhadores beneficiários de ações do sistema público de emprego e de economia solidária. Ressalte-se, porém, que a execução de ambas está vinculada à apresentação de demanda formal por parte das entidades locais e Governos nos termos que regem a execução de cada um deles. Em relação ao fomento à geração de trabalho e renda, é necessário que sejam apresentados projetos ligados à autogestão de empreendimentos produtivos, seguindo as orientações da Secretaria Nacional de Economia Solidária do MTE. Com vistas ao atendimento de demandas nos municípios da área do Plano, propõe-se a adoção dos seguintes procedimentos: a) audiências públicas envolvendo as comunidades e agentes sociais representativos; b) elaboração de matriz de qualificação e intermediação de mão-de-obra, estreitamente associada às ações

e projetos de desenvolvimento local; e c) implementação conjunta de ações de qualificação social e profissional. A partir do levantamento das potencialidades socioeconômicas da região, será possível a definição de metas físicas e a formatação do orçamento necessário para o desenvolvimento das ações.

5.2.5 – TURISMO ECOLÓGICO

Em relação às vocações regionais, uma atenção especial deve ser dada ao turismo ecológico. As notáveis belezas naturais e a maior proximidade dos mercados do Hemisfério Norte são vantagens comparativas que devem ser aproveitadas. Para tanto, tornam-se necessários estudos e investimentos em infra-estrutura hoteleira e aeroportuária, sendo Santarém o receptor prioritário destas inversões.

A consulta aos estudos elaborados pelo Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal – que abrange, entre outros, inventário, diagnóstico e planejamento do ecoturismo nas mesorregiões do extremo Norte mato-grossense (Pólo Amazônia Matogrossense) e da Calha do Amazonas (Pólo Tapajós) - deve ser incentivada como forma de balizar o planejamento dessa atividade e orientar os investimentos do poder público e privado na área da BR-163.

Entre as atividades previstas pelo Programa Nacional de Ecoturismo e pelo Proecotur para o período 2005 – 2007 estão: a) realização de cursos de capacitação em ecoturismo voltados para o *trade* turístico e a população local; b) realização de oficinas de discussão das estratégias elaboradas pelo Proecotur em parceria com o Ministério do Turismo e debates nos Fóruns Estaduais de Turismo e nos Conselhos Municipais de Turismo; c) construção de uma carteira de projetos de ecoturismo de base comunitária, visando apoiar pequenos empreendimentos de associações comunitárias em áreas com potencial ecoturístico comprovado; d) apoio à implementação das unidades de conservação já constituídas, como o Parque Estadual do Cristalino, o Parque Nacional da Amazônia, a Floresta Nacional do Tapajós, a Reserva Extrativista Tapajós-Arapiuns e as Áreas de Proteção Ambiental de Alter do Chão (Santarém) e de Aramanaí (Belterra) e e) Implementação do Sistema de Informação Georeferenciado-SIG para o desenvolvimento do ecoturismo.

O Programa de Regionalização “Roteiros do Brasil” é instrumento fundamental para o desenvolvimento sustentável do turismo, contemplando ações e estratégias capazes de influenciar diretamente no processo de formulação, mobilização, execução e comercialização do produto turístico e na definição dos instrumentos de política e gestão pública da atividade.

5.2.6 – INSTRUMENTOS DE PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO

PESQUISA

A pesquisa científica e tecnológica deve assumir um papel fundamental na concepção e implementação de um novo modo de produzir, capaz de assegurar crescimento econômico, inclusão social e conservação ambiental. Assim, deve ser viabilizada a internalização das diretrizes e prioridades do Plano BR-163 Sustentável em programas de pesquisa em ciência e tecnologia, no âmbito da EMBRAPA e do Ministério da Ciência e Tecnologia. Será necessário apoiar instituições de pesquisa e ensino, inclusive as universidades públicas, para darem suporte ao conhecimento científico e tecnológico, voltado para a estruturação de economias sustentáveis, inclusive arranjos produtivos locais.

O fortalecimento de instituições públicas de pesquisa e ensino, objetivando o aproveitamento de suas contribuições para a viabilização de atividades produtivas sustentáveis, inclusive em termos de recursos humanos capacitados, deve ser priorizado no Plano.

CRÉDITO

Quanto ao crédito, essencial para a promoção do desenvolvimento, recursos para o financiamento de projetos são disponibilizados pelas agências públicas de crédito. O FCO dispõe de R\$ 431,5 milhões apenas para o Mato Grosso em 2005 e o FNO, R\$ 234,6 milhões para o Pará, no mesmo ano. Deve-se também buscar aproximar as fontes de crédito dos potenciais contratantes de financiamento. O número de agências do BASA (são atualmente 11 na área do Plano) deve ser acentuadamente ampliado, assim como das agências do Banco do Brasil (36).

ASSISTÊNCIA TÉCNICA

A infra-estrutura institucional disponível na área de influência da BR-163 deve estar no centro da definição das ações estratégicas envolvendo o fomento das atividades produtivas. O fortalecimento das instituições oficiais de assistência técnica e extensão rural - ATER (IDAM – Amazonas, EMPAER-MT – Mato Grosso e EMATER – Pará) será prioridade nesse terreno.

Deve-se buscar a viabilização de um novo modelo de assistência técnica, incluindo entre suas prioridades: a) a gestão integrada dos recursos naturais (manejo florestal, agricultura e pecuária em bases sustentáveis, recuperação de áreas degradadas, Reservas Legais e APPs, pesca sustentável); b) fortalecimento de cadeias produtivas locais; c) fomento a processos educativos de formação e capacitação junto a agricultores familiares e populações indígenas; e d) fortalecimento das estruturas e dos recursos humanos das instituições governamentais e entidades da sociedade civil que atuam na ATER, para atender a demanda dos trabalhadores rurais e populações tradicionais. Nessa área, as ações propostas são: i) ampliar o número de escolas de ATER até 2007, buscando garantir pelo menos uma unidade em cada município; e II) elevar o número de técnicos por escola.

Enfim, o desenvolvimento da área do Plano constitui um desafio e uma oportunidade para inovações no uso do território que apontam para o futuro, implementando um novo modo de produzir baseado na C/T&I e solucionando o grande confronto entre valorização da floresta e expansão da agroindústria e da pecuária, confronto em que estão embutidos os demais conflitos – grande e pequeno produtor, expansão das exportações e internalização de seus benefícios, diretrizes gerais e demandas mesorregionais, entre outros. O confronto entre sustentabilidade sócio ambiental das florestas e expansão da agroindústria e da pecuária, diz respeito, sobretudo, às áreas do Plano compreendidas no Estado do Pará, do Amazonas e parte do Noroeste matogrossense, onde se encontram amplas extensões florestais habitadas por populações tradicionais com baixas densidades e se trava o combate da grilagem das terras para exploração da madeira e pecuária. Trata-se, nessa imensa área, de ordenar a nova onda de povoamento e seus impactos.

AÇÕES PRIORITÁRIAS POR MESORREGIÃO

a) MESORREGIÃO NORTE - CALHA DO AMAZONAS E TRANSAMAZÔNICA

O fortalecimento da agricultura familiar, estancando sua expropriação, propiciando a sua inserção da produção familiar na produção e nos benefícios sociais por elas gerados, demanda a concepção e execução de uma “logística do pequeno”. Ao contrário da logística das grandes corporações internacionais, que dispensam a posse da terra utilizando-se da terceirização (à exceção dos grupos nacionais), a logística do pequeno produtor requer a permanência na terra, além da ampliação das redes de conexão, ressaltando vicinais, energia, comunicação e, sobretudo, uma rede de comercialização organizada.

Na sub-área da Transamazônica Oriental, trata-se consolidar definitivamente a pequena produção herdada dos projetos governamentais de colonização, cujo pólo é Altamira, mediante regularização fundiária e logística e industrialização de alimentos, da madeira e de bens voltados para o suprimento da demanda do parque produtivo local, contando com energia hidroelétrica, além das oportunidades com biodiesel e biomassa florestal. O apoio aos pólos do Proambiente é vital. Para a sociedade, o Zoneamento Ecológico-Econômico é considerado importante tanto na escala do Plano, quanto na escala local para a definição da reserva legal dos estabelecimentos.

Na sub-área da Calha do Amazonas, a situação é mais complexa, coexistindo atividades econômicas mais diversificadas, tradicionais e novas no âmbito do subsistema urbano de Santarém. A evasão da população dos Projetos de Assentamento para as cidades é gritante – apenas 30% dos lotes estão hoje ocupados – ocasionando o crescimento desordenado e a favelização. As potencialidades para absorção da população são: 1) na várzea: urgente incentivo à organização industrial da pesca baseada em manejo adequado e a promoção do manejo florestal para produção de madeira e outros produtos florestais, com destaque para o Açaí e outras frutas; incentivo à produção melhorada de alimentos; e barreiras contra a implantação da lavoura de soja. A atividade florestal na área de várzea é bastante adaptada para a produção familiar pela menor necessidade de investimento em infra-estrutura terrestre de transporte; 2) na terra firme: consolidar a reconversão dos produtores de arroz para a soja através de contratos adequados com a empresa; reverter o fluxo de migração para as cidades, mediante estímulos ao desenvolvimento de APL para beneficiamento dos produtos do garimpo e da mineração, bem como para a agroindústria e exploração florestal; em áreas mais distante das cidades, conceber e implantar um novo modelo de reforma agrária baseado em áreas mais extensas, focadas na produção florestal sem titulação de terra, que podem ser chamadas de Fazendas Solidárias. Local estratégico para sua implantação é Trairão, situada próximo à Itaituba; biodiesel e mobiliário com lâminas de madeira e design avançado são opções a serem trabalhadas. Nesta região também devem ser implantados modelos de concessão florestal em áreas públicas.

Uma preocupação especial nesta mesorregião deve ser dada às extensas áreas degradadas. Investimentos no sentido de recuperar estas áreas para o processo produtivo devem ser realizados. O estímulo à recomposição de reservas legais com plantios florestais e agroflorestais voltados à produção deve se constituir em estratégia prioritária. A assistência técnica deve ser outra prioridade na região, com o fortalecimento da EMATER/PA, o aumento do número de escolas e de técnicos. Deve-se, também, incentivar o manejo florestal, com legislação diferenciada para a escala de produção familiar, bem como,

estabelecer linhas de microcrédito solidário - como por exemplo a criação de novos pólos do PROAMBIENTE - e a incorporação de novas áreas alteradas/degradadas ao processo produtivo.

A Mesorregião tem a mais importante rede urbana da área do Plano na qual são gestadas inovações de organização social e econômica que, por sua vez, são afetadas pelos processos em seu entorno. A potencialidade econômica da região, nos setores de exploração florestal, de madeira e mobiliário, de agroindústria vegetal e de minérios indica a necessidade de implantação de APL dessas atividades. Neste sentido, deve ser enfatizado potencializar a diversificação dos sistemas produtivos locais identificados, agregando valor à produção, com base em arranjos produtivos que utilizem a biodiversidade e os recursos naturais, assim como implementar políticas integradas de financiamento, assistência técnica, comercialização e legislação diferenciada, privilegiando a inserção de pequenos e médios empreendimentos geradores de empregos locais duráveis.

É possível identificar na Mesorregião três inovações dinamizadoras: Altamira como pólo agroindustrial de alimentos; Santarém, cuja potencialidade como pólo madeireiro tecnologicamente avançado deve ser viabilizada, já contando inclusive com ações para resgatar o antigo centro aí localizado e experiências de manejo florestal sustentável; Itaituba, que pode-se constituir, além de um pólo madeireiro importante, em um centro de pesquisas e implementação de aproveitamento da biodiversidade nas amplas áreas florestais, abrigando pesquisadores, escolas de treinamento de mão-de-obra.

O aparelhamento dos núcleos urbanos em equipamentos, serviços e energia para atender à produção e à população é, por sua vez essencial, para enfrentar a migração e garantir a cidadania, emprego e melhores condições de vida. Exemplo de empreendimento de maior escala é o da exploração da bauxita. A região responde por quase 80% do minério produzido no País e pela sua condição de um grande exportador mundial de alumina e alumínio. No entanto, nela não está instalada nenhuma planta industrial. Um complexo de alumínio/alumina poderia ser instalado, a depender de estudos de viabilidade econômico-financeira, em Oriximirá, tendo como fonte de suprimento energético a UHE de Belo Monte, resultando na geração de empregos, impostos e “royalties” na região que poderiam ser aplicados na melhoria da infra-estrutura econômica e social. Especial atenção deverá ser dada aos efeitos ambientais de tal empreendimento, prevendo-se desde o princípio, ações preventivas, mitigadoras e compensatórias no próprio estudo de viabilidade.

b) MESORREGIÃO CENTRAL - MÉDIO XINGU-TAPAJÓS

Esta Mesorregião tem a maior cobertura florestal e a maior incidência de áreas públicas. Deverá ser, portanto, foco prioritário para implementar a nova política de gestão de florestas públicas. O ordenamento do território e de seu povoamento nas extensas áreas florestais desta região implica, sobretudo, em acelerar a ação conservacionista, (em especial, na Terra do Meio), em valorizar a floresta e lidar com a expansão das atividades agrícola e pecuária. A preocupação dominante deve estar voltada para a necessidade de preservação ambiental, diante dos macrovetores de expansão da pecuária, de Leste para Oeste, e da agricultura, de Sul para Norte. Com este propósito, está sendo consolidado e expandido um verdadeiro cinturão de proteção da Floresta Amazônica, constituído por terras indígenas, unidades de conservação e áreas militares.

Entretanto, tais iniciativas podem implicar em limitações à geração de emprego e renda e, portanto, devem-se buscar alternativas inovadoras. A estratégia de fomento ao desenvolvimento na

mesorregião deve, predominantemente, estar calcada no fortalecimento da exploração sustentada das florestas, seja por meio da gestão de florestas públicas ou pelas atividades extrativistas vegetais. O manejo florestal comunitário próximo a centros urbanos e estradas é uma opção que já conta com orientações, embora pesquisadores ainda debatam a validade dessa alternativa.

