



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ACRE (UFAC)
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO (PROPEG)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL
(PPG-MDR)
CURSO DE MESTRADO

AS METAMORFOSES DOS DISCURSOS E INTERESSES EM TORNO DA
CONSTRUÇÃO DA RODOVIA INTEROCEÂNICA BRASIL/PERU

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Acre como requisito final para a obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Mestrando: Davilson Marques Cunha

Orientador: Prof. Dr. Elder Andrade de Paula

Rio Branco, 06 de maio de 2009

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

DAVILSON MARQUES CUNHA

**AS METAMORFOSES DOS DISCURSOS E INTERESSES EM TORNO DA
CONSTRUÇÃO DA RODOVIA INTEROCEÂNICA BRASIL/PERU**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Acre como requisito final para a obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Elder Andrade de Paula

Rio Branco

2009

DAVILSON MARQUES CUNHA

**AS METAMORFOSES DOS DISCURSOS E INTERESSES EM TORNO DA
CONSTRUÇÃO DA RODOVIA INTEROCEÂNICA BRASIL/PERU**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Acre como requisito final para a obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Aprovada em _____ de _____ de _____

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Elder Andrade de Paula

Orientador

Prof. Dr. Silvio Simioni da Silva

Membro

Prof^a. Dr^a. Maria de Jesus Morais.

Membro

DEDICATÓRIA

*Dedico este trabalho
à minha amada esposa Renísea;
aos meus filhos, Eduarda e Ilgner Gabriel; e
aos meus pais, Simeão (In Memoriam) e Devanilde.*

AGRADECIMENTOS

Muitas pessoas especiais participaram direta ou indiretamente do processo de elaboração deste trabalho e na conquista deste objetivo. Algumas companheiras de longas e difíceis caminhadas e outras conquistas recentes, durante os anos do curso de Mestrado.

Agradeço primeiramente a Deus, que, na pessoa de seu filho amado Jesus Cristo, sempre me deu forças e ânimo para lutar e vencer as adversidades da vida.

Aos meus familiares Davi e Davinei (irmãos) e Pablo (“primão”), que, ao longo de minha vida, sempre foram presentes e amigos.

A todos os professores do Curso de Mestrado em Desenvolvimento Regional, especialmente ao Prof. Dr. Elder Andrade de Paula (orientador deste trabalho), a quem dedico todo e qualquer mérito que esta investigação possa ter, uma vez que garantiu a uma pesquisa complexa um caráter científico.

Ao Prof. Dr. Silvio Simioni da Silva, pela atenção e cordialidade com que sempre contribuiu para dirimir as muitas dúvidas e questionamentos que tive ao longo do curso.

Aos Professores Doutores Lucas de Araújo Carvalho (Coordenador do MDR) e Carlos Franco, pelo empenho e dedicação ao programa.

A todos os colegas de curso, especialmente a Breno Carrillo, Kennedy Albuquerque, Márcia e Mazé, que, em muito, ajudaram-me, ora com valiosas contribuições científicas, ora com a amizade e companheirismo.

A Marcelo Magalhães, que, ao peregrinar pelas bibliotecas da Universidade Federal do Rio de Janeiro, garimpou importantes trabalhos e informações que subsidiaram de sobremaneira esta pesquisa.

A Evandro Luzia Teixeira, pelo grande companheirismo em tão pouco tempo de convivência e amizade, e aos demais amigos da Prefeitura Municipal de Rio Branco e do Partido dos Trabalhadores.

Aos irmãos da IBR – Igreja Batista da Restauração, pela fé, amizade e amor diariamente compartilhados, aqui representados na pessoa do Pr. Breno Cavalcante do Nascimento e sua família.

E finalmente à CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Ensino Superior, à SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus e ao NAEA – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade e Federal do Pará, pelo apoio e parceria ao Programa de Pós-Graduação em Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Acre.

“O Oceano Pacífico desempenhará então o mesmo papel que atualmente desempenha o Atlântico, e que teve o Mediterrâneo na antiguidade clássica... e o Atlântico descerá ao nível de um grande lago como é o Mediterrâneo hoje em dia”

Karl Marx.

“Realmente, a Amazônia é a última página, ainda a escrever-se, do Gênese”

Euclides da Cunha.

“No Brasil de hoje, o cerne do problema de despertar o continente está centralizado na Amazônia”

Carlos de Meira Mattos.

RESUMO

A região amazônica tornou-se, a partir da década de 1930, alvo de constantes intervenções por parte dos governos brasileiros, os quais, de posse de um discurso desenvolvimentista orientado por políticas de integração e ocupação do espaço, buscavam promover o fim do seu *isolamento* em relação às demais regiões do país. Especialmente, durante os anos da ditadura militar (1964-1985), quando se intensificaram as políticas desenvolvimentistas para a região, cujos focos eram, essencialmente, a expansão das fronteiras e alargamento do território para tornar sua abundante reserva de recursos naturais mais próxima e disponível ao grande capital. Notadamente nessas décadas, ocorreram os mais significativos processos de ocupação e exploração dos recursos naturais, os quais desencadearam uma série de impactos socioambientais, sem resultar de fato em melhorias sociais à região. É neste cenário que, nas décadas de 1970 e 1980, a construção da Rodovia Interoceânica (Estrada do Pacífico), na fronteira Brasil-Peru, tornou-se palco de vários conflitos de luta pela terra, onde se vislumbrou a emergência de um movimento de resistência cujo clamor pelo direito à sobrevivência na floresta repercutiu no mundo inteiro. No decurso dessas décadas, especialmente a partir do governo de Wanderley Dantas (1971-1974), por meio de política de incentivos fiscais e ideologia centrada nos discursos ufanistas de **“Venha produzir no Acre, investir no Acre e exportar pelo Pacífico”** e **“O Acre, a nova Canaã. Um Nordeste sem seca, um Sul sem geadas...”**, propiciou-se uma invasão de milhares de fazendeiros vindos do sul e sudeste que se instalaram, em sua quase totalidade, na região de influência da Rodovia Interoceânica, no Vale do Acre, nas cidades de Brasiléia e Xapuri. Neste cenário, os atores *sociais* (povos da floresta), *políticos* (classe dominante comprometida com os grandes fazendeiros) e *econômicos* (pessoas e empresas ligadas à pecuária extensiva) estabeleceram suas trincheiras ideológicas, contra e a favor da construção da Rodovia Interoceânica, tornando a estrada alvo de críticas e apologias exacerbadas, quase sempre fincadas em discursos e interesses que se metamorfosearam, conforme a dinâmica capitalista e da cena política. Nos discursos e interesses em torno da construção da Rodovia Interoceânica a mesma era, ao mesmo tempo, a chance de integração e “desenvolvimento” e uma ameaça socioambiental para a região da Amazônia sul-ocidental. Ressaltando-se que esta, enquanto estratégia de integração regional, nunca se constituiu de fato num projeto de desenvolvimento, mas, sim, numa estratégia de expansão capitalista e exploração dos recursos naturais, por isso, rodeada de discursos e interesses conflitantes que se transmutaram ao logo dos anos. A partir dessa perspectiva, este estudo focaliza a Rodovia Interoceânica como um processo de apropriação do espaço amazônico, cujo alargamento das fronteiras, a expansão capitalista e os movimentos de resistência dos povos da floresta construíram um cenário de lutas, conquistas e mortes.

Palavras-chave – Desenvolvimento, Amazônia, Conflitos Sociais, Rodovia Interoceânica e Integração Comercial.

ABSTRACT

The Amazonic region became the target of constant interventions by the Brazilian governments since 1930. These governments with a developmental speech oriented by policies of integration and occupation aim to promote the end of the Amazonic region isolation from the other regions of the country. Specially during the dictatorship years (1964-1985), when the development policies to the region was intensified, the focus was, basically the expansion of the frontiers and the widening of the territory to become closer and available her abundant reserves of natural resources to the great capital. It is notorious that in these decades occurred the most important processes of occupation and exploitation of natural resources, which unchain a series of socio-environmental impacts, without result in social improvements to the region. In this context in the 70s and 80s the construction of the Interoceânica Highway (Pacific Highway), in the border of Brazil and Peru, became set of several conflicts and struggles for the land, where catch a glimpse of the emergency of a resistance movement whose clamor for the right of survival in the forest resounded in the whole world. During these decades, specially in the Wanderley Dantas government (1971-1974), through the policy of tax incentives and ideology of discourses of pride like: “Come to produce, invest and export by the Pacific on Acre” and “The Acre is the new Canaan, a northeast without drought, a south without frost...” xxx an invasion of thousands of farmers from the south and southeast whose promoted in the region of the Interoceânica Highway, on the Acre Valley, in the cities of Brasiléia and Xapuri. In this context, the actors (peoples of the forest), politicians (dominant class committed with the great farmers) and the economic (people and companies related to extensive breeding) established their ideologic trenches for and against the construction of the Interoceânica Highway. It makes the subject of criticism and apologies excessive, almostly undersigned on discourses and interests that change according the capitalist dynamic and the politics. The Interoceânica Highway was, at the same time, the chance of integration and development and a socio-environmental threat to south - west Amazon region. Detaching that as a regional integration strategy, it never was a project of development in fact but a capitalist strategy of expansion and exploitation of natural resources, therefore, surrounded by discourses and conflicting interests that change through the years. From this perspective, this research analyse the Interoceânica Highway as a process of appropriation of the Amazonic area which the widening of frontiers, the capitalist expansion and the resistance movements of the peoples from the forest built a scenario of struggles, conquers and death.

KEYWORDS: Development; Amazon; Social Conflicts; Interoceânica Highway; Commercial Integration.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

BANACRE – Banco do Estado do Acre
BASA – Banco da Amazônia
BCB – Banco de Crédito da Borracha
BID – Bando Interamericano de Desenvolvimento
BIRD – Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento.
BM – Banco Mundial
CE – Comunidade Europeia
CEDHEP – Centro de Defesa dos Direitos Humanos e Educação Popular do Acre
CEPAL – Comissão Econômica para América Latina e Caribe
CNO – Construtora Norberto Odebrecht
DERACRE – Departamento de Estradas e Rodagens do Acre
EUA – Estados Unidos da América
FMI – Fundo Monetário Internacional
FUNAI – Fundação Nacional do Índio
G7 – Grupo dos Sete Países mais Ricos do Mundo
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis
IFI's – Instituições Financeiras Internacionais
IIRSA – Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IRENA – Instituto Nacional de Recursos Naturales
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
MMA – Ministério do Meio Ambiente
ONG's – Organizações Não-Governamentais
OTCA – Organização do Tratado de Cooperação Amazônica
PAS – Programa Amazônia Sustentável
PECT – Projecto Especial Carretera Transoceânica
PIN – Plano de Integração Nacional
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
PNMA – Programa Nacional de Meio Ambiente
PNU – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PNV – Plano de Viação Nacional
POLAMAZÔNIA – Programa dos Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
POLONOROESTE – Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil
PPG-7 – Programa Piloto para a Proteção das Florestas Tropicais do Brasil
REBRIF – Rede Brasil sobre instituições Financeiras Multilaterais

SDB – Superintendência da Defesa da Borracha
SEPLAN – Secretaria de Estado de Planejamento
SIVAM – Sistema de Vigilância da Amazônia
SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE – Superintendência e Desenvolvimento do Nordeste
SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus
TCA – Tratado de Cooperação Amazônica
TCU – Tribunal de Contas da União
VESA – Visão Estratégica Sul-Americana

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 ESTADO, DESENVOLVIMENTO E AMAZÔNIA.....	19
1.1 CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES SOBRE ESTADO E DESENVOLVIMENTO.....	19
1.2 O ESTADO DESENVOLVIMENTISTA NA AMAZÔNIA	23
1.3 OS PLANOS DE “DESENVOLVIMENTISMO” NA AMAZÔNIA DURANTE O REGIME MILITAR: A OPÇÃO PELO SISTEMA MODAL RODOVIÁRIO.....	25
1.4 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE A TEORIA DA INTEGRAÇÃO REGIONAL	34
1.5 CONTEXTUALIZAÇÃO ECONÔMICA E POLÍTICA INTERNACIONAL: UMA INTRODUÇÃO AO PROJETO DA RODOVIA INTEROCEÂNICA.....	40
2 DESENVOLVIMENTO <i>VERSUS</i> MEIO AMBIENTE	46
2.1 DA GLOBALIZAÇÃO À CRISE ESTRUTURAL DO ESTADO	46
2.2 PROCESSOS DE APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO AMAZÔNICO.....	49
2.3 A EMERGÊNCIA DO MOVIMENTO AMBIENTALISTA E DO DISCURSO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.....	53
2.4 DO “VERDE” PRESERVADO AO “VERDE” EXPLORADO: NOVOS DISCURSOS E PRÁTICAS DO DESENVOLVIMENTO	59

2.4.1	O surgimento e influência do desenvolvimento sustentável na Amazônia	59
2.5	O GOVERNO DE WANDERLEY DANTAS E A POLÍTICA DE EXPANSÃO DA PECUÁRIA: DO UFANISMO À RESISTÊNCIA DOS SERINGUEIROS	64
2.6	O MOVIMENTO DE RESISTÊNCIA DOS SERINGUEIROS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA <i>EMPATADA</i> : DA LUTA NA TERRA PELA TERRA .	74
3	A NOVA GEOPOLÍTICA DE MERCADO NA FRONTEIRA SUL OCIDENTAL AMAZÔNICA.....	86
3.1	A RODOVIA INTEROCEÂNICA NO LADO PERUANO: BREVE ANÁLISE DA CONJUNTURA POLÍTICA E SOCIOAMBIENTAL	86
3.2	OS ORGANISMOS INTERNACIONAIS E A NOVA GEOPOLÍTICA DOS MERCADOS: DESVENDANDO OS INTERESSES DA IIRSA.....	91
3.3	METAMORFOSES DOS DISCURSOS E INTERESSES EM TORNO DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA INTEROCEÂNICA	97
3.3.1	Os discursos e interesses locais em torno da construção da Rodovia Interoceânica	99
3.3.2	Os discursos e interesses nacionais em torno da construção da Rodovia Interoceânica.....	108
3.3.3	Os discursos e interesses internacionais em torno da construção da Rodovia Interoceânica.....	109
3.3.4	Os discursos e interesses empresariais em torno da construção da Rodovia Interoceânica.....	116
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	121
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	125

INTRODUÇÃO

O contexto econômico, político, social e ambiental emergido do início do século XXI configura-se como um cenário de profundas mudanças nos diversos aspectos da vida humana, as quais estabeleceram novos e conflitantes olhares acerca dos processos capitalistas, obrigando, assim, a discutir e rediscutir os dilemas do desenvolvimento.

Nesse campo, em que se confrontam inúmeras forças que decorrem de interesses distintos, gestam-se novos vetores que permitem assinalar, já, algumas tendências e direcionamentos sobre o que seriam de fato o *desenvolvimento* e a relação inconciliável entre a expansão capitalista e a exploração de recursos naturais com a preservação do meio ambiente.

Encontra-se na região amazônica, especialmente, durante a segunda metade do último século, um ótimo exemplo de como os processos de exploração dos recursos naturais, sob a batuta do grande capital, revelaram-se extremamente nocivos e devastadores. No período da ditadura militar (1964-1985), o alargamento da fronteira natural e a política de interiorização na região, alicerçada no binômio segurança nacional e desenvolvimento (Becker, 1990), possibilitaram uma série de planos, programas e grandes projetos que visavam a adensar a ocupação populacional e a inserção produtiva da região no contexto nacional. Na teia de tais objetivos, surgiram as grandes obras de infraestrutura viária que buscavam materializar a interconexão física do território amazônico.

Em linhas gerais, é possível perceber que os planos de desenvolvimento destinados à Amazônia carregavam consigo as diretrizes dos modelos dos países industrializados, que, hipnotizados por um economicismo latente, mostravam-se pouco ou nada preocupados com as dimensões imateriais do desenvolvimento, ou seja, as dimensões sociais, culturais, ambientais e de liberdade (SEN, 2002).

Esta realidade se cristalizou em concepções políticas de desenvolvimento para a Amazônia nos anos compreendidos entre 1964 e 1985, singularmente, pelo fato de estarem orientadas pela conjugação de exploração de recursos naturais e progresso. Para viabilizar tal intento, os governos militares se uniram aos grupos empresariais com interesse na região e estabeleceram um ideal de Amazônia, que seria de um território ocupado e apropriado pelo Estado Nacional e disponibilizado ao capital nacional e estrangeiro.