Tendo o eixo da BR-163 e as aglomerações urbanas do trecho que vai da fronteira com o Mato Grosso até Trairão como referência, poderão ser conformados o Distrito Florestal do Sudoeste Paraense e respectivos sub-distritos. Devem ser definidos modelos de produção florestal a partir de assentamentos florestais, concessões florestais e unidades de conservação de usos sustentável que serão integrados com a produção de energia por biomassa e a produção agrícola no entorno da estrada.

Grandes maciços florestais formarão as reservas legais das áreas agrícolas em grandes glebas de terra pública, permitindo a sessão de uso para distintos públicos focados em suas atividades (florestal, agrícola, pecuária). Este arranjo será crucial na região de Novo Progresso que responde por 25% da produção florestal do Oeste paraense e com grande pressão por crescimento.

Já as cadeias tecno-produtivas para uso econômico da biodiversidade tem importância crucial nas áreas florestais. Somente uma revolução científico-tecnológica poderá atribuir valor econômico à floresta de modo que ela possa competir com as *commodities*. Cabe implementar nessas áreas cadeias tecno-produtivas que realizem a fusão entre conhecimentos e produção para uso da biodiversidade - desde o âmago da floresta até centros de biotecnologia e bioindústria – promovendo a inclusão social e a preservação da natureza. As cadeias, diferentemente dos APL, estruturam-se verticalmente, com possibilidade de ampla ação regional. Etapas de agregação de valor devem ser previstas, assim como os centros de biotecnologia e bioindústrias, com Itaituba e Novo Progresso constituindo elos neste processo. A Flona de Tapajós já possui experiências em produção de óleos e essências a serem aproveitadas e a navegação fluvial modernizada deve ser o meio de circulação na cadeia.

Deve-se também ter em conta que a presença de inúmeras madeireiras na região de Novo Progresso e Moraes de Almeida impõe a necessidade de fomentar projetos de aproveitamento econômico dos seus rejeitos e organização de seu abastecimento (planos de manejo legalizados).

Quanto à expansão das atividades agrícola e pecuária, estas devem ser direcionadas às áreas já desmatadas no entorno da BR-163, sendo que o ZEE pode ter um papel fundamental, informando os locais propícios às atividades. O desenvolvimento da pecuária tende a se afirmar na área, desde que haja o controle da febre aftosa, permitindo a qualificação do rebanho e o acesso ao mercado externo. Frigoríficos e indústrias de beneficiamento do couro devem ser estimulados, pois agregam valor à produção, geram empregos e aumentam a arrecadação municipal. Quanto à soja, há indicações de que sua expansão não deva ser significativa em função do relevo acidentado em grande parte das áreas florestais, impróprios para a mecanização. A instalação de Fazendas Solidárias em Novo Progresso e Castelo de Sonhos pode ser capaz de absorver produtores familiares e abastecer os núcleos urbanos.

c) MESORREGIÃO SUL - NORTE MATOGROSSENSE

O Norte de Mato Grosso é área de contato entre o povoamento consolidado e a fronteira móvel, que abastece as frentes da porção Oeste da área do Plano, demandando estratégias e ações diversas. No extremo Norte, predominam produtores familiares e a mais desenvolvida atividade pecuária de toda a área do Plano, tanto a de corte como a pecuária leiteira. A estratégia para a região envolve, portanto, o fortalecimento da pequena produção nessa área, que guarda semelhança com a de Altamira – embora

com muito menos vigor – e a constituição de uma logística do pequeno, incluindo a titulação da terra, barateamento e expansão das redes de comunicação, energia e transporte (em que ressaltam as vicinais e a possibilidade da navegação fluvial).

De outro lado, ações relacionadas à modernização da pecuária, envolvendo seleção do gado, melhoria das pastagens, combate à aftosa são essenciais, assim como o estímulo à indústria de carne, de laticínios e de beneficiamento do couro.

Esta região contém também o maior pólo de produção madeireira da Amazônia na região de Sinop. A produção florestal no Norte do Mato Grosso, embora decrescente nos últimos anos, chegou em 2004 a 5,6 milhões de m³, ou quase 20% da produção total da Amazônia. A promoção do manejo e rápida revolução tecnológica para expressiva verticalização da indústria será fundamental para perenizar a atividade em bases sustentáveis, mesmo com a oferta de madeira podendo ser declinantes nos próximos anos. Esta estratégia é fundamental para que a indústria de base florestal não se desloque para o Sudoeste do Pará e Sul do Amazonas de forma desordenada.

A necessidade de recuperação de extensas áreas de reserva legal nesta região e a forte estrutura de agronegócios apresenta-se como uma oportunidade importante de desenvolvimento de plantações florestais e agroflorestais para abastecimento da indústria de madeira sólida e possível estabelecimento de indústrias de chapas de fibras.

Medidas de proteção ambiental são necessárias em face da ameaça crescente do desmatamento em grandes fazendas (para a pecuária) e a questão da poluição e contaminação da água, exigindo a recuperação/conservação das matas ciliares e nascentes, assim como o tratamento do esgoto doméstico nos núcleos urbanos.

Situação crítica é encontrada mais ao Sul, envolvendo os produtores familiares nos assentamentos e os trabalhadores rurais sem terra localizados na área de Sinop. Entre as demandas da sociedade local, pode ser citada a diversificação da produção através de múltiplas atividades para gerar emprego e renda, envolvendo o reflorestamento, trabalho na irrigação, reaproveitamento de cavacos de madeira, classificação e reciclagem do lixo na cidade, hortas comunitários, entre outras, revelando a importância da cidade na geração de novas oportunidades.

Nesta sub-área do Centro-Norte matogrossense, altamente urbanizada e onde predomina a produção de grãos, particularmente o complexo da soja, ações de dinamização econômica podem não só estimular o desenvolvimento local como conter uma predatória expansão dessas atividades no Sudoeste paraense e no Sudeste amazonense.

Um real esforço deve ser empreendido no sentido de fazer a região saltar da condição de simples exportador de grãos para o segundo estágio (esmagamento do grão e produção de farelo e óleo bruto) e para o terceiro (produção de óleo refinado e ração). Outros segmentos que devem ser estimulados são o desenvolvimento da indústria frigorífica, de laticínios e de beneficiamento e industrialização do couro, beneficiamento da pluma de algodão e da indústria têxtil, beneficiamento da madeira, da indústria de mobiliário, do aproveitamento de resíduos madeireiros. A criação de um pólo madeireiro em Sinop deve ser realizada em associação a projetos de manejo florestal. Já o vigoroso crescimento econômico da região associado ao seu expressivo nível de renda e à elevada taxa de urbanização são condições vantajosas para o desenvolvimento de atividades urbanas, como o comércio, serviços e a construção civil.

Por fim, na questão ambiental, deve-se buscar solução para o problema da escassez da água devido ao seu uso na irrigação da soja, exigindo a aplicação da Lei dos Recursos Hídricos e permissão para irrigação só mediante avaliação prévia de seu impacto.

5.3 – INFRA-ESTRUTURA PARA O DESENVOLVIMENTO

Consoante o diagnóstico sobre a infra-estrutura, esta apresenta, em maior ou menor escala, uma acentuada debilidade em todos os seus segmentos (transportes, energia, comunicações e armazenamento) e em todas as mesorregiões e sub-áreas do Plano. A estratégia para o setor deve buscar superar esses gargalos, que afetam todos os segmentos sociais, penalizando, inclusive, os grandes produtores agrícolas, mas atingem de forma ainda mais acentuada os setores excluídos.

Há que se considerar, portanto, o confronto entre a logística do agronegócio, caracterizada pela maior eficiência nos sistemas de transporte, de armazenagem, de comunicação e de energia, elemento que lhe garante valor e a logística da agricultura familiar e comunitária. No caso da produção familiar, estes elementos estão ausentes, sendo, portanto, necessário criar a sua logística, a começar pelas estradas vicinais e pela rede de comercialização, capaz de fortalecer a produção, criando condições de competitividade.

Neste sentido, é crucial que se acelere o ritmo de atendimento das metas de universalização do acesso à energia elétrica, sabendo-se dos efeitos agregadores e de coesão que a disponibilidade de energia elétrica exerce sobre as decisões de migração de populações rurais. Da mesma forma, a expansão da oferta de acesso a telecomunicações, deve privilegiar a área rural, a partir de soluções criativas com custos adequados. O acesso à comunicação exerce um efeito seminal sobre a capacidade de organização cívica das populações rurais. A formação de redes de aprendizado e de exercício efetivo da cidadania é o vetor mais efetivo de desenvolvimento e inclusão, na medida em que viabiliza o avanço tecnológico e a disseminação de assistência técnica. Enfim, não se trata apenas de mais infra-estrutura, mas de um padrão mais inteligente e sustentável. Infra-estrutura, na proposta do PAS, deixa de ser um vetor autônomo de crescimento com desordem e degradação ambiental para ser um elemento de uma estratégia integradora e sustentável de desenvolvimento regional. O Plano BR-163 Sustentável pretende inaugurar uma nova geração de investimentos sustentáveis em infra-estrutura, com destaque para a constituição de um sistema de transportes integrado em todos os seus segmentos.

5.3.1 - SISTEMA DE TRANSPORTES

O Plano BR-163 Sustentável tem como seu objetivo central no setor a constituição de um sistema multimodal integrado que dê suporte às necessidades locais de transporte de pessoas e de mercadorias de forma eficiente com custos reduzidos. A espinha dorsal da estratégia deve ser, naturalmente, a própria pavimentação da BR-163, que, envolvendo as três mesorregiões que compõem a área do Plano, promoverá a efetiva integração de toda a área ao mercado nacional. A conclusão da sua pavimentação não a tornará apenas um corredor de passagem da produção de grãos e carne do Centro-Norte mato-grossense rumo ao mercado internacional.

No plano regional, a BR-163 servirá como via de escoamento da produção agrícola desta vasta região para os mercados do Centro-Sul e do Nordeste do País, assim como para mercados da própria região. Também viabilizará o abastecimento de insumos essenciais à atividade produtiva (e atualmente inacessíveis a boa parte da região), devendo funcionar como elemento propulsor da atividade econômica

local. Servirá também como excelente alternativa para o escoamento de produtos manufaturados da Zona Franca de Manaus direcionados ao mercado nacional (Centro-Sul). Por fim, no plano do desenvolvimento social, tem uma importância vital, pois na sua ampla área de influência são quase dois milhões de habitantes e o isolamento, recorrente nos períodos chuvosos, priva-os do acesso aos principais centros urbanos, limita o acesso aos serviços de saúde e educação, eleva de forma absurda o preço dos produtos básicos e gera freqüentes racionamentos de energia.

Ademais, a rodovia pavimentada facilitará a presença do Estado na região, aspecto relevante da execução da obra, uma vez que essa presença é a maior demanda da sociedade, que a reclama em caráter urgente para minimizar o processo de grilagem e violência que se instaurou na região. Entre 2005 e 2007, estão previstas as seguintes ações: a) pavimentar o trecho Garantã do Norte a Rurópolis e o ramal de Miritituba, com recursos da iniciativa privada; b) restaurar o trecho Nova Mutum a Garantã do Norte, com recursos da iniciativa privada; c) pavimentar e restaurar o trecho Rurópolis a Santarém, com recursos da União e do Governo do Pará; d) corrigir pontos críticos e realizar manutenção e conservação de rotina no trecho Nova Mutum a Santarém, com recursos da União e dos governos do Pará e do Mato Grosso. No biênio 2005-2006, está prevista a instalação de três postos da Polícia Rodoviária Federal nas cidades de Novo Progresso, Garantã do Norte e Itaituba, além de uma delegacia, provavelmente em Novo Progresso.

Também de importância crucial para o desenvolvimento regional, especialmente para a Mesorregião da Calha do Amazonas e Transamazônica, está a BR-230. O trecho entre Altamira e Itaituba atravessa uma área com significativa densidade demográfica e econômica. Trata-se, igualmente, da via de ligação terrestre entre a área do Plano e a região de Belém, o Sudeste paraense e o Nordeste Brasileiro. São ações previstas: a) construir, com recursos da União, trechos de 70 km no Pará e trechos de 50 Km no Amazonas; b) corrigir pontos críticos e realizar manutenção e conservação de rotina no trecho Altamira a Rurópolis, com recursos federais.

Os investimentos na BR-163 e na BR-230 devem ser complementados com a consolidação de uma malha rodoviária regional eficiente, articulando as rodovias federais com redes de rodovias estaduais e vicinais densas e racionais. Essas ações, atribuição dos governos estaduais e municipais, são necessárias em todas as mesorregiões e sub-áreas. Nesse sentido, deve-se destacar que, na área do Plano, estão instaladas duas unidades de construção do Exército Brasileiro, o 8º BEC (Batalhão de Engenharia e Construção), de Santarém, e o 9º BEC, de Cuiabá, ambos em condições de realizar obras de pavimentação, restauração, melhoramento e conservação da rodovia, mediante solicitação do Ministério dos Transportes.

Conforme mencionado no diagnóstico, a rede de estradas informais, em rápida expansão nos últimos anos, exige uma atitude clara do poder público, implicando na refutação da lógica espacial predatória e rarefeita dessas estradas, abertas para a pilhagem de recursos naturais, particularmente presente na mesorregião do Médio Xingu/Tapajós. A diretriz proposta é que, em conjunto com os Estados, faça-se um levantamento completo das estradas existentes. Ao levantamento, seguir-se-ia uma avaliação criteriosa de quais estradas endógenas se coadunam com as diretrizes de conservação e ordenamento territorial. As estradas que forem consideradas adequadas aos propósitos do Plano seriam então assumidas pelo poder público, seja Estado, Município ou INCRA, a partir de negociações com a participação do Ministério dos Transportes. As demais deverão ser fechadas, consideradas todas as providências de reassentamento eventualmente necessárias.

No que concerne ao transporte hidroviário, deve-se buscar a sua integração com o sistema rodoviário, articulando um sistema multimodal capaz de atender a prevista expansão da circulação de mercadorias na área do Plano, em paralelo à melhoria das condições de transporte de passageiros. Os investimentos na ampliação da capacidade da malha hidroviária regional e do sistema portuário estão essencialmente concentrados na mesorregião da calha do Amazonas e Transamazônica. Para tanto, estão previstas a modernização e ampliação dos portos de Santarém e Miritituba, objetivando atender o crescente escoamento de soja, derivados e outros grãos.

As ações relacionadas ao aparelhamento do portos estão previstas no Plano Plurianual, com os seguintes investimentos previstos entre 2005 e 2007: a) modernizar e ampliar o porto de Santarém; dragar e aprofundar o canal do porto; recuperar o píer 1; e construir o píer 2, com recursos do Tesouro Nacional e da iniciativa privada; b) modernizar e ampliar a capacidade do porto de Miritituba, com recursos da iniciativa privada; c) construir Terminais Portuários de Parintins, Oriximiná, Óbidos e Prainha, com recursos do Tesouro Nacional. Da mesma forma, deve-se prever a criação de novas agências fluviais (Capitania dos Portos) pela Marinha do Brasil, em função da segurança do tráfego aquaviário, em trechos hidroviários que passem por crescimento da navegação, como o caso do Rio Teles Pires. Por fim, devem ser realizados investimentos na ampliação e modernização dos principais aeroportos da área do Plano, priorizando-se os de Santarém e Sinop. A criação de uma Base Aérea em Cuiabá e a ampliação da pista e a adequação da infra-estrutura do Aeródromo de Jacareacanga para sua reclassificação de Tipo “E” para “C”, contribuirão para o aumento e a melhoria da infra-estrutura aeronáutica da região.

Devem ser consideradas, também, as oportunidades de parcerias com o setor privado na construção e manutenção de estradas nas áreas e serem submetidas a contratos de concessão para manejo florestal. Os contratos de concessão poderão incluir a construção e manutenção de certos trechos de estrada, especialmente em regiões mais remotas. Este é um tipo de atividades que o setor tem bastante experiência.

5.3.2 - SISTEMA ENERGÉTICO

A demanda por energia em toda a área do Plano deve aumentar de forma acentuada nos próximos anos, não só pelo suprimento da demanda reprimida, mas principalmente pelo vigoroso aumento populacional previsto e pela ampliação e diversificação da estrutura produtiva. A ampliação da oferta de energia deve ser propiciada na Mesorregião Norte Matogrossense principalmente pela extensão da rede de transmissão proveniente de Cuiabá, e das outras duas mesorregiões, pela implantação da Linha de Transmissão Tucuruí-Manaus, via Santarém. Outra fonte possível de energia poderá ser a UHE de Belo Monte, em fase de estudos. A ampliação da oferta de energia a partir de fontes alternativas deve ser particularmente impulsionada em toda a área do Plano. O potencial de produção de biomassa, utilizando-se resíduos da indústria madeireira e de produção de biodiesel, utilizando-se produtos gerados na agricultura familiar e no extrativismo são vantagens comparativas da região e que devem ser firmemente estimulados, notadamente naquelas áreas onde a chegada das Linhas de Transmissão são mais onerosas.

Atenção especial deve ser dada ao aproveitamento da biomassa a ser gerada nos projetos de manejo florestal e no processamento primário e secundário da madeira, especialmente na Mesorregião Central (de Trairão até Novo Progresso e fronteira do Mato Grosso) que é abastecida basicamente com

termoelétrica a diesel. Nesta mesorregião, podem ser gerados pelo menos 3 milhões de m³/ano de biomassa, volume suficiente para gerar 300 MW. Será necessário planejar a distribuição das unidades de produção de acordo com a demanda, o custo da rede de distribuição e o raio econômico de disponibilidade de matéria-prima. O planejamento da gestão das florestas públicas, em especial dos projetos de concessão, deve levar em conta a integração com a produção de energia.

Em relação ao atendimento à demanda reprimida, a estratégia implica no impulsionamento do Programa Luz para Todos, que tem o objetivo de garantir o acesso ao serviço público de energia elétrica a todos os domicílios e estabelecimentos rurais, melhorar a prestação de serviços à população beneficiada, intensificar o ritmo de atendimento e mitigar o potencial impacto tarifário, por meio de alocação de recursos subvencionados e pelo complemento de recursos financiados. A meta do Programa é garantir o acesso e o uso da energia elétrica em todo o meio rural brasileiro até 2008.

Para alcançar seus objetivos e otimizar a utilização de recursos públicos, o Programa prioriza o atendimento com tecnologia de rede de baixo custo e, de forma complementar, com sistemas de geração descentralizada com rede isolada e sistemas individuais. A instalação da energia elétrica até os domicílios será gratuita para as famílias de baixa renda. Para os consumidores residenciais, com ligação monofásica e consumo mensal inferior a 80kwh/mês, as tarifas serão reduzidas, como previsto na legislação.

5.3.3 - SISTEMA DE COMUNICAÇÕES

O avanço na oferta de serviços de telecomunicação aos setores mais pobres das populações urbanas e aos produtores familiares na área rural é extremamente importante para se alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável com inclusão social, por diversas razões. Em primeiro lugar, serviços de comunicação, do rádio à internet, são instrumentos centrais na formação e funcionamento de redes sociais. As carências envolvendo comunicações, principalmente no meio rural, continuam grandes e, por isso, requerem medidas e programações de curto e médio prazos, para atender a todas as demandas existentes. Algumas medidas já vêm sendo adotadas pelo Governo, desde 1998, com o Plano de Metas de Universalização que propiciou um planejamento para a expansão do Serviço Telefônico Fixo Comutado. Esse Plano estabelece metas para as concessionárias e busca alcançar o maior número de atendimento possível nas comunidades, até 2005, através de acessos individuais e coletivos ao serviço de telefonia. Segundo o Plano, as concessionárias devem focalizar o acesso individual ao Serviço Telefônico Fixo Comutado e, até 31 de dezembro de 2005, suprir todas as localidades com mais de trezentos habitantes.

Além do Plano Geral de Metas de Universalização, existe o programa GESAC (Governo Eletrônico/Serviço de Atendimento ao Cidadão), do Governo Federal, que tem como meta disponibilizar acesso à Internet e mais um conjunto de outros serviços de inclusão digital a comunidades excluídas, facilitando o alcance a regiões onde é raro encontrar possibilidade de conexão à Internet. Cerca de 22 mil computadores estão na rede GESAC, com comunicação à Internet, em todo o País. A perspectiva é atender um número superior a 6,4 milhões de pessoas. As localidades beneficiadas pelo programa foram escolhidas a partir dos seguintes critérios: localidades com baixo índice de desenvolvimento humano – IDH, localidades onde as redes de telecomunicações não oferecem acesso à Internet em banda larga, comunidades que já tenham alguma organização no desenvolvimento de atividades comunitárias culturais apoiadas pelas tecnologias de informação e comunicações.

5.3.4 - SISTEMA DE ARMAZENAGEM

A logística de armazenagem não pode ser vista isoladamente. Ela supõe uma análise abrangente, pautada em um sistema de transporte eficiente e, ao mesmo tempo, comprometida com uma ação pró-ativa em termos de aproveitamento de recursos naturais, sustentabilidade ambiental, geração de emprego e melhoria da qualidade de vida da população do interior do País. Considerando o planejamento para o desenvolvimento sustentável, contudo, o sistema de armazenagem não pode restringir-se a um mero segmento da cadeia logística de circulação, estocagem e entrega da produção em um mercado competitivo, devendo também ser visto enquanto um elemento central da política de inclusão da produção e da população rural localizada em áreas vizinhas ao eixo principal, assim como de combate ao desperdício.

Em outras palavras, a estratégia para o sistema de armazenamento não deve ser focada apenas na logística do agronegócio da soja, mas principalmente na ótica das necessidades dos grupos sociais locais, que incluem estradas vicinais, rede elétrica e estoque da produção alimentar para servir a uma população de baixa renda; ótica que inclui também a necessidade de combate ao desperdício de recursos naturais tais como o solo, além do próprio trabalho humano despendido em uma produção muitas vezes perdida por falta de um sistema adequado de armazenamento, sendo esta uma forte reivindicação dos produtores familiares.

A inclusão do pequeno produtor no mercado regional e, mesmo, em cadeias produtivas voltadas para o mercado externo depende da sua capacidade em operar dentro de um sistema de comercialização que permita romper com os vínculos tradicionais de dependência e exploração que marcam a relação do pequeno produtor com o intermediário, notadamente em áreas de difícil acesso da fronteira amazônica. A construção de portos secos deve ser considerada para aumentar a eficiência do processo de despacho e comercialização, especialmente para os pequenos e médios produtores, bem como para as indústrias localizadas no Sudoeste paraense e Norte do Mato Grosso.

5.4 – INCLUSÃO SOCIAL E CIDADANIA

A estratégia de inclusão social e cidadania engloba difusão e aperfeiçoamento de políticas universais de educação, saúde e segurança pública, combate à pobreza, construção da cidadania, capacitação, auto-organização, desenvolvimento comunitário, dentre outros aspectos. Conseqüente com o diagnóstico do processo de transformações nas relações de produção em curso na região, deve ser prioritário evitar a progressão da expulsão das populações rurais pobres, sejam produtores familiares, povos indígenas, ou populações tradicionais, dos territórios que ocupam. Não menos importante será assistir e gerar alternativas para as populações que já foram expulsas para a periferia das cidades, ou seja, evitar que o desenvolvimento se faça ao preço da exclusão social, manifesta no êxodo rural, na perda de diversidade social e cultural, no agravamento dos níveis de desigualdade social e na deterioração da qualidade de vida nas cidades.

Para que isso ocorra, é preciso que as políticas públicas sejam dirigidas para estes segmentos. A premissa dessa estratégia é que a alocação de recursos públicos escassos para essas comunidades pode iniciar uma reversão nas expectativas e contribuir para a diminuição e, mesmo, a reversão dos fluxos migratórios campo-cidade. Mesmo as políticas sociais de cunho universal, como as de educação e saúde, podem e devem, na medida do possível, serem focalizadas para essas comunidades.

No âmbito do Plano BR-163 Sustentável, as estratégias de implementação nas áreas de ordenamento territorial, infra-estrutura e fomento às atividades produtivas têm impacto decisivo nos níveis de inclusão social e de cidadania.

Uma das principais demandas de todos os grupos sociais ouvidos nas consultas e oficinas realizadas é a necessidade urgente de regularização fundiária das posses, lotes e territórios ocupados pelos segmentos mais pobres da população rural, que pode e deve ser tratada de forma prioritária e imediata, independente do ritmo de regularização fundiária de médias e grandes propriedades. A incerteza da propriedade tem um efeito devastador sobre a produção familiar, na medida em que desencoraja investimentos, dificulta a obtenção de crédito, desvaloriza as posses em caso de venda, aumenta a percepção de insegurança e cria terreno fértil para a grilagem e a concentração fundiária. Sem garantia de permanência na terra e sem acesso aos benefícios advindos de propriedade certa e incontestável, é impossível construir qualquer política social de base territorial.

É importante notar que a demanda universal por regularização não implica em modelos rígidos e indiferenciados de regularização. Em algumas situações, como nos projetos de assentamento, formados com base em pequenas propriedades individuais, o objetivo é a emissão de títulos de propriedade. Em outros casos, como Projetos de Assentamento Extrativista ou mesmo de Reservas Extrativistas não há solução individual de propriedade.

Também em conformidade com o diagnóstico, a deficiência da estrutura de fomento aos produtores familiares e populações tradicionais é uma das causas centrais do que se convencionou chamar de “desistência dos colonos”. O contraste entre a frágil estrutura pública de fomento, visando aos mais pobres, e a complexa e eficiente estrutura pública e privada de apoio ao agronegócio, aos grandes pecuaristas e aos madeireiros é fator de agravamento da rápida dualização da sociedade na área do Plano. Para evitar que se amplie o abismo que separa as condições técnicas de produção dos pequenos produtores e dos grandes produtores ligados ao agronegócio, é preciso dar prioridade absoluta aos primeiros. São promissoras, do ponto de vista da inclusão social, as propostas de pactos sociais sobre usos sustentáveis de recursos naturais, a exemplo do que já ocorre, em escala piloto, no âmbito de iniciativas como o Proambiente, o Provárzeas e o Projeto de Reservas Extrativistas. Estes são exemplos de como a política de seguridade e promoção social pode ser combinada de forma virtuosa com políticas de fomento, ordenamento e gestão ambiental, que resultam na fixação de tais grupos sociais em seus territórios com melhoria da qualidade de vida e significativo ganho ambiental.

A oferta desigual de infra-estrutura é fator de exclusão social e de constituição de uma sociedade dual. Enquanto madeireiros, grandes pecuaristas e empresários ligados ao agronegócio têm capacidade técnica e financeira para prover sua própria infra-estrutura, produtores familiares, assentados, quilombolas, povos indígenas e outros grupos sociais pobres não dispõem de eletricidade ou de estradas vicinais que lhes permitam escoar a produção. O déficit social de investimentos em infra-estrutura lhes impõe custos de produção e comercialização elevados, contribui para a deterioração dos termos de troca, limita o potencial de aumento de produtividade e resulta em baixa qualidade de vida. Se a pavimentação da BR-163 busca deflagrar mudança nas relações de produção e na estrutura fundiária que desestabilizam e erodem as comunidades rurais, é preciso gerar investimentos compensatórios em infra-estrutura que lhes beneficie diretamente, de forma a tornar mais equânime o perfil e o resultado do investimento público. As principais demandas por inclusão social em relação à infra-estrutura são: a) priorização das comunidades em situações sociais de risco da área rural para os investimentos de oferta

de energia elétrica a comunidades isoladas; b) investimentos na abertura e conservação de estradas vicinais que servem às mesmas comunidades e Investimentos em infra-estrutura de transporte fluvial que atendam às populações ribeirinhas; e c) investimento em infra-estrutura de abastecimento de água e coleta e tratamento de esgotos para as populações pobres das cidades.

As transformações econômicas, sociais e políticas têm ocorrido em velocidade diferente da resposta dos governos, crescendo a necessidade de concentrar o foco nas ações que podem ser implementadas a partir de 2005. A principal diretriz deve ser o estímulo ao desenvolvimento de projetos integrados, promovendo uma cultura de integração e de colaboração transversal.