As políticas desenvolvimentistas dos governos militares para a Amazônia respeitaram em grande medida o concerto capitalista mundial, o que se evidencia com a opção pelo modelo rodoviário como via de integração da região, oportunidade em que muitos trechos foram planejados e executados a fim de tornar a região mais próxima dos investidores. Neste cenário de construção de grandes rodovias na Amazônia, a Rodovia Interoceânica (Estrada do Pacífico) revela-se como um tema instigante e atual.

Assim, o objetivo geral desta Dissertação se configura em mostrar as principais mudanças nos interesses e discursos em torno da construção da Rodovia Interoceânica. Nesse sentido, problematizaram-se as relações existentes entre a construção da Rodovia e a expansão capitalista, cuja intensificação da abertura comercial se constitui como fenômeno desencadeador dos processos de apropriação do espaço amazônico e de seus recursos naturais.

Para tanto este trabalho se centralizou na análise dos discursos para, assim, poder compreender os interesses que, estando em disputas, circundam a construção da Rodovia Interoceânica. Com esse intuito, utilizamos um procedimento metodológico que permitiu localizar as fontes e apreender as diferentes formas de expressão desses discursos, evidenciados tanto nos trabalhos acadêmicos quanto nos demais meios de comunicação.

Para a descrição da pesquisa esta Dissertação foi subdividida em três capítulos, mais as considerações finais. Desse modo, primeiramente, elaboramos uma contextualização do início das intervenções do Estado brasileiro na Amazônia, especialmente, a respeito dos planos de “desenvolvimentismo” na região, durante a ditadura militar, que visavam à sua interiorização e alargamento de suas fronteiras, com vistas a inseri-la no mapa comercial e capitalista nacional e internacional. É notadamente, neste momento, que se consolidou a opção pelas estratégias de desenvolvimento orientada por grandes infraestruturas voltadas para o modelo modal rodoviário.

Ainda, no primeiro capítulo, buscou-se trazer breves considerações sobre a Teoria da Integração Regional, com contribuições valiosíssimas de Balassa (1965), cuja teoria clássica

expressa que o processo de integração econômica é evolutivo e regido por instituições supranacionais; e Cohen (1989), que observa a integração como processo sem meta, porém com objetivos importantes que ajudaram a construir um cenário, ainda que superficial, do contexto econômico e político internacional contemporâneo, com a finalidade de estabelecer algumas tendências e situar o processo de integração regional amazônico – através da Rodovia Interoceânica – no cenário internacional.

No segundo capítulo, consideramos necessário estabelecer certas bases conceituais de elementos-chave para este estudo. Com este intuito, trabalhou-se com o dualismo divergente entre Globalização e Estado, distintamente, no tocante à crise estrutural ocasionada neste último. O escopo foi ressaltar como o mercado ganhou a hegemonia em nível mundial, rompeu ou enfraqueceu as barreiras protecionistas criadas pelos estados nacionais e transformou a competitividade no comércio internacional como condição de sobrevivência ao desenvolvimento econômico de cada país. O texto de Meszáro (2002) mostrou-se de grande envergadura e robustez teórica, sendo decisivo para compreensão do processo de homogeneização de todas as relações produtivas e distributivas que se completam no círculo vicioso do capital.

Outros dois debates considerados centrais são abordados neste segundo capítulo. O primeiro deles é acerca dos processos de apropriação do espaço amazônico, e como estes processos estão no centro do debate a respeito dos modelos de desenvolvimento regional na Amazônia. Servimo-nos, para tanto, das teses do General Meira Mattos (1980), as quais comprovaram ser este autor um exímio formulador e conhecedor da geopolítica da Amazônia; de Becker (1989, 1994 e 1999) para compreensão da dinâmica capitalista e dos processos de expansão do mercado transnacional na Amazônia; e, especialmente de Chiarella Quinhões (1995), que realizou uma profícua pesquisa e, talvez, o melhor estudo já realizado sobre a Rodovia Interoceânica.

O segundo debate é sobre a emergência do discurso ambientalista e do conceito de desenvolvimento sustentável. É importante situar que a década de 1980 foi decisiva para a consolidação de modelos de políticas públicas com preocupações ambientais e para estabelecer uma trincheira ideológica entre desenvolvimento e preservação do meio ambiente. De modo bem particular, foi objetivo analisar esta dialética a partir de um movimento de resistência de luta pela terra, que emergiu no final da década de 1970 e teve seu auge na década seguinte.

Com o governo de Wanderlei Dantas (1971-1974), cujo discurso ufanista de “Venha produzir no Acre, investir no Acre e exportar pelo Pacífico” e “O Acre , a nova Canaã. Um Nordeste sem seca, um Sul sem geada...”, propiciou-se a ida de milhares de fazendeiros do sul e sudeste, assim, visando a expansão das atividades da pecuária. Esta migração estava conectada à falência do antigo sistema seringalista e à compra dos seringais por estes forasteiros.

Os seringais que foram comprados se constituam muito mais que aglomerados de hectares de floresta densa. Tratavam-se de um território de vivência e sobrevivência dos seringueiros que a ele estabeleciam uma relação de dependência máxima. Os interesses da expansão da pecuária por meio de grandes fazendas de gado e a necessidade de ampliação dos pastos para a bovinocultura logo se conflitaram ao desejo de permanência na terra de milhares de famílias seringueiras, neste trabalho, entendidos como legítimos donos do território.

Após ações truculentas de retirada destas famílias e de desmatamento de grandes faixas de floresta por parte dos fazendeiros, os seringueiros se organizaram e criaram um modelo de resistência inovador, denominado de *empates*. Por meio deste, buscavam impedir o desmatamento das áreas de floresta (seringais) que continham suas colocações, com sua história, seu legado e sua sobrevivência.

É importante situar que o movimento dos seringueiros se desenhou como um movimento social e de base sindical, cuja organização se dava pela resistência em defesa das condições de sobrevivência na floresta e, por conseguinte, com distinções significativas em relação aos movimentos ambientalista e/ou ecologista da época. Todavia, a sua organização e sua forma de resistência em defesa da floresta – enquanto território detentor das condições básicas para a sua sobrevivência – contra os fazendeiros, denominados *empates*, era, na verdade, uma luta em defesa das condições básicas de sobrevivência, ou seja, da própria floresta.

Os locais onde ocorriam os maiores conflitos pela terra (*empates*), região do Alto Acre (especialmente Brasiléia e Xapuri) foi a BR -317, isto é, parte do trecho da Rodovia Interoceânica em território acreano. Nela, construiu-se uma riquíssima história de defesa da floresta, cujos reflexos determinaram profundas mudanças nos movimentos em defesa do meio ambiente, avanços que construíram as condições políticas e ideológicas decisivas para “*empatar*” a construção da Rodovia Interoceânica na década de 1980.

No terceiro capítulo, são analisados os diferentes discursos e interesses acerca da construção da Rodovia Interoceânica, destacando as estratégias dos organismos internacionais de constituir uma nova geopolítica dos mercados no continente, quando se busca essencialmente debater sobre as falácias da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA, visando, dessa forma, esclarecer seus reais interesses.

Para compreender esta complexa rede de atores e seu emaranhado de interesses e discursos decidimos adotar quatro escalas, eixos: local, nacional, empresarial e internacional. Visando a este objetivo, percorreram-se autores como Amayo (1993), que tem uma vasta produção sobre o tema da integração brasileira com o Pacífico sul-americano; Chiarella Quinhões (1995), importância já mencionada, e Dourojeanni (1981a, 1981b, 1995, 2001 e 2006), que tratam com esmero as implicações socioambientais decorrentes de grandes projetos viários na Amazônia, inclusive da Rodovia Interoceânica; e Eleana Llosa (2003), que analisa o localismo e o descentralismo da carretera interoceânica, denunciando o quanto sua construção passa ao largo dos reais interesses da população do território e como a estratégia para escamotear suas consequências são bem exitosas. Conforme norteamento assumido neste estudo, tais obras constituem-se em excelentes fontes de consulta e referência sobre o tema, sem elas, esta pesquisa não passaria de mero devaneio.

Em síntese, a dissertação **“As metamorfoses dos discursos e interesses em torno da construção da Rodovia Interoceânica Brasil/Peru”** busca dialogar acerca dos processos históricos pelos quais a rodovia se contextualizou, e como, em cada um deles, os discursos se metamorfosearam para “salvaguarda” de diversos interesses. Mostrar-se-á como, na década de 1970, o foco da expansão pecuária, por meio da política de interiorização dos governos militares, desencadeou uma invasão de milhares de fazendeiros oriundos de outras regiões, que, ao se instalarem em território acreano, viram, no desmatamento da floresta, prática necessária para suas atividades.

Na década de 1980, ocorreu a consolidação do movimento dos seringueiros por meio de vários conflitos de luta pela terra, que consolidaram, no coração da floresta amazônica, os “empates” como prática de resistência aos desmatamentos. A construção da Rodovia Interoceânica, que compunha o investimento necessário à expansão da pecuária na região, encontrou, no movimento seringueiro, grande oposição e resistência.

No final da década de 1990, chega ao governo do estado do Acre a Frente Popular do Acre – FPA, que tinha, em suas maiores lideranças, homens e mulheres que, na década

anterior, engrossaram as trincheiras ideológicas de resistência e luta contra a estrada. Adotam a “*Florestania*” como modelo de governo orientado pelo “discurso” de respeito ao meio ambiente – desenvolvimento sustentável – e às populações tradicionais. Para a Florestania, neste novo cenário, a Rodovia Interoceânica torna-se novamente estratégica para o processo de integração e desenvolvimento na região, desta vez, compondo a agenda da IIRSA, com o foco na integração da infraestrutura regional para fortalecimento das redes comerciais.

Desde 1970 até os dias atuais (2009), a Rodovia Interoceânica é uma só, as regiões sobre sua influência e que por ela seriam diretamente impactadas *idem*. Todavia, percebe-se grandes metamorfoses dos discursos e interesses que se articularam visando a opor-se e defendê-la. Investigá-los e compreendê-los representa resgatar uma importante parte da história recente das aventuras e desventuras dos planos de desenvolvimento na Amazônia.

1 ESTADO, DESENVOLVIMENTO E AMAZÔNIA

1.1 CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES SOBRE ESTADO E DESENVOLVIMENTO

Iniciamos este trabalho estabelecendo um *marco zero* que finca a “*gênese*” de um debate que perpassa aspectos históricos, porém sem limitar-se a uma evolução dita cronológica, mas, que julgamos ser demasiado caro para este estudo. Elegemos este *marco zero* como sendo as primeiras atuações do Estado brasileiro estabelecendo um diálogo sobre a emergência do Estado desenvolvimentista e como este atuou no início do último século na região amazônica.

Nossa tarefa não se resume a uma mera descrição dos fatos ocorridos à época, mas, sim, de contextualizar estas transformações, dessa forma, possibilitando compreender a sinergia que ocorreu na emergência do Estado desenvolvimentista no Brasil e os processos ditos econômicos no resto do mundo e suas influências na Amazônia.

Na sua *gênese*, o conceito de desenvolvimento estava diretamente vinculado ao pressuposto do crescimento econômico. Como observa Perroux (1965:24):

[...] o desenvolvimento é a combinação de transformações mentais e sociais de uma população que se torna apta para fazer crescer, acumulativamente e duravelmente, seu produto real global. Cabe ainda observar que, na história econômica, os períodos de desenvolvimento nem sempre correspondem aos períodos de crescimento econômico, os quais são caracterizados por uma aceleração ou uma distribuição da taxa de crescimento.

A ética moderna do desenvolvimento considera, segundo Goulet (1965:81), “[...] que todo o processo de desenvolvimento duradouro requer uma administração inteligente, clara, honesta e entregue ao bem comum”. Por sua vez, não é suficiente condenar os empecilhos ao processo de desenvolvimento, isso significa, entre outras coisas, deixar de lado um falso desenvolvimento que outorgue à acumulação de riquezas como fator mais importante que o bem essencial da dignidade humana, ou que subordine o valor do homem aos bens materiais.

Na obra intitulada “O dicionário do Desenvolvimento”, Esteva (2000) descreve como o discurso do ex-presidente americano Harry Truman (1945-1953) inaugurou uma terminologia que vigorou, durante décadas, como a mais importante para explicar a

discrepância entre países ricos e pobres. Ou seja, este discurso fincou uma *cunha* que dividiu o planeta entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos.

A acepção do termo “países subdesenvolvidos”, de modo geral, reconhece explicitamente a noção que esses países se encontrariam simplesmente num período de evolução econômica atrasado em relação aos ditos “países desenvolvidos”. A afirmação é falsa, e, na verdade, constitui um discurso político, ideológico hegemônico.

Como assinala Bettelheim (1969:53-71), a economia dos países desenvolvidos – ou industrializados – em períodos anteriores, não comportou nenhuma das características essenciais da economia contemporânea dos países tidos como subdesenvolvidos de hoje, como, por exemplo, a situação de dependência tanto política como econômica que está subordinada a interesses exteriores a esses países.

Diferentemente, Stanley (2000) teoriza no sentido que todos os países eram subdesenvolvidos, pois nenhum deles tinha chegado ao estado ótimo de desenvolvimento, em consequência, todos podiam se colocar numa fila de ordem gradiente de desenvolvimento.

Ainda, segundo o autor, os países subdesenvolvidos se caracterizavam pela pobreza crônica do povo e pelos métodos obsoletos de produção e organização social, onde a economia de um país é “subdesenvolvida” se algo mais pode ser feito para lhe aumentar o potencial produtivo e melhorar o bem-estar econômico do povo. O emprego da palavra “subdesenvolvida” é impreciso, porquanto a distinção entre países mais ou menos desenvolvidos é meramente uma questão de grau, não havendo maior vantagem em ser muito exato no particular (STANLEY, 2000).

Apesar das divergências acerca do desenvolvimento, o último século destacou-se pela grande produção teórica que buscava dissecar as raízes, causas e consequências da dicotomia do termo. Todavia, ressalta-se que, a partir da grande crise de 1929, o processo de desenvolvimento econômico, oriundo da intensificação da industrialização em escala global, implicou não apenas mudanças nas técnicas produtivas, dinâmicas setoriais e instituições, porém, sobretudo, nas relações de poder entre grupos sociais.

Neste cenário de profundas mudanças, o termo desenvolvimento econômico não surge simultaneamente em todas as atividades econômicas, mas em algumas atividades mais específicas, assim, criando oportunidades extraordinárias que se magnificam em ganhos diferenciais e, por conseguinte, pondo em marcha diferenciações de renda entre os grupos sociais.

Desta forma, o processo do desenvolvimento econômico altera o *status quo* não apenas do poder econômico, mas do poder político dos grupos. Este fenômeno foi muito marcante, na realidade brasileira, com o surgimento e contínuo fortalecimento de uma elite que controlava o Estado nacional.

Os vários surtos de desenvolvimento e industrialização ocorridos nos dois últimos séculos em diferentes economias nacionais foram precedidos de/ou conduziram a significativas mudanças no poder político, inclusive no Estado-Nação. Os processos de arranque industrial foram precedidos de uma centralização do poder político e tributário do Estado em torno dos novos interesses, com maior ou menor cooptação dos grupos tradicionais e redefinição dos direitos de propriedade, quase sempre ligados aos interesses classistas.

Em vista disso, é nosso objetivo aprofundar o diálogo sobre a relação entre o Estado e seus *modos operandis* na busca do desenvolvimento, especialmente em decorrência destas transformações que, ao longo dos anos, construíram e cimentaram as bases que dão forma às relações de poder capitalista e nas relações sociais e institucionais atuais. Ou seja, pretendemos contextualizar o debate em torno do Estado e o desenvolvimento como resultado de construções históricas que marcaram decisivamente o último século.

Para Uderman (2008), o conceito de “*Estado desenvolvimentista*” foi formulado inicialmente por autores como Chalmers Johnson¹ (1982), Peter Evans² (1995) e Alice Amsden³ (1989), tomando como base as primeiras experiências desenvolvimentistas japonesas. Esta análise possibilitou um aprofundamento nos estudos acerca da evolução técnico-científica do Estado como agente promotor do desenvolvimento, ainda que estes avanços ficassem, num primeiro momento, circunscritos aos processos produtivos industriais.