As estratégias gerais de inclusão social referem-se a dois níveis: a) à dimensão específica da saúde, educação e segurança; e b) à dimensão transversal, associada ao conjunto de estratégias estabelecidas para cada tema, em que ressalta a integração com a produção sustentável para gerar emprego e renda e são apresentadas a seguir:

- Investir na construção, reforma e manutenção de prédios escolares, em equipamentos e na formação de recursos humanos para oferecer educação básica de qualidade;

- Investir na construção, reforma e ampliação de unidades de saúde; na aquisição de equipamentos médico-hospitalares e na ampliação do acesso aos serviços de atenção básica, média e alta complexidade;

- Investir em saneamento básico (abastecimento de água tratada, coleta de lixo, melhorias sanitárias domiciliares e tratamento de esgoto) para as populações das cidades;

- Investir na construção e disponibilização dos equipamentos necessários para assegurar a oferta de serviços de segurança pública, instalando delegacias de polícia civil, militar e federal, bem como, o Ministério Público e órgãos do Judiciário;

- Investir na construção e disponibilização dos equipamentos necessários para assegurar a atuação das Forças Armadas na segurança da navegação aérea e no tráfego aquaviário, na oferta do serviço militar, e na cooperação com o desenvolvimento da região e com a defesa civil;

- Investir em eletricidade, em transporte fluvial e em estradas vicinais que permitam escoar e comercializar a produção familiar;

- Implantar políticas de assistência técnica que valorizam o conhecimento de produtores e fortaleçam os laços de cooperação;

- Garantir o atendimento dos direitos inalienáveis dos povos indígenas, comunidades quilombolas, extrativistas e ribeirinhas.

Em que pese a importância da proposição de um plano integrado de desenvolvimento sustentável, devem-se considerar as especificidades organizacionais dos sistemas já constituídos de algumas políticas públicas sociais, a exemplo da segurança pública, saúde, educação e assistência social. Assim, deve-se partir dos pressupostos, diretrizes e normas desses sistemas, como a universalidade do acesso a descentralização (com papéis e responsabilidades específicos para cada ente federativo), além de, no caso da saúde, o atendimento integral (com integração entre ações curativo-reabilitadoras e preventivo-promocionais), a hierarquização e regionalização do sistema e serviços de saúde e a participação da comunidade (co-gestão do sistema).

5.4.1 – AÇÕES NA ÁREA DE SEGURANÇA PÚBLICA

Promover a segurança pública na região em apreço constitui uma maneira efetiva de se fortalecer a inclusão social e a cidadania. A inclusão social pode ser compreendida, em termos gerais, como um processo de inserção de indivíduos na esfera de direitos e deveres sociais inerentes à cidadania plena. Em outras palavras, inclusão social supõe o acesso dos cidadãos a um conjunto de mínimos sociais, na qualidade de direitos e deveres. Um direito fundamental é o direito à vida e a um cotidiano livre de medo, que permita ao cidadão constituir família, trabalhar, prosperar e executar seus projetos de vida. Assim, a inclusão social depende também da existência de segurança pública.

A promoção da inclusão social via fomento da segurança pública dependerá da alteração das condições propiciatórias imediatas, isto é, as condições diretamente ligadas às práticas que se deseja eliminar, principalmente os conflitos de ordem fundiária. Entretanto, antes que as eventuais reformas das estruturas sócio-econômicas produzam seus efeitos, iniciativas tópicas bem focalizadas - executadas de maneira integrada - que incidam de modo adequado e eficiente sobre as condições e circunstâncias imediatamente ligadas à dinâmica criminal, podem alcançar resultados positivos, principalmente por meio de investigações criminais eficientes. Essas políticas integradas farão a mediação entre as macropolíticas estruturais e as políticas públicas especializadas, ou seja, aquelas intervenções tópicas especificamente devotadas à prevenção da violência via interceptação das dinâmicas que a produzem.

Para atingir os objetivos estratégicos do Plano, os seguintes programas e ações de segurança pública, constantes do Plano Plurianual (PPA 2004-2007), serão priorizados na área de influência da BR-163:

a) Programa COMBATE À CRIMINALIDADE: Ampliação das Instalações do Edifício-Sede da Superintendência Regional da Polícia Federal do Pará; Construção de Base Operacional para Aeronaves no Amazonas; Construção de Delegacia da Polícia Federal em Marabá – PA (a qual servirá de apoio nas operações a serem desenvolvidas na área de influência da BR-163); Implantação de Sistema de Informática e Telecomunicações da Polícia Federal (Promotec/Pró-Amazônia); Integração dos Sistemas da Polícia Federal com os Sistemas de Proteção e Vigilância da Amazônia-SIPAM/SIVAM (Pró-Amazônia/Promotec); Reaparelhamento das Unidades Operacionais e do Segmento Técnico-Científico (Promotec/Pró-Amazônia); Combate ao Crime Organizado e ao Tráfico Ilícito de Drogas e Armas; Prevenção e Repressão a Crimes praticados contra Bens, Serviços e Interesses da União; Operações de Caráter Sigiloso; Operações de investigação integrada dos casos de violências cometidas por grupos de extermínio, latifundiários, traficantes e agentes de segurança do Pará (Terra do Meio - Altamira, Itaituba, Santarém, Novo Progresso, Almerim, Óbidos e Anapu) e Mato Grosso (Lucas do Rio Verde, São Félix do Araguaia e Querência); Serviço de Proteção ao Depoente Especial; e Capacitação de profissionais da rede de atenção às vítimas de tráfico de seres humanos;

b) Programa SEGURANÇA NAS RODOVIAS FEDERAIS: Operações Especiais de Combate ao Crime na Rodovia Federal BR-163; Patrulhamento Ostensivo e Controle de Trânsito na Rodovia Federal BR-163; Capacitação do Policial Rodoviário Federal em atividade na área de influência da BR-163; Resgate e Socorro a Acidentados na Rodovia Federal BR-163; e Ações de Caráter Sigiloso;

c) Programa SISTEMA ÚNICO DE SEGURANÇA PÚBLICA: Implantação de Novos Modelos de Segurança Pública na área de influência da BR-163; Implantação de Projetos de Prevenção da Violência na área de influência da BR-163; Implantação e Modernização de Estruturas Físicas de Unidades Funcionais de Segurança Pública na área de influência da BR-163; Intensificação da Repressão

Qualificada na área de influência da BR-163; Modernização Organizacional das Instituições do Sistema de Segurança Pública (Segurança Cidadã) na área de influência da BR-163; Reparcelamento e Modernização dos Órgãos de Segurança Pública localizados na área de influência da BR-163; e Implantação de Sistema Integrado de Formação e Valorização Profissional de agentes de segurança pública em atividade na área de influência da BR-163; e

d) Ações de Desarmamento, por meio de implantação de medidas de redução da demanda por armas e munições na área de influência da BR-163, em consonância com o Plano Nacional de Segurança Pública.

5.4.2 - AÇÕES NA ÁREA DE SAÚDE

No âmbito da saúde, as ações que precisam ser implantadas ou qualificadas nesta região, caracterizadas principalmente pela ampliação do acesso à atenção básica e até aos serviços ambulatoriais e hospitalares de média e alta complexidade, pela qualificação e organização dos serviços existentes em redes hierarquizadas, pela qualificação da gestão, pela implementação de ações de vigilância em saúde no campo da prevenção e promoção à saúde e pelo fortalecimento da participação e controle social, devem ser pactuadas entre os três níveis de governo.

Embora um dos principais mecanismos de descentralização do sistema de saúde seja a municipalização, a esfera federal atua por meio do Ministério da Saúde e da FUNASA na execução direta de ações e de gerência de serviços de saúde, indígena e de saneamento, no gerenciamento de unidades hospitalares de referência nacional e na participação da execução de ações de vigilância epidemiológica e sanitária.

A oferta dos serviços de saúde só se completa com a participação pactuada dos demais níveis de governo, devendo se constituir em prioridade o seguinte:

- a) Universalizar o atendimento familiar no Programa Saúde da Família:
 - Implantar novo parâmetro de cobertura para ACS de área rural da Amazônia Legal, estabelecendo um mínimo de 280 pessoas e máximo de 320 pessoas;
 - Implantar incentivo adicional de Saúde da Família e Saúde Bucal para Municípios que participaram do PITS, com IDH menor ou igual a 0,7 e população menor ou igual a 50 mil habitantes; e com população remanescente de quilombos ou residente em assentamentos;
 - Implantar novas formas de financiamento para unidades hospitalares de até 30 leitos, conforme critérios estabelecidos na política para Hospitais de Pequeno Porte – HPP;
- b) Garantir a oferta de serviços de saúde às populações de áreas com baixa densidade (rurais e urbanas), por meio da implantação do Serviço Civil Profissional de Saúde;
- c) Implementar a organização da atenção à saúde da mulher e da criança:
 - Fomentar a adesão dos Municípios ao Programa de Humanização do Pré-Natal e Nascimento e ao Pacto de Redução da Mortalidade Materna e Neonatal;
 - Implantar o Programa “Trabalhando com Parteiras Tradicionais”;
 - Implantar comitês de vigilância do óbito materno, infantil e perinatal;
 - Implantar Programa de acompanhamento do recém nascido de risco; do aleitamento materno e alimentação saudável, Instalação de Bancos de Leite Humano;
- d) Organizar a Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador – RENAST nos Estados abrangidos pelo Plano;

- e) Garantir a implementação das diretrizes da Política Nacional de Saúde Bucal - Brasil Sorridente:
- fluoretação da água de abastecimento;
 - distribuição de kits com pasta e escovas de dente;
 - implantação de Centros de Especialidades Odontológicas para Municípios de referência no âmbito da BR-163;
- f) Implantar Serviço de Atendimento Médico de Urgência-SAMU em Municípios de referência na região da BR-163;
- g) Implantar, ampliar ou promover melhorias no sistema público de abastecimento de água para prevenção e controle de agravos em Municípios de até 30 mil habitantes;
- h) Apoiar a gestão dos sistemas de saneamento básico em Municípios de até 30 mil habitantes:
- Promover o controle de qualidade da água para consumo humano em localidades com população inferior a 2.500 habitantes e áreas rurais (assentamentos, reservas extrativistas e remanescentes de quilombos);
- i) Implantar melhorias sanitárias domiciliares para prevenção e controle de agravos;
- j) Implantar, ampliar ou promover melhorias no sistema público de esgotamento sanitário, para prevenção e controle de agravos em Municípios de até 30 mil habitantes;
- k) Implantar, ampliar ou promover melhorias no serviço de saneamento em áreas rurais (áreas remanescentes de quilombos, assentamentos e reservas extrativistas), em localidades com população inferior a 2.500 habitantes, para prevenção e controle de agravos;
- l) Implantar, ampliar ou promover melhoria no sistema de coleta, tratamento e destinação final de resíduos sólidos, para prevenção e controle de agravos em Municípios de até 30 mil habitantes com risco de transmissão de Dengue;
- m) Integrar a Vigilância em Saúde (VE, VAS, VISA) às ações básicas de saúde, para a execução das ações de prevenção e controle de doenças, disponibilizando assessoria às SES e SMS das capitais, para fortalecer a estruturação da Vigilância em Saúde nessas localidades;
- n) Fortalecer a ação de Estados e Municípios na vigilância, prevenção e controle de agravos relevantes na região como Malária, Tuberculose e Hanseníase;
- o) Fortalecer a ação de Estados e Municípios na vigilância, prevenção e controle da Tuberculose e da Hanseníase. Realização de oficinas de trabalho e capacitações;
- p) Mapear os estabelecimentos produtores de medicamentos existentes na região que utilizam matéria-prima local e verificar as condições tecnológicas existentes. Realizar diagnóstico situacional nos Estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso;
- q) Realizar oficinas regionais e fórum nacional para subsidiar a elaboração da política de segurança alimentar dos povos indígenas;
- r) Intensificar as ações de imunização nas comunidades indígenas, através da realização de campanhas de multivacinação nos distritos sanitários de saúde indígena da região; e
- s) Melhorar o acesso da população indígena aos serviços de média e alta complexidade, ambulatorial e hospitalar.

5.4.3 - AÇÕES NA ÁREA DE EDUCAÇÃO

a) Promover ações de capacitação de alfabetizadores; concessão de bolsa aos alfabetizadores e material didático. Projetos de Educação de Jovens e Adultos;

b) Desenvolver e distribuir material didático com foco em educação ambiental. Promover capacitação em educação ambiental para profissionais de educação, através de convênios com Estados, Municípios e Organizações da Sociedade Civil e execução direta;

c) Incrementar a qualificação profissional, visando atender as atividades aquaviárias, especialmente no que tange à prevenção de riscos e combate à emergências ambientais relacionadas às atividades potencialmente poluidoras;

d) Ampliar e melhorar rede física escolar em comunidades remanescentes de quilombos;

e) Capacitar professores para atuarem nas escolas em comunidades remanescentes de quilombos, através de convênios com Municípios;

f) Desenvolver projetos educacionais voltados ao atendimento de crianças jovens e adultos (incluindo famílias) em situação de discriminação ou vulnerabilidade social, com ênfase para o enfrentamento de situações de abuso e exploração sexual;

g) Proporcionar assistência técnica e pedagógica a projetos educacionais que objetivem enfrentar questões relacionadas à educação do campo, realizar convênios com Estados, Municípios e Organizações da Sociedade Civil; e

h) Capacitar professores para educação escolar indígena, realizar convênios com Estados e Organizações da Sociedade Civil.

5.4.4 - AÇÕES NA ÁREA DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO

a) Construir Centros Familiares de Pedagogia da Alternância. Estabelecer o diálogo entre os demandantes, a União Nacional das Escolas Famílias Agrícolas do Brasil (UNEFAB), a Associação Regional das Casas Familiares Rurais do Norte (ARCAFAR-NORTE) e o Ministério do Desenvolvimento Agrário, com objetivo de quantificar a demanda e definir estratégia para sua satisfação; e

b) Programar e realizar oficinas territoriais previstas pela SDT nos territórios inseridos na área de abrangência do Plano, bem como disponibilizar recursos do PRONAF para capacitação.

5.4.5 - AÇÕES NA ÁREA DE TRABALHO, EMPREGO E RENDA

Consciente de que a eliminação do trabalho escravo constitui condição básica para o Estado Democrático de Direito, o Governo Federal elegeu como uma das principais prioridades a erradicação de todas as formas contemporâneas de escravidão. E o enfrentamento desse desafio exige vontade política, articulação, planejamento de ações e definição de metas objetivas. Por isso, foi lançado o Plano Nacional para a Erradicação do Trabalho Escravo, que apresenta medidas a serem cumpridas pelos diversos órgãos dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, Ministério Público e entidades da sociedade civil. Nesse contexto, o Grupo Especial de Fiscalização Móvel, do Ministério do Trabalho e Emprego tem tido atuação fundamental no combate das formas contemporâneas de escravidão. Em 2005, o Grupo pretende ampliar a sua atuação e atender todas as denúncias existentes na Secretaria de Inspeção do Trabalho, especialmente nos Municípios do Mato Grosso e Pará.

Da mesma forma, a atenção à criança constitui ponto central na formulação de qualquer plano de desenvolvimento. O combate ao trabalho infantil está na agenda do Governo Federal, materializado

de forma clara no PPA 2004-2007, mas principalmente nas ações do Programa de Erradicação do Trabalho Infantil na área de influência da BR-163, que levaram a comunidade internacional a citar o País como exemplo de boas práticas no combate ao problema. Dessa forma, em dezembro de 2004, por intermédio da Instrução Normativa nº 54, foi criado um grupo móvel específico para atuar na região, sendo alvo preferencial das ações o Estado do Pará, onde ocorrem 46,55% dos casos definidos de trabalho infantil da Região Norte.

As ações na área de trabalho, emprego e renda compreendem ainda:

a) Promover uma discussão com Governos Estaduais e Municipais sobre a possibilidade de parceria na constituição de centros públicos de Economia Solidária. Assistência técnica para incremento da produção agrícola e pesqueira e mudança de patamar tecnológico. Assistência técnica para incremento da produção de produtos florestais sustentáveis;

b) Melhorar a divulgação dos mecanismos existentes para o financiamento da produção e da mudança de patamar tecnológico, visando atender às demandas locais por crédito. Realizar convênios para a execução de atividades de acompanhamento dos trabalhadores beneficiados e encontrar meios junto aos bancos públicos para financiamento específico aos empreendimentos da região;

c) Ministrando cursos de capacitação e formação de professores - visão transdisciplinar voltada para a sustentabilidade. Capacitação e formação de agentes comunitários de saúde e profissionais locais, realizar convênios para execução de atividades de qualificação e formação profissional;

d) Criar mecanismos de inserção no mercado local e regional - produtos agropecuários e florestais sustentáveis; e

e) Desenvolver o Projeto Soldado Cidadão, de forma a proporcionar aos jovens, por meio de um Serviço Militar Especial, formação profissional, cívica e ética, que os capacitem a concorrer ao mercado de trabalho.

5.4.6 - AÇÕES NA ÁREA DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL E COMBATE À FOME

a) Implementar mecanismos de escuta da população através da Central de Atendimento do Fome Zero;

b) Apoiar os conselhos de controle social dos programas desenvolvidos pelo MDS, criando condições para a participação e a mobilização social e para fortalecimento da sociedade civil;

c) Implantar o SUAS - Sistema Único de Assistência Social. Realizar, oficinas de capacitação de gestores municipais, conselheiros, movimentos sociais e lideranças locais, para implementação do sistema, formação e identificação da rede de atendimento nos Municípios;

d) Implantar serviços especiais de atendimento à crianças e adolescentes em situação de abuso e exploração sexual nos Municípios;

e) Ampliar o atendimento do PETI - Programa de Erradicação do Trabalho Infantil nos Municípios que estão com a demanda reprimida;

f) Estimular a adesão ao PETI - Programa de Erradicação do Trabalho Infantil em Municípios onde seja identificada situação de trabalho infantil;

g) Ampliar o acesso ao Programa Bolsa Família, atingindo 50% das famílias em situação de extrema pobreza e pobreza, iniciando pelos quinze Municípios que a BR-163 efetivamente atravessa;

h) Fortalecer projetos de Geração de Trabalho e Renda para o apoio ao desenvolvimento sócio-econômico das famílias beneficiárias do Programa Bolsa Família;

i) Disseminar ações de segurança alimentar e nutricional, por meio de parcerias interministeriais e municipais; e

j) Comprar alimentos dos pequenos produtores. Articular com prefeituras, por meio dos Consórcios de Segurança Alimentar, a criação de mecanismos para aquisição de produtos da agroindústria familiar, num total de até R\$ 2.500,00 por família e fazer a distribuição para populações específicas (quilombolas e assentamentos de reforma agrária), bem como incrementar a merenda escolar local.

Na execução dessas políticas, além da co-responsabilização dos governos nos seus três níveis, é imprescindível a participação da sociedade civil dentro dos parâmetros sociais e legais, sem abster o Estado do seu papel de formulador e executor de políticas sociais. Projetos integrados constituem a melhor forma de implementar as estratégias, assegurando a presença do Governo e a participação da sociedade. É possível sugerir estratégias e projetos de acordo com a diferenciação interna da área do Plano.

5.4.7 – AÇÕES PARA AS COMUNIDADES INDÍGENAS

Um conjunto de ações devem ser implementadas para atender as demandas das comunidades indígenas, tanto aquelas habitantes das terras indígenas, como as comunidades dispersas. Tais ações foram identificadas a partir das consultas públicas realizadas em julho de 2004 nas cidades de Santarém, Altamira, Guarantã do Norte e Apuí e, principalmente, da consulta com as representações indígenas da Administração Regional de Colíder (MT), envolvendo comunidades do Mato Grosso e do Pará, realizada em setembro de 2004.

As principais ações previstas são reforço e construção dos postos de fiscalização das terras indígenas (com veículos e barcos); ações contra o desmatamento, contra as queimadas e as práticas predatórias agrícolas e de garimpo nas proximidades das terras indígenas; melhoria nos acessos às terras (recuperação de estradas e vias fluviais); apoio às atividades produtivas desenvolvidas nas aldeias (fornecimento de máquinas e implementos); e apoio às atividades nas áreas sanitária (saneamento nas aldeias, postos de saúde e pessoal médico) e de educação (construção de escolas e contratação e treinamento de professores indígenas), apoio e fomento a projetos de segurança alimentar e desenvolvimento sustentáveis nas terras indígenas. Outras ações previstas deverão complementar o elenco de medidas descritas.

AÇÕES PRIORITÁRIAS POR MESORREGIÃO

a) MESORREGIÃO NORTE - CALHA DO AMAZONAS E TRANSAMAZÔNICA

A questão central é a expropriação da terra e do direito de uso dos recursos naturais, sobretudo por meio de mecanismos de mercado, resultando em migração e inchaço das cidades. Estancar a expulsão das populações rurais pobres é, assim, uma estratégia básica nessa área, associada à constituição de uma base produtiva capaz de gerar emprego e renda na área rural e nas cidades. Entre as ações ou projetos com essa finalidade, destacam-se:

a) na várzea, o manejo, rede de comercialização (e industrialização) do pescado e aquicultura e agricultura de alimentos; b) na terra firme, além da regularização fundiária e da infra-estrutura, a assistência técnica é essencial para assegurar a permanência da população que restou nos PA,

mediante estímulo a inovações na produção agroflorestal e no manejo florestal, e estímulo a ex-colonos (com certo nível de acumulação) à intensificação dos sistemas agro-silvo-pastoris e sua industrialização. Para a dinamização dos centros urbanos é também essencial crédito e redes de comercialização, condição necessária para todos os projetos.

Quanto a ações específicas, ressaltam-se:

Na área de Saúde: i) fortalecer o equipamento médico-hospitalar das maiores cidades (Santarém, Itaituba, Altamira e Parintins), para atendimento às áreas por elas polarizadas, ii) implantar novas formas de financiamento para hospitais de pequeno porte (HPP), isto é, unidades de até 30 leitos em cidades menores; iii) implantar incentivo adicional de Saúde da Família e Saúde Bucal previsto para Municípios com IDA menor 0,7 e população menor que 50 mil habitantes e também para população de assentamentos e quilombos; iv) implantação do Serviço Civil Profissional de Saúde e parteiras nas áreas com baixa densidade de serviço (rurais e urbanos); v) implantar um serviço de saúde móvel – circulando pelo rio e pela estrada – para atendimento das populações isoladas, apoiadas pela instalação de, pelo menos, um posto de saúde no núcleo urbano que as serve; vi) implantar, ampliar ou promover melhorias no sistema público de abastecimento de água e esgotamento sanitário para Municípios com até 30 mil habitantes e implantar melhorias sanitárias domiciliares para os menores.

Na área de educação e pesquisa: i) garantir a alfabetização de jovens e adultos e a educação básica e superior (esta, sobretudo em Santarém); ii) implantar escolas técnicas direcionadas para as atividades econômicas a serem fortalecidas (manejo pesqueiro, florestal, de beneficiamento agroflorestal e da madeira); iii) formação e capacitação de professores nessas áreas; iv) capacitação/qualificação de recursos humanos na área de saúde com agentes comunitários; v) implantar laboratórios para análise simples sobre saúde e água; vi) fortalecer o núcleo do INPA que já atua na região para pesquisa sobre a biodiversidade e o potencial dos ecossistemas; vii) mapear os estabelecimentos produtores de medicamentos que utilizam matéria-prima local para melhorar suas condições; viii) incentivar a pesquisa sobre formas de beneficiamento da madeira com núcleo em Santarém; ix) prever a instalação de um sistema de educação à distância; x) simultaneamente criar parcerias interministeriais e municipais para realização de oficinas de trabalho, visando identificar projetos existentes, vocações e ações geradoras de trabalho e renda, prevendo parcerias com a iniciativa privada para implementar ações; xi) constituir centros públicos de economia solidária.

Na área de desenvolvimento social: i) implantação de serviços especiais de atendimento a crianças e adolescentes em situação de abuso e exploração sexual, e ampliar o atendimento do PETI; ii) disseminar ações de segurança alimentar e nutricional; iii) assegurar a compra de alimentos dos pequenos produtores para a merenda escolar e o mercado local.

b) MESORREGIÃO CENTRAL - MÉDIO XINGU E TAPAJÓS

Nas extensas áreas florestais, com baixas densidades demográficas, situadas entre as áreas povoadas da calha do Amazonas/TA e o Norte do Mato Grosso, a problemática é diferente. Se os produtores familiares e núcleos urbanos merecem ser incluídos nas ações mencionadas, são os grupos indígenas que demandam atenção especial com ações diferenciadas, fortalecendo algumas já existentes e gerando novas, em face da nova realidade regional que estreita seus contatos com a onda de povoamento.

Trata-se, por um lado, de assegurar sua inclusão social na produção sustentável, para que também tirem partido da pavimentação da rodovia. O processamento de frutas e raízes, o artesanato e sua participação em cadeias tecno-produtivas da biodiversidade são possibilidades a serem estimuladas. Por outro lado, trata-se de atualizar as ações sociais específicas, sobretudo quanto à saúde, ressaltando: i) Intensificar as ações de imunização com campanhas de multivacinação nos distritos sanitários de saúde indígenas; ii) Implantar a vigilâncias nutricionais nos Distritos Sanitários Especiais Indígenas (DSEI); iii) Realizar diagnóstico situacional dos DSEI e priorizar o desenvolvimento de sistemas de informação em saúde nos DSEI; iv) Melhorar o acesso da população aos serviços de média e alta complexidade, ambulatorial e hospitalar, revendo os procedimentos e a estrutura de atendimento atuais junto às unidades hospitalares beneficiárias do Incentivo de Assistência à População Indígena; v) Realizar evento de educação em saúde para a mobilização social em torno dos problemas decorrentes da nova dinâmica de contato interétnico.

Enfim, a inserção social específica quanto à saúde, educação e segurança, no conjunto da área, ganharia muito com três ações: a) integração das ações extremamente pulverizadas nessas áreas numa só política social; b) Capacitação de agentes comunitários de saúde nas cidades maiores, capazes de atuar em núcleos urbanos menores e áreas rurais; c) serviços móveis de boa qualidade circulando pelos rios e construção de redes de ação à distância.

c) MESORREGIÃO SUL - NORTE MATOGROSSENSE

Por ser uma região mais urbanizada e mais desenvolvida economicamente, apresenta, relativamente, melhores condições de educação e saúde, demandando, entretanto, ações específicas destinadas aos segmentos socialmente excluídos, semelhantes às definidas para a Mesorregião Norte. Demanda também medidas específicas direcionadas às comunidades indígenas.

6 – MODELO DE GESTÃO DO PLANO

Os desafios de planejamento, execução, monitoramento e avaliação do Plano BR-163 Sustentável requerem uma definição de responsabilidades institucionais entre seus parceiros, ou seja: órgãos do Governo Federal, dos Governos Estaduais, das Prefeituras, organizações da sociedade civil e setor empresarial. Uma das características essenciais da estratégia de gestão do Plano será a criação e efetivação, em nível regional e local, de fóruns permanentes de diálogo e negociação entre o Governo Federal, governos estaduais, prefeituras, sociedade civil e setor empresarial, com responsabilidades para o planejamento, monitoramento e avaliação de suas ações.

6.1 - FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

É no ambiente institucional que reside a mola do desenvolvimento, juntamente com a capacidade de coordenação das ações dos indivíduos e dos grupos sociais. Da mesma forma, a organização social é uma fonte decisiva de geração de riqueza, mas é igualmente o ambiente institucional que, atribuindo força à sua organização, vai gerar parte significativa dos recursos de que depende o surgimento de novas atividades.

A superação do subdesenvolvimento demanda, antes de mais nada, alterar o ambiente institucional, isto é, os valores, expectativas, normas e condutas dos atores sociais e dos poderes públicos. O sentido da inclusão social reside, assim, na mudança institucional e que está na gênese do desenvolvimento. Trata-se, contudo, de um processo amplo e progressivo que, por sua vez, é consequência de decisões tomadas dia a dia por atores, empresas, organizações.

O capital social, constituído a partir do grau de confiança entre os atores sociais, o nível de associativismo, o comportamento cívico construtivo e a solidariedade são, portanto, fatores críticos para o desenvolvimento sustentável, sobretudo quando se trata de políticas de gestão descentralizada, de base local. No caso da BR-163, em face de fragilidade das instituições e dos recursos, a articulação entre todos os setores envolvidos pode formar uma rede densa que a um só tempo incorpora e promove a colaboração social, constituindo uma alavanca para as mudanças institucionais democraticamente negociadas.