¹ Segundo Uderman (2008), a teoria do Estado desenvolvimentista foi construída com base no modelo de desenvolvimento japonês. Chalmers Johnson (1982) sintetizou quatro características essenciais do “modelo de Estado desenvolvimentista japonês”: a existência de uma elite burocrática apoiada pelos melhores talentos de gestão disponíveis no sistema; um sistema político em que a burocracia tem liberdade suficiente para tomar iniciativas e funcionar com eficácia; a “perfeição dos métodos de configuração do mercado” da intervenção do Estado na economia; a condução da política por uma organização do Estado, uma organização pequena, com uma estrutura vertical na condução da política industrial e democracia interna, com o controle indireto dos fundos do governo e com funções de reflexão estratégica.

² Evans (1995) procurou integrar o modelo do *Estado desenvolvimentista* numa teoria mais geral sobre o Estado nos países em desenvolvimento, que o levou a distinguir três arquétipos de Estado: *predatório*, *intermediário* e *desenvolvimentista*.

³ Tomando a experiência asiática, especialmente da Coreia do Sul, a autora argumenta que a *disciplina* que o Estado exercia sobre as empresas privadas constitui a principal diferença entre a Coreia do Sul e os outros países de industrialização tardia, e corresponde a uma forma específica de construção das interdependências entre o Estado e os grupos privados (AMSDEN, 1989).

Segundo Uderman (2008:03), ao longo dos anos que sucederam à década de 1950, as políticas de desenvolvimento começaram a se orientar pela localização, ou seja, além de macropolíticas, passaram a ser mais localizadas e regionalizadas, o que fundamentou, de maneira geral, o conceito de pólos de desenvolvimento e da dinâmica de atração de investimentos, supostamente dotados de grande potencial de irradiação⁴.

As modificações observadas no modelo de atuação do Estado e nas políticas de desenvolvimento, a partir da década de 1950, associavam-se a redefinições do processo de produção industrial dominantes naquelas décadas. Apesar das visíveis mudanças na forma de concepção dos modelos de desenvolvimento, verificamos que, até o início dos anos de 1950, o fortuito desenvolvimento era entendido basicamente como uma proposta de melhor aproveitamento e otimização dos fatores de produção existentes numa dada região, preocupando-se fundamentalmente com a disponibilidade e a distribuição dos recursos naturais (UDERMAN, 2008).

No intuito de superar a concepção reducionista da otimização dos fatores de produção, a visão intervencionista do Estado, descrita por autores como Rosenstein-Rodan, 1943, e Nurkse, 1953, passou a ganhar maior notoriedade, assim, reforçando a necessidade de estruturas públicas de planejamento e execução que possibilitassem uma atuação do Estado de forma mais eficiente e articulada. Como assinala Bielschowsky (apud UDERMAN, 2008:01), esse modelo, conhecido como desenvolvimentista, buscava a superação do subdesenvolvimento por meio de uma industrialização capitalista, planejada e apoiada pelo Estado⁵, tornando-se hegemônico na maior parte dos países periféricos.

Por um lado, existe uma enorme reciprocidade entre o processo de industrialização no Brasil e a conformação do aparelho do Estado desenvolvimentista. Por outro lado, não podemos esquecer que este Estado também é conformado por um tipo de sociabilidade, que é específica e conflituosa; que, por sua vez, estará presente no âmbito das estruturas de ação do

⁴ Em diversas regiões do mundo, formuladores de políticas públicas dedicados à busca de ferramentas eficazes para solucionar problemas de crescimento e desenvolvimento desigual propunham ações dessa natureza.

⁵ No entanto, deve-se ter claro que, de uma forma ou de outra, que o Estado desenvolvimentista jamais gozou de uma posição de absoluta autonomia ou primazia em relação à sociedade, seja ela industrial, política ou econômica. Na verdade, o Estado tinha que conceber e articular as ações desenvolvimentistas num cenário de mediação permanente dos conflitos que estavam postos no âmbito de suas estruturas, ou, ainda, na ausência delas.

Estado desenvolvimentista, determinando suas trajetórias, e, por último, seus padrões e direcionamento de suas políticas intervencionistas.

Por fim, as concepções teóricas que objetivaram debater, ainda que superficialmente, sobre o Estado desenvolvimentista, seus modos de ação e intervenção, a partir de algumas referências bibliográficas citadas e de alguns questionamentos pessoais, possibilitaram ao menos situar este debate na construção deste estudo. Reconhecemos que seria impossível, em tão poucas páginas, atingir-se algum tipo de conclusão final, especialmente, tratando-se de assunto que abarca um enorme grau de complexidade. Contudo, de qualquer forma, apresentamos algumas considerações, ainda que preliminares, sobre o assunto.

A partir de 1930, o Estado brasileiro se revestiu de vestes desenvolvimentistas, dessa forma, visando garantir eras de crescimento e desenvolvimento econômico para assegurar posição, ao menos secundária, no concerto internacional de competitividade. Este intuito sinalizou algumas mudanças que sedimentaram um processo de transição do Estado nacional *desenvolvimentista* ao novo desenvolvimentismo do Estado, transição esta que perdura até os dias atuais.

1.2 O ESTADO DESENVOLVIMENTISTA NA AMAZÔNIA

Desde as primeiras experiências do Estado desenvolvimentista, mencionadas no início deste capítulo, até os dias atuais, percebemos significativas mudanças teórico-metodológicas que construíram um novo estilo de intervenção estatal. Sob tal paradigma, o Estado se consolidou como um agente estratégico na promoção do desenvolvimento, especialmente em países da periferia, assim, percebendo-se a necessidade da adoção de uma agenda planejada para alcançar este fim. Ao longo dos anos, essa ação ganhou uma perspectiva mais localizada e regional.

Buscando-se aprofundar a análise acerca das primeiras experiências de gestão da Amazônia por parte do Estado brasileiro, lembramos que, inicialmente, estas ocorreram com a criação da Superintendência da Defesa da Borracha (1912), sob iniciativa do Presidente Hermes da Fonseca (1910-1914). Alguns anos depois, chegou ao fim o primeiro ciclo da borracha, cuja crise gerou a necessidade de mais investimentos na região, situação que propiciou a criação do Banco de Crédito da Borracha em 1942, que tinha grande participação

de recursos americanos, tendo o intuito de lhe envolver nos esforços de guerra dos aliados e na tentativa de ampliação da oferta da borracha (MIRANDA, 2005).

Com o final da Segunda Guerra Mundial, inicia-se a segunda e mais draconiana crise da borracha. A região retorna à situação histórica de isolamento político e administrativo praticada pelo poder central. A partir de então, a Amazônia passa a viver com surtos efêmeros de prosperidade, de atividades agroextrativistas.

Com a adoção do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, ocorrido em 1946, o Estado brasileiro acenou com a primeira tentativa concreta de inserir a região amazônica no processo de desenvolvimento capitalista das regiões mais desenvolvidas do país, oportunidade na qual fixou que 3% das receitas da União, dos Estados e dos Municípios seriam para projetos destinados à região. Outra ação que merece destaque foi a transformação do Banco de Crédito da Borracha em Banco de Crédito da Amazônia, numa sinalização de que, a partir daquele momento, a presença do poder central na região deixaria o caráter regulatório e de satisfação episódica de demandas políticas dos grupos locais para uma ação permanente de enquadramento da Amazônia ao projeto nacional.

Entretanto que foi com a criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – SPVEA, no início da década de 1950, que se percebeu um plano mais concreto e coerente para gestão da Amazônia. Em 1963, foi estendido, para a Amazônia, o Sistema de Incentivos, denominado 34/18, vigente para o Nordeste, visando estimular o deslocamento do capital privado para a Amazônia, via renúncia fiscal da União às empresas interessadas em se instalarem na região (IANNI, 1979).

Segundo Lira (2005:96), a partir de então deflagrou-se uma verdadeira “Operação Amazônia”⁶, centrada no fortalecimento da política de incentivos fiscais e financeiros que, juntamente com a política de terras e de infraestrutura básica, passaram a constituir o tripé político-institucional do Estado, norteador do pretendido processo de desenvolvimento capitalista na Amazônia.

Com a constatação do seu notável potencial de recursos naturais, a região passou a ser tida como *locus* privilegiado à expansão do processo de acumulação capitalista em desenvolvimento no país. Tal fato foi determinante para a criação do Banco da Amazônia –

⁶ Foi a partir destes investimentos que se possibilitou a abertura da Rodovia Belém-Brasília e extinção da SPVEA e criação da SUDAM - Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (1966), agência de representação direta do poder central encarregada de inserir política e economicamente a região ao padrão de acumulação de capital em curso no país.

BASA – e, posteriormente, da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA, que buscou promover um processo de industrialização e de crescimento regional⁷ (MENDES, 2006:56).

A interferência do Estado na elaboração das estratégias desenvolvimentista e na própria economia, através de um planejamento regional, é desejável e benéfica desde que o planejamento regional seja participativo, equitativo, negociador e que permita a inserção de regiões atrasadas no mercado global, por conseguinte, se considerarmos as particularidades da região amazônica, esta interferência se torna necessária e fundamental.

Não restam dúvidas que as políticas e estratégias de desenvolvimento voltadas para a Amazônia ocorreram de forma intensa, porém pouco articuladas e planejadas, assim, resultando em grandes programas e projetos ineficientes, especialmente se considerarmos um desenvolvimento justo e duradouro e que reflita positivamente na melhoria da qualidade de vida das populações amazônicas. Ou seja, o conjunto de aspectos e fatores debatidos até o momento que o desenvolvimentismo da Amazônia já nasce errado e infrutífero, mesmo alcançando o objetivo de entregar as riquezas ao mercado.

1.3 OS PLANOS DE “DESENVOLVIMENTISMO” NA AMAZÔNIA DURANTE O REGIME MILITAR: A OPÇÃO PELO SISTEMA MODAL RODOVIÁRIO

Até a década de 1920, o setor de transporte brasileiro, ainda incipiente e em formação, era constituído basicamente pelo sistema ferroviário e o hidroviário. Mas, a partir de 1950, ocorre uma reversão radical no modelo hegemônico de transportes. Durante essa década, o sistema modal rodoviário se torna o principal modelo de transporte no Brasil.

A partir desse contexto, nossa intenção é dedicar, nesta parte do estudo, um foco especial ao debate dos fatos e concepções teóricas que orientaram a análise da política de transportes, considerando, nesse dado momento histórico, o Estado como "relação de forças". Graças a esses pressupostos iniciais, a análise centrar-se-á nos principais marcos norteadores da política para os transportes nos anos após 1930 até os anos marcados pelo Regime Militar,

⁷ Neste cenário, os recursos privados e públicos deslocados para a Amazônia passaram a ter maior expressão relativamente aos alocados no Nordeste, ou seja, a região passou a ser vista como fonte de **solução** para os crônicos problemas sociais e de estagnação econômica do Nordeste.

buscando recuperar alguns acontecimentos decisivos ocorridos nas décadas de 1930/40, quando se esboçara as bases materiais para a adoção do sistema modal rodoviário de transporte. Ou seja, destacar a emergência do "*rodoviarismo*"⁸ a fim de entender a consolidação da elite industrial em formação e os interesses do setor internacional da produção automobilística, após 1950.

Apesar de focalizarmos nossa análise nos anos circunscritos ao Regime Militar (1964 a 1985), como sendo o período em que ocorreu a opção pelo sistema modal rodoviário, é imperativo reconhecer que os debates e, até mesmo, as ações no sentido de lhe tornar hegemônico em detrimento da supressão do sistema ferroviário se deram muitos anos antes.

Segundo Paula (2000:125), a partir de 1926, foram elaborados os primeiros planos rodoviários; e, em 1927, criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem, que consistia num imposto adicional sobre os combustíveis e veículos importados. Também, nessa época, foram construídas as antigas Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis, inauguradas em agosto de 1928, trechos iniciais dos grandes troncos ligando todo o oeste-sul com todo norte-este do Brasil.

Outro importante fator a considerar foi o fato dos EUA direcionarem grandes investimentos para produção de veículos automotores e equipamentos de terraplenagem destinados a desobstruir as estradas, assim, criando relativa abundância de materiais referentes à construção rodoviária que sedimentava o já pré-existente caminho em favor dessa modalidade de transporte.

Como assinala Paula (2000:133), é imperativo reconhecer que o ano de 1946 consolidou importantes modificações na área de transportes no país. Naquele ano, o Departamento Nacional de Estrada e Rodagens – DNER – definia suas metas estratégicas e dava início à construção de trechos considerados de maior relevância geoeconômica e geopolítica para o Brasil, dentre estes, destacaram-se a implantação da Rio-Bahia (antiga BR-4, atual BR-116, pavimentada e concluída em 1963), nova Rio-São Paulo (via 130 Presidente Dutra, concluída em 1951), conclusão do seguimento São Paulo-Curitiba-Lajes-Porto Alegre (BR-2, atual BR-116, concluída na segunda metade dos anos 50), nova Rio-Belo Horizonte

⁸ No Brasil, a premissa do desenvolvimento associado ao conceito de rodoviarismo remonta ao governo de Washington Luís Pereira de Sousa, que foi o 13º Presidente do Brasil, cujo mandato exercido de 1926 a 1930, afirmava que "Governar é abrir estradas". Ver www.cpdoc.fgv.br.

(antiga BR-3, atual BR-135, concluída na segunda metade dos anos 50) e, em 1944, foi construída a Via Anchieta, primeira autoestrada brasileira, ligando a cidade de São Paulo a Santos, marcando uma importante evolução técnica no domínio da construção de rodovias.

Nota-se que, já nos anos de 1940, estava-se reformulando o sistema nacional de transporte terrestre sob o domínio dos veículos automotores, cuja política adotada conduzia, inexoravelmente, para o predomínio do transporte rodoviário. O então Presidente Getúlio Vargas reconhecia a importância das ferrovias, bem como o mais alto custo do transporte rodoviário. Entretanto, respondia às "forças" que se desencadeavam a favor das rodovias.

Todavia, de onde emergiam estas "forças" favoráveis ao rodoviarismo? Tentando esclarecer este fato, faz-se necessário contextualizar este fenômeno no cenário das principais mudanças da época. Com o fim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), os EUA criaram um ousado plano econômico, intitulado Plano Marshall, que oferecia 13 bilhões de dólares para financiar a recuperação da Europa. Valor, na época, equivalente a 5,4% do PIB norte-americano em 1947⁹, conforme Paula (2000:34).

Na oportunidade, o Brasil, reivindicando compensação pelos esforços de envolvimento na guerra, solicitou uma espécie de plano Marshall para si e para os demais países latino-americanos. Assim, os EUA direcionaram expressiva soma de recursos financeiros para auxiliar o país no processo de desenvolvimento, desde que se obedecessem algumas regras constantes de um acordo.

Em linhas gerais, este acordo obrigava o Brasil a adotar medidas e políticas direcionadas à instalação de parques industriais e fortalecimento de sua indústria de base, oportunidade em que os americanos transferiram sua tecnologia automobilística, dessa forma, consolidando esta indústria com a principal matriz produtiva industrial no país.

Logo, nos anos de 1940 e 1950, os empréstimos foram destinados principalmente ao setor de infraestrutura, um total de aproximadamente 70% a: energia, comunicações e transportes. Esse elevado percentual se justifica da ideologia desenvolvimentista em âmbito

⁹ Este valor seria o equivalente a 750 bilhões de dólares em números de hoje. Plano elaborado pelos Estados Unidos e destinado à recuperação dos países da Europa Ocidental após a Segunda Guerra Mundial. Seu nome oficial era Programa de Recuperação Européia, mas ficou conhecido como nome do Secretário de Estado George Marshall. O Plano foi elaborado após uma reunião com os países europeus, em julho de 1947. A União Soviética e os países da Europa Oriental foram convidados a participar, mas recusaram-se. Durante os seus quatro anos de funcionamento, transferiu cerca de 13 bilhões de dólares (em valores da época) a título de assistência técnica e econômica.

mundial. Ou seja, promover a infraestrutura, nos países que criavam/ampliavam seu parque industrial, significava investir em setores altamente capitalizados e com longo prazo de maturação. Eram projetos com "razoável dose de homogeneidade, tecnologia conhecida, de fáceis análises e cálculo de rentabilidade etc." (ARAÚJO, 1991:15).

Bielschowsky (1996:431) propõe um conceito amplo de "desenvolvimentismo" como solução metodológica para a análise de um longo período, localizado entre os anos de 1930 até 1964. Segundo esse autor, desenvolvimentismo é definido como a "ideologia de superação do subdesenvolvimento através de uma industrialização capitalista, planejada e apoiada pelo Estado" (BIELSCHOWSKY, 1996:431).