A qualidade do processo de implementação do Plano depende de uma série de variáveis, tais como a convergência em torno de diretrizes, a adesão política do ente federado (Estado ou Município), a organização da sociedade civil, a disponibilidade de recursos, a existência e disponibilidade de pessoal capacitado para a implementação, a existência e disponibilidade de infra-estrutura ou equipamentos adequados e a extensão e solidez das redes de interação social.

A plena execução das ações previstas de ordenamento territorial e gestão ambiental do Plano BR-163 Sustentável vai depender de um conjunto de medidas de fortalecimento institucional entre órgãos executores com papéis-chave, a exemplo do INCRA, IBAMA, FUNAI, órgãos fundiários e ambientais estaduais e municipais. Medidas de fortalecimento institucional das Forças Armadas na região também serão necessárias, dado o caráter de sua atuação, particularmente, no apoio aos órgãos públicos federais e estaduais e, em especial, no que se refere ao apoio ao combate à delitos ambientais e fundiários.

O Plano deve contemplar também medidas de fortalecimento institucional de entidades da sociedade, no sentido de garantir capacidade de implementação de atividades sob a sua responsabilidade. Essas medidas devem priorizar as necessidades para recursos humanos capacitados

e infra-estrutura logística, de forma articulada à implantação de bases avançadas do Governo Federal na região.

A participação dos Estados e dos Municípios na implementação do Plano é de suma importância e deve ser intensificada, visto que alguns temas relevantes dependem fortemente, senão exclusivamente, do efetivo engajamento desses entes federativos, tais como segurança pública, construção e manutenção de estradas vicinais, assistência técnica e extensão rural, saúde e educação. As prefeituras da área do Plano, em geral, não dispõem de recursos e de pessoal qualificado para a implementação de projetos mais complexos, especialmente onde não se formou uma cultura administrativa de execução compartilhada com a sociedade civil. Tais restrições tanto indicam a necessidade de investimento na formação de capacidade de gestão nos Municípios, como recomendam cuidado ao dosar a oferta de parceria à capacidade efetiva de sua resposta.

O nível de organização da sociedade civil é bastante desigual, conforme a região que se examina. Cidades como Santarém e Altamira e, em menor grau, Itaituba e algumas cidades do Mato Grosso, contam com movimento social organizado e experiente. No entanto, mesmo essas instituições padecem de insuficiência quanto a recursos financeiros e humanos. Outras regiões, como as polarizadas por Jacareacanga e Apuí, têm menor densidade de instituições da sociedade capazes de se engajarem na implementação de ações. Nos grandes espaços interiores, em especial na Terra do Meio, a sociedade civil organizada é praticamente inexistente, exceto pela solidariedade abrangente de instituições como a Comissão Pastoral da Terra ou incursões de campo de instituições de pesquisa. Diferentes instituições de governo, ajudados pela Cooperação Internacional estão se dedicando a apoiar as redes de instituições da sociedade civil. Para os propósitos de implementação de ações, aplica-se a mesma recomendação que se fez às prefeituras: apoio à formação de capacidade de implementação e oferta de parcerias adequada à capacidade de resposta.

Finalmente, há que se reconhecer que mesmo as instituições governamentais federais têm pouco conhecimento objetivo e escassa experiência de atuação naquela região, o que restringe a capacidade de intervenção efetiva no curto prazo. Não há como se prescindir de um período de aprendizado, em que se identifiquem instituições parceiras, prioridades de campo, formas adequadas de atuação e que se desenvolvam convenções que permitam bom fluxo de informações. A principal diretriz apresentada é o estímulo ao desenvolvimento de projetos integrados. Dessa forma, instituições com experiência de trabalho na região podem contribuir com outras ainda inexperientes, ao mesmo tempo em que se aumenta a eficiência do gasto federal e se promove uma cultura de integração e de colaboração.

6.2 - MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

Um dos grandes desafios do Governo Federal é construir e inaugurar um novo modelo de desenvolvimento sustentável para o Brasil que incorpore, como uma de suas estratégias centrais, o aprofundamento da democracia nos processos de participação e controle social sobre as políticas e os recursos públicos. Este desafio está claramente expresso no Programa do Governo Federal e fortemente gravado nas diretrizes para a construção do Plano Plurianual 2004-2007 – “Brasil para Todos”. O que se busca com esses novos espaços de formulação, gestão, controle e avaliação das políticas públicas é, fundamentalmente, a promoção do exercício pleno da democracia e da cidadania.

Para implementar na prática esses princípios, o “Documento Inicial para Discussão” do Plano de Desenvolvimento Sustentável para a área de influência da BR-163 (de julho de 2004), propôs, entre

outros mecanismos, a instalação de Fóruns Locais de participação e gestão social do Plano em cada uma das sub-áreas que constituem a sua Área de Influência e de um Fórum Regional. Partindo das diretrizes estabelecidas nesse documento e das contribuições recolhidas no processo de consulta à sociedade local para a elaboração do Plano, formulou-se o presente documento. Deve ser destacado, também, que durante as consultas públicas realizadas em julho de 2004 em seis cidades da área da BR-163, representando as sub-áreas preliminarmente definidas, foram eleitas Comissões Locais Provisórias (CLP), embriões dos fóruns locais e que têm como atribuição principal a tarefa de organizar a constituição destes fóruns: Santarém (Calha do Amazonas); Altamira (Transamazônica oriental); Novo Progresso (Sudoeste paraense); Guarantã do Norte (extremo Norte mato-grossense); Sorriso (Centro-Norte mato-grossense); e Apuí (Sudeste amazonense).

6.2.1 – OS FÓRUNS LOCAIS

PAPEL DOS FÓRUNS – CONSTRUINDO A GESTÃO SOCIAL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Os fóruns locais se constituem em instâncias de gestão social do Plano BR-163 Sustentável. Tendo como referência as diretrizes estabelecidas no Plano e considerando ainda as definições estratégicas contidas no PAS, os fóruns terão protagonismo importante na construção dos objetivos, prioridades, metas e estratégias do desenvolvimento dos territórios integrados pela BR-163. Nesse sentido, os fóruns terão permanente papel na elaboração e implementação das ações do Plano, orientando-as e adequando-as às realidades locais, considerando suas especificidades em termos sociais, culturais, econômicos e ambientais.

A partir das demandas, necessidades e prioridades locais estabelecidas democraticamente, os fóruns serão, portanto, um espaço privilegiado para o planejamento e execução participativa das políticas públicas, assim como, terão uma importante contribuição na integração das políticas das diferentes esferas do poder público, promovendo sinergias e parcerias entre as ações do Governo Federal e dos governos estaduais e municipais. Isso irá contribuir para evitar a sobreposição de ações entre os entes federados ou, o que é mais comum, suprir as lacunas deixadas pela ausência de políticas públicas frente aos problemas e demandas locais.

Diante da complexidade da realidade social e da pluralidade de atores e interesses existentes na região, muitos dos quais são distintos e até antagônicos, os fóruns atuarão como espaços de mediação e concertação, buscando orientar-se sempre em função do bem comum. Para isso, será necessário estabelecer de forma criativa e inovadora, mecanismos de mobilização e envolvimento amplo da sociedade nos espaços de discussões e definições das propostas no âmbito dos fóruns locais. A realização de conferências, seminários, debates, atividades culturais, entre outros, são algumas formas de descentralizar a discussão, envolver e mobilizar a sociedade. Esses espaços ampliados, no entanto, devem ser pensados a partir de cada fórum.

Caberá, portanto, aos fóruns o papel de catalisadores da organização, participação e mobilização social, contribuindo de forma pedagógica para o desenvolvimento da competência política de amplos setores locais, alguns tradicionalmente excluídos dos espaços participativos e de decisão. Nesse sentido, o Plano inova ao romper a visão tecnocrática e verticalizada, marcas de um Estado afastado da sociedade e que não tem sabido (ou querido) perceber e compreender as reais necessidades da maioria da população. Também inova no sentido de estabelecer uma via de mão dupla

entre Governo e sociedade, abrindo-se para a crítica e o controle democráticos por parte desta, propondo a esta novos conceitos, novas atitudes e novos paradigmas, definidos a partir dos compromissos éticos e políticos de promover o desenvolvimento com inclusão social e preservação ambiental. A pavimentação política desta via - da participação, do controle democrático e da sustentabilidade do Plano - será tão importante quanto à pavimentação física da BR-163.

COMPOSIÇÃO DOS FÓRUNS – REPRESENTAÇÃO DE TODA A SOCIEDADE

As sub-áreas definidas no Plano abrigarão, cada uma, um fórum em realidades muito dinâmicas e diversas em termos de composição e organização social. Uma leitura apressada da região pode induzir a uma percepção limitada da pluralidade de formas e modos de expressão dos grupos sociais que habitam esses territórios. O processo das consultas à sociedade local para a elaboração do Plano revelou uma presença forte de muitas organizações sociais e populares, bem como a existência de inúmeros conselhos setoriais – da saúde, desenvolvimento rural, de educação, entre outros.

Para conferir aos fóruns o papel e caráter proposto, é necessário que eles expressem essa realidade, integrando e conjugando três elementos essenciais na base de sua constituição: representatividade, legitimidade e diversidade.

Para garantir a representatividade e a diversidade do conjunto da sociedade, o fórum deverá estar aberto para acolher a participação de todos os segmentos organizados na sua área de abrangência. A participação de representantes dos diversos conselhos setoriais também se for importante, para aproveitar a massa crítica acumulada nas respectivas áreas e aumentar a capilaridade dos fóruns. Para ser legítimo, os indivíduos que o compõem devem representar posições institucionais e não pessoais, devendo, para isso, estarem associados a uma determinada organização.

Está claro que os fóruns locais podem e devem agrupar toda e qualquer entidade constituída. Entretanto, também é evidente que será inviável reunir a todo momento todos os integrantes do fórum. Para tanto, torna-se necessária a formação de uma comissão coordenadora em cada fórum, dotada da agilidade necessária para responder às demandas da implementação do Plano. Ela deve ter uma composição paritária, representativa dos grandes setores que compõem a sociedade. A composição paritária justifica-se pelas atribuições a elas outorgadas.

Os segmentos que compõem cada um dos quatro grandes setores são abaixo relacionados: a) entidades representativas dos trabalhadores - sindicatos de trabalhadores rurais, de trabalhadores urbanos (segmentos industriais, comércio, serviços), associações de classe, cooperativas; b) entidades representativas dos empresários - sindicatos patronais dos diversos segmentos (produtores rurais, indústria da madeira e outras, pecuaristas, etc), associações comerciais, industriais e outras de classe; c) organizações da sociedade civil – organizações não governamentais (ONG), entidades dos movimentos sociais (mulheres, negros, de bairros, etc), Igrejas, representações das comunidades indígenas, entidades acadêmicas e de pesquisa, entidades estudantis, etc; e d) setor público – representações dos governos federal, estaduais e municipais.

O número de membros das comissões coordenadoras deve variar em função de alguns critérios que orientarão sua formação, tais como contingente populacional, grau de organização política e social de cada sub-área, necessidades de operacionalidade de suas funções, territorialidade, etc, devendo, entretanto, ser múltiplo de quatro. A representação de um número expressivo de Municípios que compõem a sub-área é condição essencial para garantir o equilíbrio territorial. Como sugestão, tendo como

referência o critério populacional, sugere-se a seguinte composição: a) sub-áreas com até 100 mil habitantes – 8 membros; b) sub-áreas com 100 mil a 400 mil habitantes – 12 membros; e c) sub-áreas acima de 400 mil habitantes – 16 membros.

Além dos membros representando cada um dos quatro setores, integraria cada comissão coordenadora um representante do Governo Federal, que desempenharia o papel de coordenador. Tal proposição se justifica pela função mediadora que o representante do Governo Federal pode exercer. Da mesma forma, seria recomendável que a sede dos fóruns locais sejam instaladas em órgãos públicos federais. A definição da cidade que sediará as atividades dos fóruns deve ser discutida e definida no interior de cada fórum, em articulação com a Secretaria Executiva do Plano.

CARÁTER DOS FÓRUNS – CONTROLE DEMOCRÁTICO DO PLANO

O caráter dos fóruns deriva do papel que lhes é estabelecido. Assim, os fóruns terão um caráter de orientação e referência obrigatória das decisões governamentais, como instâncias legítimas e representativas dos interesses e reivindicações da sociedade, discutindo de forma estratégica e operacional a aplicação das diretrizes e orientações estabelecidas no Plano, cuja elaboração contou com a sua participação (por meio das consultas públicas). Ademais, através das suas comissões coordenadoras, serão tomadas as decisões necessárias à gestão participativa decorrente das deliberações dos fóruns e das necessidades de implementação do Plano. Esta definição permite a efetiva participação social que se constitui em elemento fundamental para garantir o modelo de gestão preconizado no Plano. Para isso, não basta o reconhecimento do poder público, sendo necessário que a própria sociedade se sinta representada e participe das decisões no âmbito dos fóruns. Daí a importância da criação de espaços ampliados de discussão.

ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO

Para responder aos desafios que estão sendo propostos, os fóruns devem contar com uma organização mínima que lhes assegure o funcionamento desejado. Isso implica que, além da constituição das comissões coordenadoras, seja necessário definir uma estrutura mínima, técnica, material e financeira, de apoio às suas atividades. A finalidade disto é facilitar a atuação dos fóruns em todas as fases do processo de implementação do Plano da BR-163. Na prática isto significa que os governos federal, estaduais e municipais deverão assumir conjuntamente os custos derivados dessa necessidade. Frente às profundas assimetrias de poder existentes na sociedade, o fortalecimento efetivo da gestão social das políticas públicas nessa região implica, obrigatoriamente, nessa exigência, sem a qual apenas os grupos mais empoderados política e materialmente terão a prerrogativa da participação. Quanto ao funcionamento dos fóruns, um regimento interno estabelecendo as normas de funcionamento e processos de tomada de decisões deve ser elaborado e aprovado no âmbito de cada fórum com a maior brevidade possível. Igualmente, a identificação de necessidades financeiras e o estabelecimento de cronogramas específicos para sua implantação e funcionamento são assuntos que devem ser encarados como prioridades fundamentais pelas Comissões Locais Provisórias junto ao GTI.