Nesse trabalho, Bielschowsky (1946:431) debate o campo da produção intelectual desenvolvimentista, mostrando suas clivagens e ligações com o projeto histórico em curso. Parte da orientação de que, no Brasil da era desenvolvimentista, "as idéias econômicas eram expostas e discutidas em estreita associação com o projeto econômico que cada autor tinha para o país, sempre com uma remota ligação com a teoria econômica" (BIELSCHOWSKY, 1996:431). Assim, principalmente a partir de 1952, o pensamento desenvolvimentista estaria mais fortemente incorporado nas falas e práticas econômicas dos agentes do Estado brasileiro.

Não é difícil perceber que o presidente Vargas agia, de fato, sob as diretrizes estabelecidas pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos – CMBEU. Todos os planos posteriores, ligados aos transportes em geral e às ferrovias em particular, seriam um desdobramento (mais radicalizado) da CMBEU¹⁰.

Paula (2000:135) destaca que essa equipe elaborou, entre 1951 e 1953, um diagnóstico da economia brasileira, apresentando 41 projetos específicos de financiamento (visando ao financiamento do Banco Mundial e do Eximbank), envolvendo 387 milhões de dólares, especialmente nas áreas de transporte e de energia elétrica que, supostamente, abririam caminho à industrialização massiva. O trabalho apontava o "estrangulamento" da economia brasileira, enfatizando a necessidade de investimento na área de infraestrutura, como o parque de geração de energia elétrica e de transportes, enquanto saída para a disseminação e dinamização da indústria. Esse diagnóstico seria a base principal do futuro Plano de Metas no

¹⁰ Através de uma proposta do governo brasileiro aos Estados Unidos, numa conferência de embaixadores americanos, em abril de 1950, foi criada a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico – CMBEU. A Comissão, instalada em abril de 1951, era formada por técnicos e funcionários públicos brasileiros e por técnicos norte-americanos. Foi o primeiro estudo sistemático recomendando à extinção de ramais ferroviários, por isso merece considerações um pouco mais detalhadas.

governo JK. Esses projetos, frutos do trabalho da comissão, foram levados a cabo sob o patrocínio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE.

A partir de 1950, incrementou-se a entrada de maciços investimentos estrangeiros, principalmente de origem norte-americana. Entre 1955 e 1959, houve a entrada de quase 400 milhões de dólares, dos quais 48,6% provinham dos EUA. Desse montante, 53,9% foram aplicados no setor de máquinas-automóveis, contribuindo, assim, para consolidar a indústria automobilística como líder absoluta do processo de industrialização (DOURADO, 1984:734).

Como podemos verificar até o momento, a adoção do rodoviarismo ocorreu num momento de grandes transformações econômicas que refletiram decisivamente na política desenvolvimentista no Brasil. Considerando as particularidades socioespaciais e desigualdades regionais do país, quais os desdobramentos das políticas de transportes para Amazônia e como estas ocorreram sob a égide dos governos militares?

Durante os anos que marcaram os governos do Regime Militar, a Amazônia foi alvo de vários planos¹¹ que buscavam seu desenvolvimento sob o binômio desenvolvimento e segurança nacional (BECKER, 1989). Estes visavam à interiorização da região e sua interconexão física com as demais regiões brasileiras.

Para analisar a opção do modelo rodoviário como forma de integração física – como eixo de desenvolvimento – por parte dos governos militares, é condição *sine qua non* analisá-la à luz dos processos econômicos, especialmente aqueles vinculados à industrialização no Brasil.

Partindo da assertiva que a ocupação da Amazônia foi sempre motivada por interesses econômicos que buscavam promover a aproximação da floresta e sua inestimável riqueza natural com os grandes centros comerciais, estes governos intensificaram esta lógica ao

¹¹ Apesar de se intitularem “Planos de Desenvolvimento”, a política de integração viária na região mostrou-se visivelmente desconexa e descontextualizada, constituindo-se em muita propaganda por parte dos governos militares sem resultarem em avanços sociais significativos ou merecedores de algum destaque.

direcionarem suas ações à integração¹² e ocupação do território verde com seus *slogans*: “*Integrar para não entregar*” e “*Terra sem homens para homens sem terra*”¹³.

O processo de industrialização no Brasil foi deveras potencializado pela indústria automobilística, que, em vários momentos, constituiu-se em bandeiras programáticas de diversos presidentes, especialmente do ex-presidente Juscelino Kubitschec (1956-1961). A instalação de diversas multinacionais automobilísticas que receberam grandes incentivos do governo brasileiro foi determinante para a pressão político-econômica e adoção do sistema modal viário como principal política de integração física e econômica das diversas regiões brasileiras.

No caso específico de sua aplicação na Amazônia, é possível convencionar que essa formulação estava até a medula recheada de erros e visivelmente carente de fundamentos. Especialmente, porque o Brasil, com suas dimensões continentais e diversas e diferentes regiões, tem características específicas, o que determina viabilidades distintas quanto aos modelos hidroviários, rodoviários e ferroviários. Na Amazônia, o ideal seria a conjugação dos sistemas hidroviários e ferroviários, apenas complementados com o sistema modal rodoviário. Já, nas demais regiões, a conjugação dos sistemas ferroviários e rodoviários mostrar-se-ia mais adequada.

Logo, para atender as exigências das instalações das multinacionais automobilísticas – leia-se, adequar-se ao padrão industrial capitalista, – os governos militares não hesitaram em priorizar a construção de várias estradas, inclusive em trechos extremamente complexos, devido às dificuldades geomorfológicas, como, por exemplo, o trecho da Rodovia Transamazônica. Estas décadas foram marcadas pela construção de rodovias que cortaram a floresta amazônica, cujos processos destruturantes, decorrentes destas intervenções, revelaram-se desconexos e contrários aos interesses das populações que viviam no território amazônico, como percebemos a seguir:

¹² Amazônia e seu rico território já estavam integrados ao território nacional e já era ocupada pelos povos tradicionais da floresta, dos quais se destacam os indígenas e os seringueiros. Estas políticas desencadeadas pelos militares “legitimavam” tão somente um modelo de autoritário, incoerente, desarticulado e insipiente de desenvolvimento. Ou seja, o modelo desenvolvimentista adotado pelos governos militares foi um fracasso em termos econômicos, sociais e ambientais.

¹³ Mendes (2006) destaca que estes jargões foram utilizados como propaganda por parte do governo militar para promover a ocupação do território amazônico, especialmente, com famílias migrantes do nordeste brasileiro.

A Amazônia foi definitivamente integrada ao restante do território brasileiro por de uma rede de estradas de rodagem. Mas, como no passado, os frutos desse desenvolvimento passaram ao largo das populações amazônicas. E os efeitos deletérios do modelo, que perdura até os dias atuais, não ficaram restritos apenas aos aspectos sociais. A desestruturação das comunidades tradicionais tapuias, quilombolas, indígenas e extrativistas ocorreu em simbiose com concentração fundiária, desmatamento, poluição industrial e urbanização desorganizada (CASTRO, 2007:49).

Embora a construção de estradas visando à interiorização da região amazônica e sua interconexão com o resto do país tivesse iniciado no fim da década de 1940 e início da década de 1950, é imperativo reconhecer que estas foram intensificadas sobremaneira após o advento do Regime Militar, especialmente, nas décadas de 1960 e 1970. Para se ter uma ideia de como a construção destas estradas foi intensificada nesse período citamos algumas realizações importantes: o início da construção da BR-364 no trecho (Cuiabá-Porto Velho), em 1965. A criação do Plano de Integração Nacional (PIN) (1970), que viabilizou o projeto de construção da Rodovia Transamazônica (BR-230) e, por fim, a conclusão da BR 163 no trecho Cuiabá-Santarém. Percebemos que a estratégia de construção de estradas se configurou como importante eixo de ação política dos governos militares, como assinala Picolli (2006:49), para quem:

As estradas federais serviram de propaganda para o governo atrair empresas e pessoas para a região, bem como sinônimo de estrutura. Figuram-se como os corredores mais importantes as rodovias Cuiabá-Santarém, Cuiabá-Porto Velho, Belém-Brasília e Transamazônica. Estes são exemplos de integração proporcionados pelo Estado para a abertura dessa vasta região. Além dos esforços do governo da ditadura para contribuir com o já avançado processo de destruição, países centrais com interesse capitalista foram oportunos e decisivos no tocante à devastação e ao enxugamento das riquezas naturais da região.

As estradas foram planejadas para o estabelecimento de áreas de atividades econômicas na forma dos chamados “*corredores do desenvolvimento*”, mas sua construção foi responsável por vários impactos ambientais. As bases legais, estipuladas para estabelecer a colonização estatal, seguiram as projeções do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), mas o número de assentados foi muito menor do que havia sido previsto. Além disso, a colonização agrícola, ao longo da Transamazônica, fracassou, uma vez que as condições ecológicas não foram respeitadas (KOHLEPP, 2002).

Kohlhepp (2002) considera que o governo brasileiro, no auge do “milagre econômico”, incentivou a exploração econômica setorial e a quase distribuição territorial ilimitada da periferia da Amazônia. Nesse contexto, o foco central da estratégia de desenvolvimento passou a ser o capital privado. A explicação oficial para essa decisão foi a primeira crise do petróleo, cujos efeitos forçaram o Brasil a cancelar investimentos em decorrência dos elevados gastos para importação do mesmo. O governo passou a promover concessões tributárias e outros benefícios para que os grandes empresários investissem na região. Assim, “tornou-se vantajoso [...] investir na devastação da floresta tropical para introduzir grandes projetos de criação de gado, com subsídios oficiais, realizando a exploração das terras a preços baixos” (KOHLHEPP, 2002:39).

Ainda, segundo Kohlhepp (2002:44), é sob a luz destas transformações que a estratégia do Presidente Castello Branco para a Amazônia – maturada nos anos 1965 e desencadeada em 1966 – viu, no essencial, a sua estrutura de objetivos prosseguida pelos “quatro governos revolucionários que o sucederam”. Se ao governo de Costa e Silva “coube alguns impulsos positivos à estratégia amazônica da Revolução”, no consulado do Presidente Médici, deu-se o “grande desenvolvimento de obras de viação na Amazônia”, recebendo a rede viária, projetada pelo executivo anterior, maiores recursos e novos impulsos. Dentre as medidas agora delineadas, salienta-se o “Plano de Viação Nacional” — aprovado em 1973 — do qual se destacam, pela sua grandiosidade, a célebre “Transamazônica” e a “Perimetral Norte”.

Considerando-se estas diferentes vertentes do processo de continentalização da economia e da rede de transportes que o Programa de Integração Nacional (PIN) (estruturado em torno de duas grandes rodovias: Transamazônica e Cuiabá - Santarém) e o “*Plano de Colonização*”, baseado na estratégia dos “*Pólos de Desenvolvimento*”, constituíram como realidades demonstrativas da vontade política da nova “sede de poder”, cujas práxis assentavam-se na dialética “*Segurança e Desenvolvimento*”.

Pela “urgência” posta em prática aos projetos desenvolvimentistas projetados pelo poder político, consolidou a aposta no setor rodoviário, abandonando-se quase por completo a navegação fluvial por não oferecer “maiores estímulos nessa hora de acelerar o ritmo”. A liderança do Presidente Ernesto Geisel vai ser marcada pelo “choque petrolífero” de 1973, resultando daqui dificuldades acrescidas na “estratégia amazônica”.

Recebendo do executivo anterior a ampla tarefa de concluir muitos dos objetivos inacabados do PIN e do Plano de Colonização, o novo governo elaborará, em 1975, o Programa dos Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (“Polamazônia”) visando, deste modo, “retomar, de acordo com a realidade do momento, o plano de colonização anterior em face das dificuldades financeiras do país. Não deixando de realçar algumas das realizações em termos de estratégia de ocupação dos vastos espaços vazios da Amazônia, estamos diante de duas experiências inacabadas, em grande medida, porque, desde a crise petrolífera, no início dos anos 1970, o Estado se viu obrigado a direcionar os recursos, ora destinados a políticas de desbravamento territorial, para atender às exigências econômicas resultantes da crise do petróleo de 1973.

A abertura de rodovias na Amazônia tem sido historicamente utilizada como elemento central nas propostas governamentais de ocupação da região e integração da mesma ao resto do país (BECKER, 1989). Apesar de ter sido fundamental na estratégia geopolítica do Governo Federal, a construção de estradas também tem ocasionado a abertura de novas fronteiras, trazendo consigo impactos socioambientais provenientes da ocupação desordenada. Esse tipo de ocupação tem promovido o desmatamento acelerado, principalmente na década de 90, sendo que atualmente os primeiros 50km a partir das margens das principais rodovias da Amazônia concentram 80% do desmatamento da região (ALVES, 2002). Acredita-se que parte dos impactos causados pela abertura ou pavimentação de uma estrada na Amazônia possa ser minimizada se estes investimentos forem acompanhados de apoio governamental em outras áreas, que não somente em infraestrutura.

A Rodovia Interoceânica (Brasil-Peru) é uma dessas grandes obras de infraestrutura na Amazônia. Representa um importante eixo de integração ligando o centro-oeste e o norte brasileiro ao Pacífico sul-americano. Mais do que uma ligação física-viária entre os dois países, esta rodovia federal, nos moldes atuais de sua construção reproduz em grande medida traços marcantes das estratégias desenvolvimentistas amplamente difundidas na década de 1970 pelo Regime Militar. Isto é, que visavam exclusivamente a construção de corredores para garantir a entrada de pessoas e empresas interessadas em se instalar na região. Em síntese, estas estradas foram/são idealizadas com o objetivo de ocupar, de concentrar terras e intensificar a exploração dos seus recursos naturais.

Após os anos dos governos militares, quando adotaram o lema “*Integrar para não entregar*”, é possível concluir que as políticas e estratégias que visavam à integração física da Amazônia com o restante do país foram relativamente exitosas, uma vez que romperam as

barreiras naturais e tornaram o ecossistema amazônico mais próximo aos interesses capitalistas e mercadológicos. Por sua vez, se considerarmos os preceitos sociais de melhoria da qualidade de vida da população, cujos benefícios pudessem ser universalizados a esta mesma população, tais políticas mostraram-se ineficazes com seus resultados pífios.

No tocante aos aspectos socioeconômicos e ambientais, as políticas governamentais implantadas, nas décadas de 60 e 70, para o desenvolvimento na Amazônia fracassaram, pois revelaram-se, em grande parte, desconexas e sem continuidade, constituindo em movimentos momentâneos de desenvolvimento. Não obstante à sua realidade socioeconômica, para os governos militares, a Amazônia não passava de um imenso território, com uma incomensurável reserva de recursos naturais disponível para exploração, e que sua utilização seria fundamental para o desenvolvimento da região, não importando os impactos resultantes.

Portanto, é, no regime militar, que se intensificou o planejamento regional da Amazônia. Esse planejamento revelou a emergência de novos grupos econômicos aliados ao capital internacional. Nesse momento, grandes projetos foram idealizados, integrando uma perspectiva mais ampla de modernização nacional. A fase posterior do desenvolvimento brasileiro implicou uma nova forma de tratamento da Amazônia, marcada por políticas públicas de integração do desenvolvimento econômico, com a conservação dos recursos naturais, apoiada no discurso da sustentabilidade.

1.4 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE A TEORIA DA INTEGRAÇÃO REGIONAL

A construção da Rodovia Interoceânica, se insere no contexto social, econômico e político internacional, não somente por se propor a promover a integração viária entre o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, mas, especialmente por se inserir num cenário muito mais complexo do seu ponto político e ideológico. Portanto, desejamos promover neste momento uma breve análise da Teoria da Integração Regional, como campo teórico que nos possibilita apreender a dinâmica sócio-política e econômica das estratégias integracionistas.

O conceito de integração vem, ao longo do tempo, sendo reinterpretado e aperfeiçoado. A partir da década de 1970, verificou-se uma tentativa teórica de vincular a Teoria da Integração, enquanto fenômeno multidimensional, quase abstrato. Esta tendência possibilitou, na década seguinte, uma maior ênfase no estudo da integração regional por meio

de acontecimentos importantes, como a Guerra Fria e a consolidação da Comunidade Européia¹⁴ (COHEN,1989).

Cohen (1989) destaca que os processos decorrentes dos avanços deste fenômeno caracterizam dois tipos de integração: por um lado, a econômica, processo pelo qual dois ou mais países diminuem ou até eliminam os obstáculos comerciais, tornando possível a construção de um espaço econômico; por outro lado, a política, que se define como um processo pelo qual os países membros delegam a uma entidade representativa e mais poderosa a regulamentação das bases deste acordo, criando um espaço geopolítico integrado, ao invés da mera conformação econômica. Assim, a integração é “[...] processo mediante o qual dois ou mais governos adotam, com apoio de instituições comuns, medidas conjuntas para intensificar a sua interdependência e obter desta maneira benefícios mútuos” (COHEN, 1989:19).

Ainda, segundo Cohen (1989), a integração¹⁵ se configura como um processo sem metas, mas com objetivos que permitem dar maior unidade e capacidade econômicas fundamentais para solucionar alguns problemas do subdesenvolvimento, sem as quais estes estariam a conviver eternamente. Todavia, a integração se torna somente um complemento dos esforços nacionais de desenvolvimento, não se constituindo na panacéia de todos os problemas relativos aos seus participantes.

Para Nye (2002), a questão central é a identificação e análise das forças que contribuem para a formação e integração das comunidades econômicas e políticas. Através desta premissa, o autor oferece – a exemplo do exposto anteriormente – duas alternativas em relação à política de integração. A primeira é denominada de sistemas econômicos, os quais se tornam ou continuam coesos por causa da presença de um tratado de força, os chamados blocos econômicos. A outra é denominada de sistemas políticos, os quais ganham e mantêm a coesão através da distribuição dos valores a todos os membros e de um acordo geral sobre a estrutura do sistema.

¹⁴ O tema da integração econômica internacional ganhou vulto neste final de século, especialmente em razão dos avanços econômicos (se assim pode-se dizer) empreendidos pela Comunidade Européia (CE), uma comunidade que caminha a passos firmes para a integração econômica total. Da unificação da política aduaneira à implementação da moeda comum, a CE é paradigma de estudo para todos os demais processos de integração econômica. O Mercosul nada mais é do que um modelo da Comunidade Européia na América do Sul.

¹⁵ Por ele podemos entender como um ato de cooperação entre Estados no nível regional e internacional (continental e até mundial), podendo ocorrer de forma permanente ou não. Em decorrência de sua variedade de conceitualizações, a integração é um processo que deve ser observado sobre os mais diversos matizes.

More (2002:2-4), no texto intitulado **Integração Econômica Internacional**, destaca que estes sistemas políticos são determinantes para a consolidação dos modelos e planos de integração, mesmo num contexto de vincular de imediato o termo “Integração” a simples noção de um processo econômico. Desta forma, o termo "integração", enquanto fenômeno político e econômico, surgiu entre 1939 e 1942, ainda durante a Segunda Guerra, tornando-se um importante recurso prático em termos de política econômica internacional.

Analisando a integração, dentre as muitas definições sugeridas para o termo, destacamos, a proposta por Reuter (1980:491-507), para quem, a integração dos Estados no contexto é “uma associação de Estados instituída por um tratado, que persegue objetivo comuns aos seus membros e que possui órgãos próprios para a satisfação de seus objetivos de crescimento e desenvolvimento”.

Em resumo, pode-se afirmar que a Teoria da Integração, tornou-se factível a partir de uma organização estatal com finalidade de cooperação política e econômica, ainda que esta estivesse limitada a um determinado território ou região. O que para More (2002), mais tarde fora determinada de "regionalismo".

More (2002:2) ressalta que, do ponto de vista econômico, o conceito varia de acordo com o enfoque acentuado pelos diversos autores. Balassa (1964) separa a integração como processo e como situação. Como processo, será o conjunto de medidas tendentes a abolir a discriminação. Como situação, corresponde à ausência de formas diversificadas de discriminação entre economias nacionais; Haberler (1936:1-7) conceitua a integração a partir das relações estreitas entre certas áreas, por conseguinte, aplica um conceito muito amplo, arraigado no modelo clássico de concorrência perfeita.

Robson (apud MORE, 2002:3) focaliza o conceito geral de integração econômica enquanto essencialmente ligado à eficiência do uso dos recursos, com particular referência ao processo espacial, incluindo, como conteúdo, a liberdade de circulação de bens, de fatores de produção e a ausência de discriminação. Mesmo tendo um considerável número de conceituação e definição, num enfoque clássico, integração significa a abolição de entraves em movimentos de mercadorias, pessoas e capitais, alargando a atuação da oferta e da procura como resultado de uma política comum, dessa forma, visando à eliminação das distorções das políticas setoriais.

É imperativo reconhecer até o momento que estruturalmente, o fenômeno de integração regional enquanto processo político e econômico é claramente uma iniciativa

estatal. Ou seja, uma decisão política do Estado em organizar acordos e atividade econômica através de medidas administrativas e legislativas. Nota-se que esta abordagem estrutural, fundada no poder político, permite distinguir a integração como um processo restrito às fronteiras de um Estado; a integração econômica internacional que se refere à integração em um bloco regional (regionalização); a integração econômica mundial que visualiza o fenômeno em escala mundial, mas numa perspectiva microeconômica – globalização (MORE, 2002:4).

Para efeito de melhor contextualização em relação ao tema desta dissertação e por considerarmos a amplitude dos significados do termo integração e suas diversas interpretações, adotaremos o tipo de integração econômica denominado de *regionalismo*, sob a ótica de Balassa¹⁶, como central nesta análise

Balassa (apud MORE, 2002) infere que regionalização é um processo macroeconômico e centrípeto cuja concentração de comércio internacional se dá entre países ou grupo de países com proximidade geográfica. De modo particular o *regionalismo* deriva das mesmas forças macroeconômicas que impulsionam a globalização. Contudo, o fenômeno da regionalização, envolvendo uma política essencialmente estatal, só se realiza através da iniciativa do próprio Estado, do qual emerge seu caráter macroeconômico.

Numa ótica econômica, o regionalismo pode ser, segundo More (2002:5), definido como o conjunto de medidas adotadas pelos Estados com o objetivo de aumentar, ou diminuir os obstáculos às trocas, aos investimentos, aos fluxos de capitais e aos movimentos de fatores entre os grupos de países envolvidos. Numa perspectiva político-econômica, é o fenômeno resultante da composição dos interesses econômicos, por meio de acordos internacionais, que visam delimitar e fixar positivamente os objetivos e os meios de realização destes interesses.

Outro viés importante para a análise do regionalismo é a formação de blocos comerciais, que se constitui na ação estatal de cunho integracionista que busca no fortalecimento comercial a consolidação da integração regional

Atinente ao regionalismo, Kol (apud MORE, 2002:5) lembra que o mesmo se traduz como resultante de uma relativa concentração de comércio internacional entre países que são

¹⁶ Em sua obra intitulada *Teoria da Integração Econômica*, de 1964, Balassa (apud (More, 2002:5) afirma que os processos de integração econômica distinguem-se em cinco modelos: *zona de livre comércio*, *união aduaneira*, *mercado comum*, *união econômica* e *integração econômica*. Este último mais adequado para analisar a experiência sul-americana, notadamente, a construção da Rodovia Interoceânica.

parte de um grupo de Estados com coesão informal, com predominância do elemento de proximidade geográfica, especialmente em regiões fronteiriças como é o caso da Tri-Fronteira Brasil-Peru-Bolívia região sob a influencia da Rodovia Interoceânica.

Segundo More (2002:6), é possível elencar três motivos que impelem um Estado a optar pela integração econômica do tipo regionalismo, são eles:

a) alargamento de mercados e obtenção de ganhos comerciais resultantes da racionalização e da especialização das estruturas de produção – cuja formação de grupos contribui para a estabilidade e previsibilidade das trocas entre os Estados, favorecendo uma maior especialização e racionalização das estruturas industriais da região; b) aumento da coesão política – uma vez que a integração, desde sua mais simples expressão (zona de livre comércio), pressupõe um mínimo de coesão política entre os Estados. Esta coesão, tendente a um aprofundamento das relações diplomáticas e comerciais, diminui as tensões políticas entre os Estados, ou seja, a coesão política deve elevar o grau de consciência coletiva para a eliminação gradativa das disparidades econômicas, sociais e culturais que separam Estados vizinhos; e c) permitem a realização de outros objetivos de política comercial e econômica – sendo que a integração econômica pode possibilitar que se alcance objetivos comerciais e econômicos ao longo prazo: igualar vantagens entre os principais parceiros comerciais, diminuir a supremacia econômica de um parceiro tradicional e poderoso, lançar a cooperação multilateral para solução de questões de interesse do grupo. Deve-se somar a estes pontos outro de suma importância: a regionalização, ao aumentar a eficiência econômica do mercado, determina a reestruturação industrial com vista à especialização e reforça elos intra-regionais.

Nesta ótica, o regionalismo é, portanto, uma resposta macroeconômica do Estado para um problema microeconômico dos mercados. Nesta perspectiva, a nosso ver, a tendência mundial tem se dirigido para um planeta cada dia mais regionalizado e para uma economia de blocos.

Chiarella Quinhões (1995:37) afirma:

A nova estratégia de integração está relacionada com a situação que se observa em escala mundial, que se caracteriza por uma acentuada tendência à globalização dos fenômenos econômicos. Dessa maneira, os países da região tecem uma rede de relacionamentos múltiplos com a finalidade de, por uma parte, intensificar a sua interdependência recíproca e, por outra, fortalecer os vínculos com terceiros países. Assim a integração constitui hoje um elemento estratégico fundamental para poder aprofundar a inserção na economia mundial de uma forma intensificada e, sobretudo distinta de períodos anteriores.

A partir do debate até aqui construído, é possível convencionarmos que a integração configura-se como uma forma de intensificação da concorrência internacional, onde os processos políticos e econômicos na formação de blocos e estratégias de integração regional figuram como fatores importantes da evolução da economia e do comércio mundial. É neste cenário que o regionalismo apresenta-se como uma forma detalhada e prática de implementação da estratégia da “Integração”, principalmente quando fundamenta-se na ação de facilitar o fluxo comercial.

É preciso afirmar, ainda, que o objetivo da integração, seja qual for seu modelo ou concepção teórica, é o de unir esforços para que cada um dos participantes alcance o desenvolvimento esperado. Respeitando as divergências quanto à necessidade da integração econômica e comercial como estratégia de desenvolvimento, é um fato inquestionável que a integração traz consigo um aproveitamento das economias de escala, a redução de rendas improdutivas em virtude da pouca ou falta de concorrência e, por fim, um maior poder de negociação no teatro econômico global.

Entretanto, o desenvolvimento não se constrói somente na cena econômica. E por isso, os planos de integração precisam conter uma programação mais participativa nos processos de mudanças que alteraram a realidade regional, com ativa incidência de atores sociais locais, é um requisito indispensável para uma adequada inserção de áreas fronteiriças, no caso específico do Brasil e do Peru, no processo de integração.

A aposta do governo brasileiro e peruano é que a partir da construção da Rodovia Interoceânica materialize de fato uma integração entre os dois países cujo fluxo comercial e de pessoas dela resultante, configure-se como um fator potencial de desenvolvimento na região. Todavia, da vasta literatura consumida na feitura desta dissertação, especialmente na busca de relatos, matérias de jornais e dos demais veículos de comunicação no Acre, não foi possível encontrar insumos que possibilitasse a afirmação que no processo de construção da Rodovia Interoceânica tenha ocorrido um momento onde os movimentos sociais com atuação em ambos os lados das fronteiras tenham opinado ou debatido acerca de sua construção, configurando-se em grande medida um total dos com a dinâmica socioambiental da região. Delineia-se claramente a prioridade no foco comercial e mercadológico.

1.5 CONTEXTUALIZAÇÃO ECONÔMICA E POLÍTICA INTERNACIONAL: UMA INTRODUÇÃO AO PROJETO DA RODOVIA INTEROCEÂNICA

A partir da década de 1970, o Regime Militar desencadeou uma série de ações que visavam à expansão das fronteiras e interiorização do território amazônico. De forma que, no período de 1970 a 1985, ocorreu um expressivo ordenamento entre os interesses governamentais na região com os interesses do capital internacional, oportunidade em que se construiu uma articulação entre as políticas governamentais para a Amazônia e as exigências de grandes empresas internacionais.

O Plano de Integração Nacional (1970)¹⁷ – PIN – demonstra como houve uma abertura do território brasileiro, em especial do amazônico, por meio de expressiva monta de recursos para a realização de investimentos em infraestrutura, que privilegiou a construção de extensos eixos rodoviários¹⁸ destinados à integração regional e nacional. Esta ação estava, em grande medida, sintonizada com os interesses de grupos multinacionais focalizados na Amazônia. Segundo Linhares (apud PAULA, 2002), a construção dessas estradas contou, entre 1968/72, com financiamentos do Banco Mundial – BIRD e Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID da ordem de 400 milhões de dólares, que significou o maior empréstimo para a construção de estrada até então.

Concernente à realidade do Acre, a política de expansão da agropecuária, implementada pelo Governo Dantas, era reflexo do novo arranjo político e institucional do Estado brasileiro erguido pelo Regime Militar, fortemente influenciado pelo modelo capitalista do norte e pela política de expansão do capital internacional. Este novo modelo de ação estatal estava impregnado de um idealismo cujo discurso da geopolítica metamorfoseia seu conteúdo de acordo com as condições da cena econômica e política de cada momento histórico

Nota-se, a partir da década de 1970, uma mudança significativa no pensamento geopolítico do território amazônico, que passa a ter, no desenvolvimento, sua principal meta, condicionando a segurança a “elemento auxiliar” do projeto desenvolvimentista nacional.

¹⁷ Lançado pelo Presidente Garrastazu Médice, por meio do Decreto-Lei nº 1.106, em 16 de junho de 1970, do mesmo ano, cujo intento primordial seria o de promover a integração física da região amazônica ao restante do país. essa integração se daria primordialmente pela ampliação do sistema viário.

¹⁸ Destacam-se a Rodovia Tranzamazônica, Cuiabá-Rio Branco e Cuiabá-Santarém

Um projeto de construção de uma estrada que pudesse interligar a Amazônia brasileira ao Pacífico e, por conseguinte, o estabelecimento de uma rota viária que pudesse garantir o fluxo de pessoas e mercadorias seria de grande importância geopolítica na região. Por isso, a construção da Rodovia Interoceânica estava afinada com a geopolítica da Doutrina de Segurança Nacional, porque estaria povoando a região e garantindo certo controle deste território.

O governo brasileiro aposta nas potencialidades da integração interoceânica como alternativa viável para alavancar um processo de desenvolvimento regional na fronteira amazônica. Esta estratégia, claramente defendida pelos organismos internacionais, traz consigo uma série de aspectos comprovadamente desastrosos para o meio ambiente, sem ao menos cumprir as promessas de um desenvolvimento incluyente e socialmente justo. Ou seja, o debate em torno da viabilidade ou não da integração interoceânica precisa ser travado, pois, no tocante ao espectro político e ideológico, as estratégias de integração comercial escondem vários descaminhos que marcham a passos largos em direção aos interesses do grande capital.

As possibilidades da integração física entre a Amazônia brasileira e o Pacífico sul-americano, no contexto dos planos de integração da Amazônia dos governos militares, sempre foi um tema de polêmica e de perspectivas incertas. A única certeza que poderíamos lhe atribuir seria que a mesma teria como contexto de sua construção a idéia de expansão da fronteira e exploração dos recursos naturais da região, o que a colocaria num jogo de interesses entre mercado e seu desejo de acumulação e do Estado no sentido de também se apropriar dos eventuais benefícios.

O que há de consenso entre as duas instâncias é o fato dos planos de desenvolvimento regional sofrerem profundas mudanças na sua forma de concepção teórico-metodológica ao longo do tempo:

Enquanto, nos anos 70, procurou-se “integrar” a Amazônia a um processo de “desenvolvimento nacional” comandado pelo Estado, na década de 1990, a “matriz” passa a ser outra: “o mercado”. As referências não são mais o Estado, o desenvolvimento ou a nação, que passam a ser consideradas noções superadas, incompatíveis com a “globalização”. Caberia, a partir de então, potencializar as capacidades dos diversos agentes sociais no sentido de estes integrarem à lógica dos “mercados globalizados” (PAULA, 2005:265).