6.2.2 - FÓRUM REGIONAL DO PLANO BR-163 SUSTENTÁVEL

O documento submetido às consultas públicas de julho passado também propôs, uma instância de abrangência regional, compreendendo todo o território de abrangência do Plano: trata-se do Fórum

Regional do Plano da BR-163 Sustentável. O Fórum Regional deve ser entendido como um espaço de síntese e negociação das reivindicações, demandas e propostas construídas no âmbito dos fóruns locais. Trata-se de um lugar fértil para pensar e elaborar novas formas e conteúdos para a relação entre o Estado e a sociedade, indicando o caminho para aprofundar o sentido democrático e participativo da definição e implementação das políticas públicas. Como espaço democrático e democratizante, este Fórum deve exercer um constante monitoramento e avaliação do processo de implementação do Plano, indicando os ajustes necessários para o alcance de seus objetivos estratégicos. Para assegurar este papel, o Fórum Regional, assim como os fóruns locais, deve ser constituído pelos órgãos governamentais em seus três níveis (federal, estadual e municipal), as entidades representativas dos trabalhadores, dos empresários e representantes da sociedade civil.

Esta representação deve combinar a representação de entidades de âmbito regional e estadual e a representação oriunda dos fóruns locais, na forma de delegados destas instâncias. Assim como nos fóruns locais, será necessário, no âmbito do Fórum Regional, definir uma dinâmica de trabalho proporcional aos desafios e capaz de responder às tarefas que serão colocadas. Uma idéia já discutida é a de constituir no interior do Fórum subgrupos ou câmaras setoriais responsáveis pelo planejamento operacional e monitoria de ações, conforme os principais eixos do plano. A necessidade de sua constituição, bem como o momento oportuno para isto deverá ser objeto de avaliação na segunda etapa de consultas públicas.

6.3 – SISTEMA DE MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

A estruturação de um sistema de monitoramento e avaliação do Plano servirá para que sejam acompanhadas a execução financeira, as atividades, os resultados e, por último, os impactos em relação a objetivos e metas estabelecidas. Esse monitoramento servirá não apenas para avaliar o que foi feito, mas também identificar e analisar as mudanças decorrentes da execução das ações. As informações geradas pelo monitoramento devem ser discutidas pelos vários atores institucionais nos fóruns regional e locais do Plano. Além disso, o sistema de monitoramento e avaliação do Plano BR-163 Sustentável deve envolver a realização de avaliações independentes, realizadas periodicamente por consultores independentes.

O objetivo final do monitoramento não é ser meramente um medidor do que foi feito e sim ser uma ferramenta de gestão e de aprendizagem. Não são necessariamente os melhores programas aqueles que realizam todas as atividades planejadas, mas sim os que se ajustam, com base em um processo contínuo de observação e aprendizagem. Ajustes estratégicos não deveriam ser vistos como o resultado de erros, pelo contrário, adaptações que refletem um processo sistemático de observação e análise são altamente positivas.

Monitorar os impactos num ambiente que permite o erro e valoriza o aprendizado das pessoas e das instituições é uma excelente ferramenta para a identificação de lições que possam ser utilizadas no futuro. Contudo, para que isso aconteça, é necessário que existam espaços para que as informações geradas pelo monitoramento sejam discutidas pelos vários atores institucionais (beneficiários, técnicos, coordenação, etc.) e que haja abertura para críticas, inovações e criatividade. Portanto, um bom sistema de monitoramento depende de um fluxo dinâmico e permanente de informações no cotidiano. Nesse sentido, os fóruns regionais e locais do Plano BR-163 Sustentável terão funções essenciais para o

sucesso do monitoramento, inclusive no aproveitamento de seus resultados como subsídios para fases sucessivas do planejamento estratégico.

6.4 – SISTEMA DE INFORMAÇÕES

Como ferramenta inovadora da estratégia de gestão do Plano BR-163 Sustentável, propõe-se a estruturação de um sistema de informações, incluindo bases de dados georeferenciadas sobre: i) características biofísicas do território (solos, vegetação, hidrografia, unidades de paisagem, etc.); ii) dinâmicas de ocupação territorial e utilização dos recursos naturais (situação fundiária, população, desmatamento e queimadas, atividades produtivas, etc.); iii) indicadores de desenvolvimento sustentável, relacionados aos objetivos e metas do Plano BR-163 Sustentável, e iv) informações espacializadas sobre as atividades planejadas e indicadores de resultados do Plano. Este sistema deverá ser mantido por meio de uma rede de instituições governamentais e não-governamentais envolvidas no planejamento, execução e monitoramento do Plano BR-163 Sustentável. Um dos principais desafios do sistema será a estruturação e difusão dos seus produtos para os diversos públicos de interesse. Nesse sentido, o sistema deve envolver a disponibilização de informações em formatos amigáveis a usuários em nível local, por meio da Internet, CD, documentos impressos, etc. A implementação do sistema de informações deve ocorrer em estreita articulação e como subsídio para as atividades de elaboração e execução dos instrumentos de ordenamento territorial.

Propõe-se a utilização do Sistema de Mapas Interativos e o Sistema de Georeferenciamento de Programas/Projetos – SIGEPRO, já implementados no Ministério do Meio Ambiente, como uma plataforma para o ingresso e recuperação de dados e informações sobre a área de influência da BR-163. Nesses sistemas, que trabalham de forma integrada utilizando-se da Internet, poderão ser reunidos e integrados mapas sobre os temas mencionados, cartogramas sobre a situação sócio-econômica e ambiental, informações textuais e espacialização de atividades de programas e projetos. Esses sistemas também permitem que cada órgão responsável por uma determinada informação possa alimentar e atualizar o banco de dados de forma descentralizada. Essas informações, ingressadas no banco de dados e no sistema de mapas interativos e constantemente atualizadas, deverão ser apresentadas em um “site” sobre o Plano BR-163 Sustentável, permitindo o acompanhamento e a observação pelo público da realidade sócio-econômica e ambiental da região e dos resultados alcançados pelo Plano BR-163 Sustentável no decorrer do tempo.

ANEXO 1

Lista de Siglas Utilizadas

ABIN.....	Agência Brasileira de Inteligência
ACS.....	Agente Comunitário de Saúde
ADA.....	Agência de Desenvolvimento da Amazônia
APA.....	Área de Proteção Ambiental
APL.....	Arranjo Produtivo Local
APP.....	Área de Preservação Permanente
AQ.....	Projeto de Assentamento Quilombola
ARCAFAR.....	Associação Regional das Casas Familiares Rurais
ATER.....	Assistência Técnica e Extensão Rural
ATPF.....	Autorização de Transporte de Produtos Florestais
BASA.....	Banco da Amazônia S/A
BB.....	Banco do Brasil
BEC.....	Batalhão de Engenharia e Construção
BNDES.....	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
C&T.....	Ciência e Tecnologia
C/T&I.....	Ciência, Tecnologia e Inovação
CC.....	Casa Civil da Presidência da República
CCIR.....	Certificado de Cadastro de Imóvel Rural
CGTI.....	Coordenação Geral de Tecnologia de Informação e Informática
CLP.....	Comissão Local Provisória
CNPT.....	Centro Nacional para o Desenvolvimento Sustentável das Populações Tradicionais (IBAMA)
CVRD.....	Companhia Vale do Rio Doce
DAP.....	Diretoria de Áreas Protegidas (SBF/MMA)
DIREC.....	Diretoria de Ecossistemas (IBAMA)
DIREF.....	Diretoria de Florestas (IBAMA)
DNPM.....	Departamento Nacional de Produção Mineral
DSEI.....	Distritos Sanitários Especiais Indígenas
EIA-RIMA.....	Estudo de Impacto Ambiental – Relatório de Impacto Ambiental
EMATER.....	Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural
EMBRAPA.....	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EMPAER.....	Empresa Mato-Grossense de Pesquisa e Extensão Rural
ESEC.....	Estação Ecológica
FAB.....	Força Aérea Brasileira
FBC.....	Fundação Brasil Central
FCO.....	Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste
FERRONORTE.....	Ferrovia Norte Brasil
FINAM.....	Fundo de Investimentos da Amazônia
FLONA.....	Floresta Nacional
FNO.....	Fundo Constitucional do Norte
FUNAI.....	Fundação Nacional do Índio
FUNASA.....	Fundação Nacional de Saúde
GESAC.....	Governo Eletrônico/ Serviço de atendimento ao Cidadão
GESTAR.....	Projeto de Gestão Ambiental Rural
GT.....	Grupo de Trabalho
GTI.....	Grupo de Trabalho Interministerial
HPP.....	Hospitais de Pequeno Porte
IBAMA.....	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE.....	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDAM.....	Instituto de Desenvolvimento Agropecuário do Estado do Amazonas
IDH.....	Índice de Desenvolvimento Humano
IMAZON.....	Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia
INCRA.....	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INPA.....	Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia
ITERPA.....	Instituto de Terras do Pará
MAPA.....	Ministério da Agricultura, da Pecuária e do Abastecimento
MCT.....	Ministério da Ciência e Tecnologia

MD	Ministério da Defesa
MDA	Ministério do Desenvolvimento Agrário
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio
MDS	Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome
MDTX	Movimento pelo Desenvolvimento da Transamazônica e do Xingu
MEC	Ministério da Educação e Cultura
MF	Ministério da Fazenda
MI	Ministério da Integração Nacional
MJ	Ministério da Justiça
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MME	Ministério de Minas e Energia
MP	Ministério Público
MPOG	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
MRN	Mineração Rio do Norte
MS	Ministério da Saúde
MT	Ministério dos Transportes
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
OEMA	Órgão Estadual de Meio Ambiente
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONG	Organização Não-Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
OSCIP	Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público
PA	Projeto de Assentamento
PAC	Projeto de Assentamento Conjunto
PAE	Projeto de Assentamento Agroextrativista
PAF	Projeto de Assentamento Florestal
PAM	Projeto de Assentamento Municipal
PARNA	Parque Nacional
PAS	Plano Amazônia Sustentável
PCA	Projeto de Assentamento Casulo
PCH	Pequena Central Hidroelétrica
PDA	Projetos Demonstrativos, Tipo "A" (PPG7)
PDM	Plano Diretor Municipal
PDRI	Programa de Desenvolvimento Rural Integrado
PDS	Projeto de Desenvolvimento Sustentável
PE	Projeto de Assentamento Estadual
PEA	População Economicamente Ativa
PETI	Programa de Erradicação do Trabalho Infantil
PF	Projeto de Regularização Fundiária
PGIR	Plano de Gestão Integrada de Resíduos
PIC	Projeto Integrado de Colonização
PID	Plano Integrado de Destinação de Terras Públicas
PIN	Programa de Integração Nacional
PITS	Programa de Interiorização do Trabalho em Saúde
PL	Projeto de Lei
PNDR	Política Nacional de Desenvolvimento Regional
POLAMAZONIA	Programa de Desenvolvimento da Amazônia
POLOCENTRO	Programa de Desenvolvimento dos Cerrados
POLONOROESTE	Programa de Desenvolvimento Integrado para o Noroeste do Brasil
PPA	Programa Plurianual
PR	Presidência da República
PROAMBIENTE	Programa de Desenvolvimento Socioambiental da Produção Familiar Rural
PRODECER	Programa de Desenvolvimento do Cerrado
PRONAF	Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar
PROTEGER	Projeto de Mobilização e Capacitação de Agricultores Familiares, Extrativistas e Indígenas para a Prevenção de Incêndios Florestais na Amazônia
PROTERRA	Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste
PROVARZEA	Projeto Manejo dos Recursos Naturais da Várzea
RDS	Reserva de Desenvolvimento Sustentável
REBIO	Reserva Biológica
RENAST	Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador
RESEC	Reserva Ecológica Estadual

RESEX	Reserva Extrativista
SAMU	Serviço de Atendimento Médico de Urgência
SBF	Secretaria de Biodiversidade e Florestas - MMA
SCA	Secretaria de Coordenação da Amazônia – MMA
SDS	Secretaria de Políticas para o Desenvolvimento Sustentável – MMA
SDT	Secretaria de Desenvolvimento Territorial
SECTAM	Secretaria de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente (Pará)
SES	Secretaria Estadual de Saúde
SIG	Sistema de Informações Geográficas
SIGEPRO	Sistema de Georeferenciamento de Programas/Projetos
SLAPR	Sistema de Licenciamento Ambiental em Propriedades Rurais
SMS	Secretaria Municipal de Saúde
SNCR	Sistema Nacional de Cadastro Rural (INCRA)
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação
SPVEA	Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia
SUAS	Sistema Único de Assistência Social
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
SUDECO	Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
TI	Terra Indígena
TN	Tesouro Nacional
TRQ	Terra Remanescente de Quilombo
UC	Unidade de Conservação
UHE	Usina Hidrelétrica
UNEFAB	União Nacional das Escolas Famílias Agrícolas do Brasil
UNIDA	Unidade Integrada de Defesa Ambiental
VAS	Vigilância Ambiental em Saúde
VE	Vigilância Epidemiológica
VISA	Vigilância Sanitária
ZEE	Zoneamento Ecológico-Econômico

ANEXO 2

Relação dos Municípios que compõem a área de abrangência do Plano, segundo mesorregiões e sub-áreas

MESORREGIÃO NORTE	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	km ²	1991	2000	2004	1991-00	2000-04	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
CALHA DO RIO AMAZONAS	359.240	668.792	775.983	835.379	1,67	1,86	445.244	333.186	57,38	2,16	0,93
Margem esquerda	294.373	270.366	308.406	328.460	1,47	1,59	149.277	158.654	48,40	1,05	0,54
1-ALENQUER (PA)	22.282	52.856	41.784	40.289	ND	(0,91)	25.181	16.624	60,23	1,88	0,75
2-ALMEIRIM (PA)	72.960	33.442	33.957	34.230	0,17	0,20	18.897	15.044	55,68	0,47	0,21
3-CURUÁ (PA)	1.431	ND	9.224	9.740	ND	1,37	2.894	6.310	31,44	6,43	4,41
4-FARO (PA)	11.767	13.574	10.037	13.624	ND	7,94	4.910	5.039	49,35	0,85	0,43
5-NHAMUNDÁ (AM)	14.106	13.300	15.355	16.352	1,61	1,59	6.308	9.047	41,08	1,09	0,64
6-MONTE ALEGRE (PA)	21.703	46.951	61.334	66.467	3,01	2,03	20.936	40.174	34,26	2,82	1,85
7-ÓBIDOS (PA)	28.021	42.307	46.490	48.705	1,05	1,17	22.877	23.510	49,21	1,66	0,84
8-ORIXIMINÁ (PA)	107.603	41.154	48.332	52.392	1,80	2,04	29.171	19.137	60,39	0,45	0,18
9-PRAINHA (PA)	12.599	26.782	27.301	30.060	0,21	2,44	7.146	20.142	26,19	2,17	1,60
10-TERRA SANTA (PA)	1.901	ND	14.592	16.601	ND	3,28	10.957	3.627	75,13	7,67	1,91
Margem direita	64.867	398.426	467.577	506.919	1,79	2,04	295.967	174.532	63,30	7,21	2,69
11-BARREIRINHA (AM)	5.751	16.316	22.579	25.545	3,68	3,13	9.234	13.115	41,32	3,89	2,28
12-BELTERRA (PA)	4.398	ND	14.594	16.790	ND	3,57	5.101	9.466	35,02	3,31	2,15
13-BOA VISTA dos RAMOS(AM)	2.587	7.504	10.482	11.892	3,78	3,21	5.199	8.488	37,98	5,29	3,28
14-JURUTI (PA)	8.304	23.262	31.198	35.401	3,32	3,21	10.781	20.429	34,54	3,76	2,46
15-MAUÉS (AM) (1)	14.988	27.499	36.036	40.052	3,07	2,68	21.124	14.854	58,62	2,40	0,99
16-PARINTINS (AM)	5.952	58.783	90.150	105.002	4,87	3,89	58.010	32.026	64,43	15,13	5,38
17-SANTARÉM (PA)	22.887	265.062	262.538	272.237	ND	0,91	186.518	76.154	71,01	11,48	3,33

Fonte: IBGE

(1) inclui parte dos setores censitários do Município, incluindo a sede municipal.

MESORREGIÃO NORTE	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	Km ²	1991	2000	2004	1991-00	2000-04	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
BAIXO TAPAJÓS	63.127	112.746	138.970	141.202	2,35	0,40	74.880	64.310	53,88	2,20	1,02
1-AVEIRO (PA)	17.074	10.876	15.518	17.976	4,03	3,74	2.982	12.564	19,18	0,91	0,74
2-ITAITUBA (PA) (1)	27.041	82.402	84.750	82.015	ND	(0,82)	60.447	24.270	71,32	3,13	0,90
3-RURÓPOLIS (PA)	7.021	19.468	24.660	27.410	2,66	2,68	8.418	16.228	34,15	3,51	2,31
4-TRAIRÃO (PA)	11.991	ND	14.042	16.801	ND	4,59	3.033	11.248	21,24	1,19	0,94
TRANSAMAZÔNICA ORIENTAL	96.959	172.892	219.421	233.159	2,68	1,53	104.361	113.430	47,50	2,26	1,17
1-ALTAMIRA (PA) (1)	17.696	63.408	62.439	62.322	ND	(0,05)	55.265	7.090	88,51	3,53	0,40
2-ANAPU (PA)	11.895	ND	9.407	7.271	ND	(6,24)	3.111	6.154	33,58	0,78	0,52
3-BRASIL NOVO (PA)	6.368	ND	17.193	20.197	ND	4,11	4.367	12.710	25,57	2,68	2,00
4-MEDICILÂNDIA (PA)	8.273	29.728	21.379	22.276	ND	1,03	6.744	14.678	31,48	2,59	1,77
5-PLACAS (PA)	7.173	ND	13.394	14.984	ND	2,84	3.507	9.842	26,27	1,86	1,37
6-PORTO DE MOZ (PA)	17.423	15.407	23.545	28.091	ND	4,51	9.078	13.381	40,42	1,28	0,77
7-SEM. JOSÉ PORFÍRIO (PA)	14.374	39.010	15.721	11.826	ND	(6,87)	5.330	10.380	33,91	1,09	0,72
8-URUARÁ (PA)	10.791	25.339	45.201	55.720	6,64	5,37	13.131	31.967	29,12	4,18	2,86
9-VITÓRIA do XINGU (PA)	2.966	ND	11.142	10.472	ND	(1,54)	3.828	7.228	34,31	3,76	2,44

Fonte: IBGE

(1) inclui parte dos setores censitários do Município, incluindo a sede municipal.

MESORREGIÃO CENTRAL	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	Km ²	1991	2000	2004	1991-00	2000-04	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
VALE DO JAMANXIM	80.162	24.000	44.848	64.192	7,19	9,38	20.580	24.405	45,89	0,56	0,30
1-NOVO PROGRESSO (PA)	38.162	13.000	24.848	35.192	7,46	8,98	9.580	15.405	38,34	0,65	0,40
2-CASTELO de SONHOS (PA) (MUNICÍPIO DE ALTAMIRA) (2)	7.000	5.000	10.000	15.000	8,01	10,67	7.000	3.000	70,00	1,43	0,43
3-MORAES de ALMEIDA (PA) (MUNICÍPIO DE ITAITUBA) (2)	35.000	6.000	10.000	14.000	5,80	8,78	4.000	6.000	40,00	0,29	0,17
MÉDIO XINGU/TERRA DO MEIO	219.212	28.891	39.621	45.774	3,57	3,67	12.500	27.016	31,55	0,18	0,12
1-SÃO FELIX do XINGU (PA)	84.212	24.891	34.621	39.774	3,73	3,53	12.500	22.016	36,22	0,41	0,26
2-TERRA do MEIO/T. INDÍG. (PA) (MUNICÍPIO DE ALTAMIRA) (2)	135.000	4.000	5.000	6.000	2,51	4,66	0	5.000	0	0,04	0,04
TRANSAMAZÔNICA CENTRAL	162.438	35.093	55.504	69.235	5,23	5,68	18.148	37.403	32,70	0,34	0,23
1-APUÍ (AM)	54.240	5.732	13.864	17.715	10,31	6,32	6.127	7.740	44,18	0,26	0,14
2-APIACÁS (MT)	20.364	7.361	6.665	6.431	(1,10)	(0,89)	4.472	2.187	67,16	0,33	0,11
3-JACAREACANGA (PA)	53.303	15.000	24.024	31.661	5,37	7,14	5.677	18.397	23,58	0,45	0,35
4- MANDURUCUS (AM) (MUNICÍPIO DE MAUÉS) (2)	25.000	3.000	4.000	4.500	3,25	2,99	0	4.000	0	0,16	0,16
5- NOVA BANDEIRANTES (MT)	9.531	4.000	6.951	8.928	6,33	6,46	1.872	5.079	26,93	0,73	0,53

Fonte: IBGE

(2) inclui parte dos setores censitários do Município.

MESORREGIÃO SUL	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	Km ²	1991	2000	2004	1991-00	2000-04	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
EXTREMO NORTE MATOGROSSENSE	84.616	233.958	232.338	228.383	(0,08)	(0,23)	144.231	84.224	62,08	2,75	1,00
1-ALTA FLORESTA (MT)	8.947	66.826	46.982	47.190	(3,86)	0,11	37.271	9.685	79,37	5,25	1,08
2-CARLINDA (MT)	2.417	ND	12.296	10.053	ND	(4,91)	3.079	9.227	25,02	5,09	3,82
3-COLÍDER(MT)	3.038	31.160	28.051	27.139	(1,16)	(0,82)	19.406	8.628	69,22	9,23	2,84
4-GUARANTÃ do NORTE (MT)	4.713	23.825	28.200	32.081	1,89	3,28	19.368	7.896	71,04	5,78	1,68
5-ITAÚBA (MT)	4.538	7.143	8.565	6.274	2,04	(7,49)	4.869	3.673	57,00	1,88	0,81
6-MARCELÂNDIA (MT)	12.294	8.889	14.448	17.353	5,55	4,69	9.099	5.168	63,78	1,16	0,42
7-MATUPÁ (MT)	5.152	10.221	11.289	11.837	1,11	1,19	8.741	3.400	72,00	2,36	0,66
8-NOVA CANAÃ do NORTE (MT)	5.969	14.033	11.516	11.168	(2,17)	(0,76)	4.912	6.594	42,69	1,93	1,10
9-NOVA GUARITA (MT)	1.087	ND	5.651	5.540	ND	(0,49)	1.952	3.679	34,67	0,58	3,38
10-NOVA MONTE VERDE (MT)	6.500	ND	6.827	8.254	ND	4,86	2.197	4.623	32,21	1,05	0,71
11-NOVA SANTA HELENA (MT)	2.628	ND	3.412	3.535	ND	0,89	ND	ND	ND	1,22	ND
12-NOVO MUNDO (MT)	5.802	ND	4.997	6.046	ND	4,88	1.886	3.059	38,14	0,85	0,53
13-PARANAÍTA (MT)	4.830	12.173	10.254	9.253	(1,89)	(2,54)	5.477	4.763	53,49	2,12	0,99
14-PEIXOTO de AZEVEDO (MT)	14.399	37.240	26.156	20.479	(3,85)	(5,93)	20.163	5.962	77,18	1,81	0,41
15-TERRA NOVA do NORTE (MT)	2.302	22.448	13.694	12.181	(5,34)	(2,88)	5.811	7.867	42,48	5,94	3,42

Fonte: IBGE

MESORREGIÃO SUL	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	Km ²	1991	2000	2004	1991-00	2000-04	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
CENTRO-NORTE MATOGROSSENSE	166.039	180.281	298.446	359.445	5,76	4,76	230.601	65.917	77,27	1,80	0,40
1-CLAÚDIA (MT)	3.821	9.099	10.249	11.380	1,33	2,65	7.851	2.386	76,62	2,68	0,63
2-DIAMANTINO (MT)	7.630	16.620	18.580	19.903	1,25	1,73	14.217	4.240	77,03	2,42	0,56
3-FELIZ NATAL (MT)	11.448	ND	6.769	8.704	ND	6,49	5.124	1.641	75,74	0,59	0,14
4- JUARÁ (MT)	21.387	25.000	30.748	34.510	2,33	2,93	23.087	7.661	75,08	1,44	0,36
5-LUCAS do RIO VERDE (MT)	3.660	6.693	19.316	25.792	12,5	7,50	16.148	3.174	83,57	5,28	0,87
6-NOVA MARINGÁ (MT)	11.512	ND	3.950	4.115	ND	1,03	2.622	1.329	66,36	0,34	0,12
7-NOVA MUTUM (MT)	9.538	5.542	14.818	17.473	11,55	4,21	10.375	4.442	70,02	1,55	0,47
8-NOVA UBIRATÃ (MT)	12.695	ND	5.654	7.108	ND	5,89	1.634	3.997	29,02	0,44	0,31
9- NOVO HORIZONTE NORTE(MT)	938	3.500	3.511	3.123	0,03	(2,89)	1.489	2.022	42,41	3,74	2,16
10-PARANATINGA (MT)	24.178	18.383	15.342	15.681	(1,99)	0,55	11.088	4.222	72,42	0,63	0,17
11-PORTO dos GAÚCHOS (MT)	7.012	6.558	5.665	6.285	(1,61)	2,63	3.364	2.301	59,38	0,81	0,33
12-SANTA CARMEM (MT)	3.920	ND	3.599	4.165	ND	3,72	2.156	1.451	59,77	0,92	0,37
13-SANTA RITA TRIVELATO(MT)	3.345	ND	1.415	1.613	ND	3,33	ND	ND	ND	0,36	ND
14-SÃO JOSÉ do RIO CLARO (MT)	5.058	16.333	12.740	13.916	(2,72)	2,23	10.945	1.788	85,96	2,52	0,35
15-SINOP (MT)	3.194	38.374	74.831	94.724	7,70	6,27	67.645	7.116	90,48	23,41	2,23
16-SORRISO (MT)	9.346	16.107	35.605	46.023	9,21	6,63	31.370	4.027	88,62	3,79	0,43
17-TABAPORÃ (MT)	8.225	ND	10.842	15.111	ND	8,65	6.221	4.628	57,34	1,32	0,56
18-TAPURAH (MT)	11.600	7.323	11.561	13.735	5,20	4,4	4.195	7.306	36,48	0,99	0,63
19-UNIÃO do SUL (MT)	4.581	ND	4.196	5.333	ND	6,18	2.767	1.425	66,01	0,92	0,31
20-VERA (MT)	2.951	10.759	9.055	10.751	(1,90)	4,39	8.303	761	91,60	3,07	0,26

Fonte: IBGE

ANEXO 3

Mapas e Cartogramas

CAPÍTULO 2 - ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PLANO

- 2.1 - Macrorregiões do Plano Amazônia Sustentável - PAS
- 2.2 - Divisão Municipal
- 2.3 - Mesorregiões e Sub-áreas

CAPÍTULO 3 - DIAGNOSTICO SÓCIO-ECONÔMICO E AMBIENTAL

- 3.1 - Ecorregiões
- 3.2 - Bacias hidrográficas
- 3.3 - Clima
- 3.4 - Vegetação
- 3.5 - Solos
- 3.6 – Classes de Altitude
- 3.7 – Desmatamento Acumulado
- 3.8 – Assentamentos
- 3.9 – Áreas Protegidas e de Destinação Específica
- 3.10 – Áreas Protegidas e de Destinação Específica versus Desmatamento de 2000 a 2004
- 3.11 – Principais Núcleos Urbanos e Densidade Demográfica Rural por Setor Censitário
- 3.12 – Taxa de Crescimento Populacional por Sub-áreas
- 3.13 – Taxa de Urbanização
- 3.14 – Produção de Grãos (soja, milho, arroz e algodão)
- 3.15 – Produção de Mandioca
- 3.16 – Rebanho Bovino
- 3.17 – Produção Madeireira
- 3.18 – Infra-estrutura de Transportes
- 3.19 – Infra-estrutura de Transportes Municipal e Informal
- 3.20 – Índice de Desenvolvimento Humano - IDH