Como assinala Paula (2005:264), o traço fundamental dessa ruptura pode ser identificado na inversão do conteúdo definidor das relações entre o público e o privado, mais especificamente entre natureza e mercado: anteriormente, partia-se do suposto de que a conservação da natureza poderia se compatibilizar com formas de exploração mercantil não-predatória, o que requeria uma forte participação do Estado. Posteriormente, as “práticas do desenvolvimento sustentável” – conceito que será melhor detalhado no capítulo seguinte – passaram a ser orientadas pelas “determinações” ou “contingências do mercado”, resultando numa instrumentalização cada vez maior da apropriação dos bens naturais para fins de mercantilização e, conseqüentemente, na maior valorização da esfera de “mercado” nas estratégias de desenvolvimento.

A conjuntura política e econômica internacional apresenta uma tendência à aproximação entre países, isso com o intuito de consolidar mercados, de transferir tecnologia e de proteger áreas comerciais perante terceiros. Apesar deste modelo defender o desenvolvimento, o que tem ocorrido é algo inverso. A execução de obras de infraestrutura de grande porte (estradas) é um dos elementos que viabiliza esses processos de integração na teoria, mas que se orienta fundamentalmente pela prática de exploração dos recursos disponíveis no local.

A Rodovia Interoceânica é um dos exemplos desse processo, visto que sua construção, enquanto eixo de integração amazônica, busca materializar a interconexão física deste território. No entanto, é importante analisar qual será sua influência numa nova configuração do espaço amazônico; e quais os interesses econômicos, sociais e políticos que motivam sua construção.

Frente ao exposto e devido à importância que assume a construção desta rodovia no contexto amazônico atual, bem como no âmbito das estratégias de integração regional para o desenvolvimento, sentimos a necessidade de discorrer sobre alguns aspectos que julgamos relevantes ao processo de evolução e/ou amadurecimento desta proposta.

O aproveitamento das potencialidades estratégicas da integração do Brasil com o Oceano Pacífico via Amazônia, contou com esforços dos governos militares na construção de várias estradas que buscavam, num primeiro momento, a conexão física da região com o centro sul do país e, num segundo momento, intensificando o processo de interiorização. Cabe ressaltar que algumas expedições e estudos muito antigos, especialmente, os realizados por Euclides da Cunha, no começo do Século XX, já indicavam a importância ímpar desta

integração, fato que se pode deduzir do próprio título do seu excelente texto, intitulado “*O Pacífico e a Amazônia*”, que já considerava o acesso direto do Brasil ao Pacífico como essencial para o futuro do país.

Segundo ele, “então a transaccreana modestíssima, de caráter quase local, idealizada para combater a disposição hidrográfica, se transformará em estrada internacional, de extraordinários destinos” (CUNHA, 1913:161).

Todavia, na proposta euclidiana, este acesso seria principalmente pelos rios que conformam a Bacia Amazônica, visto que muitos deles, assim como os próprios rios amazonas, têm suas nascentes nas regiões andinas a uma distância relativamente pequena do Oceano Pacífico; e não pelo modelo de integração viária, atualmente, defendido pelo governo brasileiro em atenção à agenda dos grandes organismos internacionais.

Passaram-se várias décadas de letargo em que essas conclusões euclidianas das potencialidades da integração Brasil-Peru foram desprezadas pelos diversos projetos de desenvolvimento regional dos dois países. Mas, notadamente, na década de 1970 (em meio à grande crise internacional), um novo olhar se volta para a região amazônica. Ambos países eram governados por ditaduras militares, sendo a peruana de esquerda progressista e a brasileira de extrema direita. Segundo Chiarella Quinhões (1995), essa divergência ideológica impossibilitou a concretização de acordos eficazes de cooperação entre os dois países.

No Brasil, com o General-Presidente Ernesto Geisel (1974-1979), observou-se uma mudança na política externa, visivelmente influenciada pela agenda comercial e industrial da época. Durante este governo, celebrou-se, no dia 03 de julho de 1978, a assinatura do Tratado de Cooperação Amazônica (TCA), envolvendo Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela, que estabelece, em seu artigo 1º:

Às partes contratantes convêm realizar esforços e ações conjuntas para promover o desenvolvimento harmônico de seus respectivos territórios amazônicos, de maneira que essas ações conjuntas produzam resultados equitativos e mutuamente proveitosos, assim como para a preservação do meio ambiente e a conservação e uso racional dos recursos naturais desses territórios (TCA, 1978:9).

A partir de então, uma nova orientação se estabeleceu no sistema de relações internacionais, circunscrita de três aspectos ideológicos que cimentaram a constituição de um novo modelo mundial.

El mundo de hoy, se organiza en torno a tres referentes ideológicos: en lo político, La preeminencia de La democracia representativa, La consolidación de la economía de mercado, y, en lo social, la promoción de los Derechos Humanos, entendidos como el nuevo horizonte ético referencial de la sociedad internacional (CHUQUIHUARA, 1995:31).

A região amazônica se constitui hoje numa das áreas-chave e estratégicas para a sobrevivência da humanidade como fonte de ampla variedade de recursos naturais, cuja exploração racional e equilibrada seria um dos principais fatores que sustentaria o desenvolvimento da maioria dos países sul-americanos que compartilha a região. Neste ínterim, os debates têm oposto duas postulações ideológicas, uma que apregoa a exploração dos recursos naturais como solução dos problemas mais imediatos das populações que habitam a região; e outra que advoga a sua preservação, ainda que ocorra alguma forma de usufruto.

Intrínsecas a esta realidade, verifica-se uma gama de interesses e discursos que perpassam as esferas locais, regionais, nacionais e internacionais, além de imbricadas sob a égide da dicotomia existente entre o Estado *versus* mercado, como observa Becker (1999), ao afirmar que a questão ecológica envolve também conflitos geopolíticos vinculados ao novo paradigma técnico-científico e liberal que se firma no sistema capitalista global. Trata-se do descompasso entre a valorização da natureza amazônica como estoque de vida e/ou capital de realização futura no contexto mundial e a necessidade de utilização imediata de seus recursos no contexto doméstico, numa conjuntura de crise do projeto nacional.

De acordo com Chiarella Quinhões (1995), a região mais ocidental da Amazônia no lado brasileiro, a do Acre; e o Departamento de Madre de Dios¹⁹, no lado peruano, formam a parte do território mais estagnada e afastada dos grandes centros nacionais, o que tem sido determinante para o esquecimento destas regiões pelas políticas públicas de desenvolvimento de ambos os países, resultando em suas interconexões com outras regiões extremamente precárias. Todavia, as populações, de ambos os lados da fronteira, mantêm relações

¹⁹ O Departamento de Madre de Dios, no Peru, possui uma superfície de aproximadamente 85.182 quilômetros quadrados, dispondo de grande riqueza de recursos naturais e paisagísticos que o torna a capital da biodiversidade do país. Possui população dispersa geograficamente com densidade demográfica de 1HAB/Km². Sua infraestrutura é deficitária e muitos distritos-cidades com graves problemas de acessos viário. Neste departamento, os indicadores sociais são aviltantes, onde aproximadamente 90% da população encontram-se na faixa de pobreza ou indigência sem acesso aos atendimentos de suas necessidades básicas.

econômicas, políticas, sociais, culturais etc. De modo que as possibilidades de fortalecimento destes laços e consequente extensão aos demais países da região é um clamor de longa data.

Apesar da importância desta integração, existem, tanto no Brasil como no Peru, setores da sociedade com profundas divisões de opiniões acerca das medidas e estratégias a serem adotadas. Uma das polêmicas é justamente a necessidade ou viabilidade da interconexão física que pretende o desenvolvimento na região. O discurso a respeito dessa interconexão contém, implicitamente, o princípio da integração para o desenvolvimento, mas sua argumentação segue um alinhamento orientado por uma racionalidade puramente econômica e comercial que, hipoteticamente, conduziria ao desenvolvimento.

É preciso enfatizar que, quando se fala da integração do Brasil com o Peru via Amazônia, existem pelo menos cinco grandes projetos de integração, são eles: A Rodovia Transfronteira, a interconexão via outros países, Corredor Interoceânico, o Corredor Transamazônico e, por fim, a Rodovia Interoceânica, objeto deste estudo. A integração física do Brasil e Peru via Rodovia Interoceânica, mostra-se estratégica, uma vez que os estados do Acre e Rondônia, atualmente conectados ao sistema rodoviário federal e aos demais estados via BR 364, asseguram a interconexão dos portos brasileiros à costa do Pacífico.

Ainda, segundo Chiarella Quinhões (1995), com a construção da Rodovia Interoceânica objetiva-se: a) implementar um sistema de interconexão viária que fortaleça física e economicamente as regiões pelas quais passará a rodovia; b) permitir o desenvolvimento auto-sustentável, assim como a integração econômica regional, inter-regional e internacional; c) promover a habilitação de infraestrutura de apoio para outros projetos de desenvolvimento; d) adoção de uma política de segurança nacional por meio de fronteira; e, e) a integração fronteira possibilitando a ocupação de áreas pouco adensadas popularmente.

2 DESENVOLVIMENTO *VERSUS* MEIO AMBIENTE

2.1 DA GLOBALIZAÇÃO À CRISE ESTRUTURAL DO ESTADO

Com o advento da globalização, notadamente, a partir da década de 1980, a compreensão dos processos econômicos se tornou tarefa muito espinhosa e complexa. Como assinala Chesnais (1996), o capital está cada vez mais “mundializado”, o que tem construído um conjunto de análises cujas dinâmicas e metamorfoses das teorias sociológicas, políticas e econômicas parecem correr sempre um passo atrás.

Os processos de integração econômica, social, política e cultural, resultantes da globalização, exigiram uma reformulação teórica da análise de novos processos e configurações dos agentes sociais e das instituições políticas e econômicas, entre eles, do Estado. Enquanto ação essencialmente econômica, a globalização provocou uma série de processos de integração multifacial, a qual não se consolidou como vetores de desenvolvimento que possibilitassem a resolução, ou, pelo menos, moderassem alguns dos problemas sociais. Como não conseguiu combinar crescimento econômico com o combate das desigualdades, a globalização só aviltou as tensões sociais.

Concomitantemente ao período de intensa abertura comercial entre as nações, verificou-se um processo de redução da autonomia das políticas econômicas e sociais dos Estados nacionais, que embora tenha sido uma crise do mercado, foi também uma crise do Estado liberal. Esta crise provocou o surgimento do Estado social, que, no século XX, procurou proteger os direitos sociais e promover o desenvolvimento econômico, assumindo, na realização desse novo papel, três formas: a do Estado do bem-estar nos países desenvolvidos, principalmente na Europa; a do Estado desenvolvimentista nos países em desenvolvimento; e a do Estado comunista nos países em que o modo de produção estatal se configurou dominante (PEREIRA, 1997).

Esta nova realidade foi determinante para ampliação do papel Estado não apenas na área da regulação, mas também no plano social e nos seus desafios junto à sociedade. Para fazer frente a estes desafios, passou a dar primazia à política econômica e atuar na esfera financeira e tributária. A seguir, tornou-se o Estado social-burocrático à medida que para promover o bem-estar social e o desenvolvimento econômico criou uma estrutura tecnocrática totalmente incapaz de solucionar os principais problemas da sociedade.

Outro aspecto determinante para definição deste quadro se deve ao processo de pressão, retração e minimização que a globalização impôs para a atuação dos Estados. Decorrente de uma grande diminuição dos custos dos transportes e comunicações internacionais, a globalização levou a um enorme aumento do comércio mundial, dos financiamentos internacionais e dos investimentos diretos das empresas multinacionais. Assinalando, então, um aumento da competição internacional em níveis expressivos e uma reorganização da produção a parâmetro mundial patrocinada pelas empresas multinacionais. A globalização criou um mercado somente acessível aos grandes, tornando o “econômico” como aspecto principal nas decisões.

De acordo com Pereira (1997:7)

“O mercado ganhou muito mais espaço em nível mundial, rompeu ou enfraqueceu as barreiras protecionistas criadas pelos Estados nacionais e transformou a competitividade, no comércio internacional, como condição de sobrevivência para o desenvolvimento econômico de cada país. As consequências foram, de um lado, uma melhor alocação dos recursos e o aumento da eficiência da produção; de outro, perda relativa da autonomia do Estado, que viu reduzida a sua capacidade de formular políticas sociais e de atender às demandas da sociedade”.

Com isso, dado o fato que os mercados sempre privilegiam os mais fortes, os mais capazes, aprofundou-se a concentração de renda, seja entre os países, seja entre os cidadãos de um mesmo país. Entre os países, porque os mais eficientes tiveram melhores condições de se impor sobre os menos eficientes e sobre os cidadãos, criando realidades sociais distintas na mesma região.

Ainda, segundo Pereira (1997:8), foi em consequência da captura por interesses privados, que acompanhou o grande crescimento do Estado, e do processo de globalização, que reduziu sua autonomia, desencadeou-se a crise do Estado, cujas manifestações mais evidentes foram a crise fiscal, o esgotamento das suas formas de intervenção e a obsolescência da forma burocrática de administrar. A superação da forma burocrática de administrar o Estado se revelou nos custos crescentes, na baixa qualidade e na ineficiência dos serviços sociais prestados pelo Estado através do emprego direto de burocratas estatais.

Apesar de defensores que acreditam em uma convivência harmônica, estabelece-se então uma disputa entre Estado *versus* mercado. Neste ínterim, o neoliberalismo surge como uma reação teórica e política contra o Estado intervencionista e de bem-estar social. Para o

neoliberalismo, o Estado não deve intervir nas ações e reações do mercado. Um dos grandes inimigos dos neoliberais era o conjunto formado pelo Estado de bem-estar social e pela intervenção estatal na economia, identificando-se com a teoria keynesiana (MIRANDA, 2004:2).

Nos anos de 1980, como condição para renegociação de dívidas assumidas junto ao Fundo Monetário Internacional (FMI) e ao Banco Mundial (BIRD), vários países também tiveram que ajustar seus modelos econômicos aos programas neoliberais. Entre eles, podemos citar: a Bolívia (em 1985), México (em 1988) e a Argentina (em 1989), em seu segundo ciclo. No Brasil, o modelo neoliberal teve seu início com o Governo de Fernando Collor de Mello, em 1989, seguindo-se pelo Governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-2002). Sobre a agenda neoliberal e seus reais resultados, Anderson (1996: 23) escreve:

[...] economicamente, o neoliberalismo fracassou, não conseguindo nenhuma revitalização básica do capitalismo avançado. Socialmente, ao contrário, o neoliberalismo conseguiu muito dos seus objetivos, criando sociedades marcadamente mais desiguais, embora não tão desestatizadas como queria.

Como o processo da globalização se iniciou a partir de uma ampliação da interdependência econômica e de um desenvolvimento de trocas produzidos pelo sistema capitalista, alguns autores encaram o fenômeno como um estágio do capitalismo tardio que entrara em crise. Meszáros (2002) demonstra a necessidade do sistema em construir a homogeneização de todas as relações de produção e distribuição, segundo ele:

A homogeneização, historicamente única, de todas as relações produtivas e distributivas completa o círculo vicioso do capital. Sem ela o sistema do capital não poderia se reproduzir devido às clivagens e contradições que ele necessariamente gera no curso de sua articulação histórica [...] a unidade entre necessidade e produção – características dos modos anteriores de intercâmbio metabólico com a natureza, na medida em que a finalidade dele é o homem, já que orientam a si próprios para a produção de valor de uso - e totalmente rompida no sistema do capital (MESZARO, 2002:624).

Dentro do sistema capitalista atual, percebemos um desdobramento de vertentes até certo ponto complementares. Referimo-nos ao aprofundamento de três grupos de fenômenos, a globalização, a integração e a depreciação do Estado nacional. Estas vertentes acabaram por estabelecer duas fases históricas de 1990 aos nossos dias. A primeira estende-se de 1990 a

2000, e a segunda pertence ao novo século. A década de 1990 estabeleceu certo equilíbrio entre as duas forças profundas da história, globalização e integração. Ambas as tendências avançavam a olhos vistos em direção a uma globalização horizontal e vertical, a moldar a ordem internacional em sua essência, bem como a criação ou a consolidação de blocos de países, de matiz tanto econômica quanto política.

Até certo ponto, a segunda fase de evolução da ordem internacional, que estamos descrevendo, não surpreendeu aos países sul-americanos, cujos governos já andavam envoltos com a deterioração das condições sociais e econômicas provocada pelas experiências neoliberais. Então, ocorre a prevalência destes três fenômenos de fundo das relações internacionais durante a última década do século XX – globalização, integração e depreciação do Estado nacional. O Estado mostra-se incapaz de fazer frente a estas transformações no ordenamento multilateral global.

Segundo Diniz (1995:31), a integração na economia mundial não pode ser avaliada necessariamente sob a ótica de um jogo de soma positiva, na qual os parceiros tenderiam a ganhar mutuamente. Ao contrário, longe de ser traduzida uma ordem mundial mais integrada e inclusiva, o que se observou foi a configuração de um sistema internacional marcado por grandes contrastes e polaridades, aumentando o hiato entre as grandes potências e os países menos desenvolvidos, reeditando-se os desequilíbrios preexistentes.

Em síntese, a globalização resultante da expansão comercial foi determinante para desencadear uma crise estrutural no Estado Nacional, notadamente no seu papel de interventor e promotor do bem-estar social, uma vez que todas as vezes que o Estado Nação se sentiu obrigado mostrou grande poder de articulação e força na defesa de seus interesses, principalmente quando se tratava de uso militar ou da força policial.

2.2 PROCESSOS DE APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO AMAZÔNICO

A região amazônica possui aproximadamente 7,01 milhões de km² distribuídos em nove países: Brasil, Guiana Francesa, Suriname, Guiana, Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia, sendo que aproximadamente 4,5 milhões de km² em território brasileiro. Assim, verificasse que o tema da integração econômica da Amazônia, cria uma importante

base para reflexão acerca do papel do Estado como agente promotor do desenvolvimento regional, bem como das estratégias e das novas redefinições da geopolítica internacional.

Cabe observar que a partir da construção da Rodovia Interoceânica pode constituir-se num novo processo de apropriação do espaço amazônico, sendo importante avaliar os prováveis impactos que o processo causará no território. Para isso é preciso analisarem-se as formas como se gestaram sua formulação no Brasil e no Peru.

No caso brasileiro, um acontecimento importante para o processo de apropriação do espaço amazônico ocorreu a partir de 1877, quando da grande seca nordestina, que forçou a saída de aproximadamente 300.000 pessoas, as quais se deslocaram para a região amazônica em busca de sobrevivência.

Segundo o General Meira Mattos²⁰ (1980:49):

[...] a chegada dessa legião de nordestinos deslocou o eixo de exploração da Hevea dos afluentes setentrionais do vale aos afluentes meridionais, principalmente para as bacias do Purus e do Madeira, onde a grande concentração da árvore de látex era mais densa. Esse fato traria a semente da crise internacional que iria produzir na região, a questão acreana.

Devemos considerar que, quando o capital penetra de forma mais penetrante na Amazônia, no final do século XIX, acontecia uma grave crise econômica nos países centrais, obrigando-os a ampliar mercados e a procurar novos investimentos. Depois de um século, ocorre a mesma situação, desta vez, decorrente de uma crise de superacumulação, na qual o capital precisa escoar seus excedentes que não podem ser absorvidos nos seus mercados. (Mattos:1980)

O processo de apropriação de seus respectivos espaços amazônicos, por parte do Brasil e do Peru, foram bastante semelhantes. Numa primeira fase, que temporalmente se estende até o início do século passado, o espaço era apropriado pelas atividades extrativistas, fase que antecedeu ao processo da indústria nacional. Como descrito no capítulo anterior,

²⁰ Philip L. Kelly (1982), destaca que o General Meira Mattos foi considerado, por muitos, a “autoridade máxima em Geopolítica na América do Sul”, é um grande expoente da “Escola Brasileira de Geopolítica” e da “Escola Superior da Guerra”. Desenvolveu vários estudos que tratavam das questões do desenvolvimento e ocupação do território amazônico, dos quais, destacamos: “*Uma Geopolítica Pan-Amazônica*” (1980), “*Geopolítica e Trópicos*” (1984) e “*A Geopolítica e a Teoria de Fronteiras*” (1990). Ver: Pensamento Geopolítico do General Meira Mattos. WWW.esg.br/pdf/publicações/coletanea_MeiraMattos.pdf

datam desta época as primeiras tentativas do Estado brasileiro de se apropriar do espaço com certa racionalidade.

Na segunda fase, viveu-se o período das ditaduras militares, cujos objetivos máximos eram a construção de grandes infraestruturas viárias de penetração na Amazônia. No Brasil, vigorava a doutrina de segurança nacional e se valorizava a política de fronteiras vivas. Nesta fase, tornou-se célebre a frase: “Integrar para não entregar”.

Em consequência, emerge a necessidade da integração nacional, que orienta a elaboração de uma política nacional de desenvolvimento regional. Essa etapa se caracterizou por duas medidas que visavam corrigir distorções e desequilíbrios na estruturação espacial. A criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, e a construção de Brasília.

A partir disso, constroem-se as primeiras rodovias que permitiram vincular a Amazônia ao sistema espacial nacional, entre elas, a Belém-Brasília e a São-Paulo-Cuiabá-Acre. Entretanto, apesar do deslocamento físico das unidades de produção para a região, o poder de decisão permaneceu no centro-sul, contribuindo para reforçar a estrutura econômica polarizada.

Visando à ocupação rápida da região, o Regime Militar adotou várias políticas que lograram grande êxito na sua integração física, porém sem considerar preocupações como a ambiental. Chiarella Quinhões (1995:78) destaca:

O violento impacto ocasionado pelos eixos de penetração na região foi gerado mais pela introdução de novas ideias, pessoas, mercadorias e informação. A velocidade com que foi feita a introdução das novas informações desarticulou as estruturas espaço-temporal na região. A intensidade e a velocidade com que se pretendeu integrar a região impediram a disposição de um tempo útil de preparação para suportar seu impacto. Com isso, fortes desigualdades se introduziram na região, onde áreas estagnadas contrastam com outras dinâmicas que se situam ao longo das rodovias de penetração.

Em resumo, a ocupação do espaço amazônico, naquela época, foi priorizada por razões de acumulação e legitimação e se justificou como capaz de oferecer equilíbrio geopolítico tanto externo quanto interno. Segundo Becker (1994:92):

A modernização conservadora criou um espaço homogeneizado – facilitando a interação de lugares e tempos – mas também um espaço fragmentado porque a

apropriação do território e a alocação de recursos foram fortemente seletivas, resultando em conflitos que se constituíram em embriões de novas territorialidades, e que se agudizaram com a crise do estado e do projeto nacional da década de 1980.

Assim, podemos inferir que, se por um lado, a Amazônia foi alvo das políticas desenvolvimentista dos governos militares que visavam à sua integração; por outro, ela converteu-se no palco das contradições geradas pela gestão do Estado na tentativa de lhe administrar. Em consequência, a questão ecológica se insere nesse contexto de crise do projeto nacional e de novas condicionantes da geopolítica mundial.

Muito mais que equívocos na concepção dos planos de desenvolvimento para a região, o que se percebe é que a raiz do problema recai na adoção de um modelo de desenvolvimento oriundo dos países centrais. Falta-nos a decisão para negar este modelo definido pela dependência tecnológica. Os problemas de conservação dos recursos naturais estão na proporção direta dos problemas hoje enfrentados. Nesse sentido, a Amazônia é um símbolo da relação existente entre o avanço capitalista e apropriação do território.

Munasinghe (1994:17) afirma que:

O desenvolvimento do mundo industrializado concentrou-se historicamente na produção econômica, não admira, então, que predominasse o crescimento no modelo adotado pelos países em desenvolvimento pós-guerra. Mas, nos anos 60, o modelo de crescimento equitativo ampliou-se passando a abranger questões sociais como o alívio da pobreza e a redistribuição de renda. Nos anos 80, esse modelo ampliou-se ainda mais e incluiu e incorporou o conceito de desenvolvimento sustentável – num reflexo da preocupação cada vez maior com o meio ambiente.

De fato, o processo de apropriação deste território será intensificado de sobremaneira com a construção da Rodovia Interoceânica, o que traz a reboque o risco de que essa interconexão física privilegie atividades puramente extrativistas de matéria-prima. Igualmente, considera que deve ser evitada a transferência de lucros para o exterior, de modo que os beneficiários do processo sejam os habitantes do lugar, por esse motivo, é necessário que o poder de decisão fique no território. Assim, consideramos que o papel das forças, devidamente organizadas, é de primeira importância na fiscalização e controle do processo.

Como destaca Chiarella Quinhões (1995:102):

A apropriação do espaço amazônico a partir da construção da Rodovia Interoceânica certamente possibilitará a exploração de recursos naturais da região. Assim, a essência do debate a respeito de sua construção, localiza-se no acesso ao poder de controle dessa exploração. Em decorrência, gera-se um conflito de interesses que subjazem ao discurso de cada grupo interessado no debate.

2.3 A EMERGÊNCIA DO MOVIMENTO AMBIENTALISTA E DO DISCURSO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O surgimento da preocupação ambiental foi notado de maneira mais latente com a realização da Conferência de Estocolmo, realizada em 1972, mas a emergência do tema como uma preocupação global só ocorre no início da década 1980²¹, dando lugar à configuração de um complexo campo de disputas de poder envolvendo diferentes formas de concepção das contradições oriundas da relação entre desenvolvimento econômico e preservação do meio ambiente. O discurso do desenvolvimento sustentável resulta dessas disputas e se move a partir da correlação de forças que se estabelece em torno delas, bem como dos interesses que elas movimentam.

Considerando-se o debate atinente às questões ambientais, extremamente complexas e polêmicas, estabeleceremos um limite teórico conceitual para situá-lo, com seu discurso e prática, dentro de um contexto que nos possibilite caminhar sem grandes sobressaltos. Desta forma, salientamos que, neste trabalho, estamos usando os termos ambientalismo e ecologia de acordo com a distinção feita por Castells (1999). O autor define ambientalismo como:

Todas as formas de comportamento coletivo que, tanto em seus discursos como em sua prática, visam corrigir formas destrutivas de relacionamento entre o homem e seu ambiente natural, contrariando a lógica estrutural e institucional atualmente predominante (CASTELLS, 1999:143).

Distinguindo-o de ecologia, que, assim, conceitua:

²¹ Neste contexto, é criada a Comissão Mundial sobre Desenvolvimento e Meio Ambiente, encarregada de propor uma agenda que pautasse a retomada do crescimento da economia mundial de forma a equacionar a problemática ambiental e, ao mesmo tempo, acelerar o desenvolvimento dos países não-industrializados.

Conjunto de crenças, teorias e projetos que contempla o gênero humano como parte de um ecossistema mais amplo, e visa manter o equilíbrio desse sistema em uma perspectiva dinâmica e evolucionária (CASTELLS, 1999:144).

Como resumo de seu pensamento, o autor coloca que: “o ambientalismo é a ecologia na prática, e a ecologia é o ambientalismo na teoria” (CASTELLS, 1999:144).

De imediato, é importante reconhecer que a emergência de problemas ambientais fertilizou ainda mais as críticas ao modelo capitalista – cada vez mais voraz e demandante de recursos naturais – tanto pelos vínculos estabelecidos entre esses problemas e o extraordinário avanço do industrialismo como pelo fato de o movimento ambientalista ter conseguido catalisar grande parte das insatisfações presentes nas sociedades ricas e industrializadas em relação aos limites emancipatórios desse modelo, fortalecendo o poder de pressão exercido em defesa da busca de alternativas. Este cenário foi extremamente profícuo para o surgimento dos movimentos ambientalistas.

Segundo Gonçalves (2000), o Brasil²² é o país da América Latina onde o ambientalismo nasce mais cedo, notadamente, na década de 1970, em um contexto ditatorial que se abateu sobre o movimento sindical e estudantil. O contexto histórico, em termos bem gerais, era o da esquerda lutando contra o imperialismo e considerando-o responsável pelo nosso subdesenvolvimento; e da direita abrindo as portas do país para o capital estrangeiro, considerando que este seria o grande passo para nosso desenvolvimento.

Visando compreender a dinâmica do surgimento e do fortalecimento destes movimentos, apoiaremos nas contribuições de Leff (2000, 2005), para quem, as estratégias de luta dos movimentos ambientalistas propõem uma ruptura com as formas tradicionais de organização e com os canais de intermediação política. Isso permite abrir novos espaços para o confronto e a negociação relacionados com os conflitos e tomadas de decisões relativos à apropriação da natureza e à participação social na gestão ambiental.

Leff (2000) aponta uma síntese dos princípios organizadores dos movimentos ambientalistas, dentre os quais, destaca:

²² O debate ecológico verdadeiramente movido por ideias de mudanças profundas no modo de vida e na cultura de nossa sociedade teve grande impulso somente com a Anistia. Gonçalves (2000) coloca que o retorno ao Brasil de exilados políticos que vivenciaram os movimentos ambientalistas europeus trouxe grande enriquecimento aos que aqui estavam.

Maior participação nos assuntos políticos e econômicos, particularmente na auto-gestão dos recursos ambientais. Inserção nos movimentos pela democratização do poder político e da descentralização econômica. Defesa de seus recursos e seu ambiente, para além das formas tradicionais de luta por terra, emprego e salário. Busca de novos estilos de vida e padrões de consumo afastados dos modelos urbanos e multinacionais. Busca de sua eficácia por meio de novas formas de organização e luta, longe dos sistemas institucionalizados e corporativistas do poder político. Organização em torno de valores qualitativos (qualidade de vida) por cima dos benefícios que podem derivar da oferta do mercado e do Estado de bem-estar. Crítica à racionalidade econômica fundada na lógica do mercado, da maximização do lucro, da eficiência e produtividade tecnológica e dos aparelhos associados de controle econômico e ideológico (LEFF, 2000:152).

De acordo com Leff (2000), existe um confronto entre duas racionalidades, a econômica ou tecnológica, por um lado; e a ambiental, por outro, ambas assumem uma espécie de poder cognitivo condicionante da dinâmica global, com repercussões nas instâncias nacionais e infranacionais. A primeira se caracteriza por sua capacidade de destruição, de entropia, de degradação dos ecossistemas e da maioria da população; enquanto a segunda se caracteriza por sua complexidade, por suas inter-relações sistêmicas, científicas, econômicas, sociais e políticas. Por mais que o autor mostre consciência da complexidade da realidade, que não se deixa apreender por "lógicas abstratas", o confronto estabelecido entre as duas racionalidades ganha um contorno um tanto dualista e, talvez, até reducionista.

Leff (2005:19-20) argumenta, sob a perspectiva ambiental do desenvolvimento sustentável, que as contradições entre a lógica do capital, os processos ecológicos e os sistemas vivos "não resultam da oposição de duas lógicas abstratas; sua solução não consiste em subsumir o comportamento econômico na lógica do vivo ou em internalizar – como um conjunto de normas – as condições de sustentabilidade²³ ecológica na dinâmica do capital". Aduz que as contradições entre racionalidade ecológica e a racionalidade capitalista se dão por meio de um confronto de diferentes valores e potenciais, arraigados em esferas institucionais e em paradigmas de conhecimento, bem como por meio de processos de legitimação com que se defrontam diferentes classes, grupos e atores sociais.

Desta forma, conclui o autor, nas práticas de apropriação e transformação da natureza, confrontam-se e amalgamam-se diferentes racionalidades: a do tipo capitalista de uso dos

²³ A palavra "sustentabilidade", geralmente, é utilizada para designar o que corriqueiramente é denominado de "desenvolvimento sustentável". Em seu sentido etimológico, tem como origem o verbo sustentar, que significa suportar, conservar, sustentar-se, sugerindo, desse modo, algo durável, persistente e de longo prazo. De um modo geral, desde a sua formulação, essa terminologia vem sendo aplicada nos debates sobre o meio ambiente e desenvolvimento, com um sentido de conciliação destas duas categorias.

recursos; a racionalidade ecológica das práticas produtivas e a dos estilos étnicos de uso da natureza. Para ele, a desconstrução da racionalidade capitalista requer a construção de outra racionalidade social. A partir deste lugar de externalidade e marginalidade, o qual lhe atribui a racionalidade econômica, que o paradigma ambiental projeta seus juízos éticos, seus valores culturais e seus potenciais produtivos sobre os efeitos da produtividade e do cálculo econômico guiado pelo "sinal único do lucro".

Desse modo, a racionalidade ambiental funda-se numa nova ética que se manifesta em comportamentos humanos, em harmonia com a natureza; em princípios de uma vida democrática e em valores culturais que dão sentido à existência humana. Estes traduzem-se num conjunto de práticas sociais que transformam as estruturas do poder associadas à ordem econômica estabelecida, mobilizando um potencial ambiental para a construção de uma racionalidade social alternativa (LEFF, 2000:85).

Para Leff (2000), a racionalidade ambiental se constrói e concretiza numa inter-relação permanente entre a teoria e práxis. Portanto, a construção de uma racionalidade ambiental depende da constituição de novos atores sociais que objetivem, através de sua mobilização, e concretizem em suas práticas os princípios e potenciais do ambientalismo.

Sob essa perspectiva, parte-se em busca de uma racionalidade que promova o desenvolvimento econômico, coerente com a preservação e conservação da natureza, buscando a minimização da degradação ambiental. Pois a economia, de certa forma, não pode ser dissociada da natureza, não existe atividade humana sem água, fotossíntese ou ação microbiana no solo.

Para tanto, o tempo de produção deve ser associado ao tempo de capacidade de renovação da natureza. Nessa ótica, o imediatismo que domina o modo de produção deve ser substituído por uma nova lógica de respeito à natureza, garantindo a existência das futuras gerações. Sendo assim, torna-se necessária uma mudança de paradigmas, em que sejam alteradas as noções de valores para a promoção do desenvolvimento com respeito à natureza e ao "homem" biológico e social.

Sobre esses sistemas de valores que fundamentam a sociedade, comentou Leff (2000:85): "toda formação social e todo tipo de desenvolvimento estão fundados num sistema de valores, em princípios que aumentam as formas de apropriação social e transformação da natureza".

Como assinala Machado (2006:01):

O aprofundamento dos debates ambientais tem suscitado uma imensa gama de entendimentos e posições que variam entre dois extremos: de um lado, aqueles que postulam ser o desenvolvimento sustentável um caminho possível para a consolidação de uma nova racionalidade econômica capaz de oferecer respostas adequadas às contradições e mazelas socioambientais geradas pelo capitalismo; de outro, aqueles que acreditam ser um artifício político-ideológico que busca mascarar o caráter essencialmente depredador do capitalismo. Mesmo entre aqueles que partilham dessa última posição, o esforço por negar a validade do conceito ou das práticas sociais nele ancoradas não deixa de alimentar a busca por precisar seu sentido, conteúdo e propósitos.

Ainda, segundo Machado (2006:02):

[...] busca-se evidenciar a produção do discurso do desenvolvimento sustentável como constituinte de uma arena de disputas de interesses e de movimentação de forças *desencadeadas pela emergência da questão ambiental*. Desta forma, a emergência da noção de desenvolvimento sustentável não é considerada como resultado do progresso – ao longo de um *continuum* – da consciência social acerca dos limites do desgaste ambiental [...] onde a noção de desenvolvimento sustentável emerge como resultado de um processo de evolução do ambientalismo.

Neste ínterin, sobressai como argumentação central e basilar na obra de Machado (2006), a noção do desenvolvimento sustentável como resultante dos conflitos e disputas de interesse e poder vinculados aos limites e contradições que a problemática ambiental coloca à expansão do capitalismo industrial. O que a própria autora define como “o resultado de uma determinada conformação de forças que busca tragar as demandas ambientalistas, subordinando-as à lógica da reprodução capitalista, em espaços que se tornam cada vez mais interdependentes em função dos mecanismos da acumulação flexível” (MACHADO, 2006:03).

Machado (2006:03-09) constrói um caminho argumentativo, sinalizando que o discurso do desenvolvimento sustentável é colocado em ação na segunda metade da década de 1980, quando os contornos das alterações operadas no funcionamento da economia mundial já eram mais definidos, visíveis e com reais inclinações para o colapso global. A correlação de forças atuou no sentido de aproximar as estratégias discursivas do desenvolvimento sustentável e, de alguma forma, estabelecer uma ligação que suaviza o processo de andamento da ordem. Logo, estes resultados influenciaram positivamente na mudança dos rumos das

estratégias desenvolvimentistas na Amazônia, inegavelmente, foram muito mais orientados pelos debates internacionais acerca da preservação do meio ambiente, que obrigaram as transformações radicais do modelo de ocupação produtiva do território, do que propriamente no desejo de conservação da Amazônia por parte dos atores sociais brasileiros. Como já mencionado, essas mudanças possibilitam a incorporação de termos mais “*suavemente verdes*” da exploração dos recursos naturais, crescendo então a ideia do “desenvolvimento sustentável”.

Segundo ele, podemos sintetizar o conceito de desenvolvimento sustentável surge como uma alternativa ao modelo de crescimento econômico predominante, marcado pela prática predatória dos recursos naturais. O desenvolvimento sustentável abarcou não só alternativas para resolver problemas ambientais, mas também evidenciou que tais alternativas somente serão conquistadas se incorporarem questões sociais, políticas e culturais.

Diante da crise socioambiental em que vivemos, a sociedade humana enfrentará, no século XXI, a difícil tarefa de forjar uma nova relação com o homem e a natureza e dos seres humanos entre si. O objetivo é caminhar em direção a um desenvolvimento que integre interesses sociais e econômicos com as possibilidades e os limites que a natureza define (CAMARGO, 2003:14-15).

Em consonância com Nobre (2002), o conceito de desenvolvimento sustentável, apesar de vago, surgiu como uma noção destinada a produzir consenso. As imprecisões e contradições tornaram possível a aceitação geral deste conceito, que reuniu posições teóricas e políticas contraditórias, conciliando os interesses dos desenvolvimentistas e dos ambientalistas. “Isto só foi possível exatamente porque a noção de desenvolvimento sustentável não nasceu definida: a sua definição e o seu sentido são decididos no debate teórico e na luta política” (NOBRE, 2002:08).

O conceito de desenvolvimento sustentável está hoje em todo discurso ecológico oficial, embora vago e impreciso. Veiga (apud CAMARGO, 2003) afirma que o desenvolvimento sustentável é uma expressão convenientemente sem sentido. O que existe em comum nas diferentes interpretações é o fato de todas expressarem um espírito de responsabilidade comum e um modo de buscar uma alternativa aos modelos tradicionais de desenvolvimento, mas que a experiência acumulada até o presente mostra que não passam de aspirações teóricas, sem refletir em resultados substanciais.

Em seu sentido mais amplo, a concepção de desenvolvimento sustentável visa promover a harmonia entre os seres humanos e entre a humanidade e a natureza. O objetivo seria caminhar na direção de um desenvolvimento que integre os interesses sociais, econômicos e as possibilidades e os limites que a natureza define – uma vez que o desenvolvimento não pode se manter se a base de recursos naturais se deteriora, nem a natureza ser protegida se o crescimento não levar em conta as consequências da destruição ambiental (CAMARGO, 2003:75).

No campo do crescimento econômico, reservas de mercado e recursos naturais, o grande desafio que se apresenta para as próximas décadas é a operacionalização do desenvolvimento sustentável, ou ao menos dos conceitos e práticas que carrega. Em linhas gerais, todos são favoráveis a ele, porém pouco se sabe como promovê-lo nos planejamentos locais e nacionais. Brügger (apud CAMARGO, 2003) ressalta a necessidade de impedir que a expressão desenvolvimento sustentável se transforme num mero eufemismo capaz de ocultar, por meio de uma “maquiagem verde”, as mesmas estruturas que vêm causando a degradação da natureza.

Dourojeanni e Pádua (2001) defendem a tese de que o “desenvolvimento sustentável” é uma utopia e que, mesmo involuntariamente, beneficia aqueles que só estão interessados em lucro ao curto prazo. Os autores entendem que muitos ignoram que é matematicamente impossível crescer de modo sustentável num mundo finito, com recursos limitados. Consideram ainda que o conceito é vago e, talvez, por isso passou a ser aplicado por todo mundo para expressar questões tão diversas, embora muitas delas sejam completamente antagônicas.

2.4 DO “VERDE” PRESERVADO AO “VERDE” EXPLORADO: NOVOS DISCURSOS E PRÁTICAS DO DESENVOLVIMENTO

2.4.1 O surgimento e influência do desenvolvimento sustentável na Amazônia

Neste momento, em que propomos uma reflexão sobre o processo de transição dos discursos e práticas que migraram do “*verde preservado*” ao “*verde explorado*”, buscamos dialogar acerca dos novos discursos e práticas do desenvolvimento sustentável na Amazônia, destacando os aspectos políticos, teóricos e ideológicos mais gerais do termo, objetivando evidenciar como as transformações ocorridas nas últimas décadas, especialmente aquelas

direcionadas aos planos de desenvolvimento de matriz viária na Amazônia – num estudo de caso específico da Rodovia do Interoceânica – trouxeram grandes impactos das mais diversas ordens.

Todavia, é necessário situar a emergência do termo “desenvolvimento sustentável” e suas implicações sobre os debates ambientais. Em 1983, a Assembleia Geral da ONU encomendou à Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, sob a coordenação da então primeira-ministra norueguesa, Gro Harlem Brundtland, um estudo de alternativas e possibilidades de equacionar desenvolvimento e conservação ambiental, cujo relatório final foi intitulado “O Nosso Futuro Comum” ou “Relatório Brundtland”, oportunidade em que surgiu o termo Desenvolvimento Sustentável. Segundo Cavalcanti (1998), desde então, o termo se tornou o mais usado para definir aquele desenvolvimento que permite satisfazer as necessidades do presente, sem comprometer os recursos equivalentes de que farão uso no futuro outras gerações.

O relatório *O Nosso Futuro Comum* prescreveu o desenvolvimento sustentável como um novo paradigma a ser seguido para as atividades econômicas de exploração da natureza; mas foi, em 1992, na Conferência Internacional sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, promovida pela ONU, no Rio de Janeiro, que a expressão desenvolvimento sustentável apareceu expressamente em documentos, constando de 12, dos 17, princípios do documento final (CAVALCANTI, 1998).

Note-se que, naquela ocasião, o parâmetro do desenvolvimento sustentável era tratado unicamente como estratégia para solucionar o binômio escassez-finitude dos recursos naturais do planeta e, assim, estabelecer um novo padrão de consumo.

Uma vez situada a emergência do termo desenvolvimento sustentável, buscaremos aprofundar o debate em torno de seus desdobramentos práticos na busca da tão sonhada sustentabilidade. Para alcançar este fim serviremo-nos de algumas contribuições das teorias de Henrique Leff, por considerá-las as mais profícuas nas análises das ambivalências do discurso do desenvolvimento sustentável. Segundo Leff (2005:137):

A ambivalência do discurso do desenvolvimento sustentado/sustentável se expressa já na polissemia do termo *sustainability*, que integra dois significados: o primeiro, traduzível como sustentabilidade, implica a incorporação das condições ecológicas do processo econômico; o segundo, que se traduz como desenvolvimento sustentado, implica perdurabilidade no tempo do progresso econômico. O discurso do desenvolvimento sustentado colonizou a natureza, convertendo-a em capital

natural. A força de trabalho, os valores culturais, as potencialidades do homem e sua capacidade inventiva se transmutam em capital humano. Tudo é redutível a um valor de mercado e representável pelos códigos do capital.

Para ele, a retórica do desenvolvimento sustentável converteu o sentido crítico do conceito de ambiente em uma proclamação de políticas neoliberais que levariam aos objetivos do equilíbrio ecológico e da justiça social pela via do crescimento econômico orientado pelo livre mercado, sem, no entanto, fundamentar a capacidade deste em dar um justo valor à natureza e à cultura; de internalizar as externalidades ambientais e dissolver as desigualdades sociais; de reverter as leis da entropia e atualizar as preferências das futuras gerações (LEFF, 2005:24). Quanto ao caráter conciliatório de tal discurso, esse autor assevera que:

O discurso da sustentabilidade busca reconciliar os contrários da dialética do desenvolvimento: o meio ambiente e o crescimento econômico. [...] seu intuito não é internalizar as condições ecológicas da produção, mas proclamar o crescimento econômico como um processo sustentável, firmado nos mecanismos do livre mercado como meio eficaz de assegurar o equilíbrio ecológico e a igualdade social (LEFF, 2005:26-27).

Visando dialogar numa perspectiva essencialmente amazônica, especialmente considerando os possíveis processos de integração resultantes do contexto de construção da Rodovia Interoceânica, é indubitável a importância da formulação de Gudynas, que, em linhas gerais, considera que as propostas de desenvolvimento sustentável para a Amazônia devem levar em consideração os contextos internacionais, requerendo um novo tipo de integração regional e justifica a sua posição:

A sustentabilidade já não pode ser analisada em um plano local ou nacional, e requer uma abordagem regional e internacional. O desenvolvimento sustentável já não é praticável para um país latino-americano de forma isolada. [...] um país de forma individual dificilmente poderá desconectar-se de maneira autônoma do mercado global sem ressentir sua economia (GUDYNAS, 2003:182-183).

Dentro dessa proposta, não se poderá criar um novo regionalismo baseado nas velhas estratégias de desenvolvimento. Nesse turno, é importante o rompimento com os modelos tradicionais, representados pelas atuais estratégias de desenvolvimento e suas forças globais, uma vez que o que está em jogo é a autonomia dos países amazônicos (GUDYNAS, 2003:11-12).

Para Gudynas (2003:184), esse novo regionalismo deve afastar-se dos modelos “cepalinos” de “regionalismo aberto”, os quais:

São funcionais à globalização, e não oferecem condições para a sustentabilidade. Com efeito, a ideia da CEPAL concebe o regionalismo como uma conciliação entre a integração e a liberalização comercial em direção ao resto do mundo. Essa liberalização comercial e a globalização econômica na realidade impedem a integração regional; geram-se relações de dependência e subordinação que apenas permitem acordos de liberalização comercial.

É importante salientar que estas mudanças sinalizaram muito mais que uma revisão ou ajuste nos discursos ou práticas dos planos de desenvolvimento, representaram, na verdade, uma mudança radical na postura dos Estados nacionais e das instituições econômicas internacionais de encarar a possibilidade de existência de uma sinergia entre desenvolvimento e preservação ambiental²⁴.

Em princípio, devemos estabelecer a premissa da limitação dos ecossistemas globais frente ao processo de expansão capitalista, que demanda, cada vez mais, os recursos naturais. Portanto, é imprescindível saber até quando será possível manter o desenvolvimento no patamar e magnitude atual, sem extinguir em definitivo estes ecossistemas.

Sobre este dilema, Mac Neill et al. (1992:32) comentam:

Pode o crescimento, em escala necessária, para satisfazer necessidades e aspirações futuras ser administrado numa base que seja sustentável? Esta questão tornou-se prioritária e central por força da aceleração dos acontecimentos. As respostas a ela não evidentes. O horizonte pode refulgir com oportunidades tecnológicas, mas os obstáculos à sustentabilidade não são principalmente técnicos: são sociais, institucionais e políticos. Dadas as coações para baldar quaisquer esforços de mudança social, institucional e política, ninguém pode excluir um futuro de progressivo colapso ambiental.

²⁴ Percebemos, ao menos na teoria, esta preocupação no Programa Amazônia Sustentável (2005) - PAS. Que assinala “a orientação clara dos elementos constitutivos de um novo modelo de desenvolvimento, que tem como base a expansão do mercado interno, sobretudo o que deriva do consumo de massa, com a condicionante da estabilidade macroeconômica e o atributo da sustentabilidade ambiental, modifica a percepção predominante no passado, que entendia o meio ambiente como obstáculo ao crescimento econômico. Essa é, daqui por diante, a variável qualificadora do novo modelo, com importância equivalente à inclusão social, ao dinamismo econômico e à redução das desigualdades regionais”.

Estas mudanças trouxeram à reboque significativas mudanças na concepção destas políticas, que revelaram grandes desequilíbrios regionais, justamente aqueles influenciados pela necessidade de reorganização de produção visando à inserção na economia globalizada. É exatamente sobre este cenário que duas categorias analíticas diferentes – porém convergentes e complementares – sobressaem-se para auxiliar na formulação dessas políticas; a sustentabilidade e a endogenia.

O que temos observado é que o conceito de desenvolvimento sustentável, já amplamente divulgado e manipulado por diversos atores sociais e econômicos, orienta-se pelo enfoque, num determinado território, considerando seu ambiente e potencialidades. Este enfoque adota discursos como planejamento ascendente, participação e autonomia da população local e perspectiva de mercado, tendo como meta final a melhoria das condições de vida desta população. As principais dimensões deste conceito são a ambiental, a social, a econômica e a político-institucional, que abordam, respectivamente, a sustentabilidade, a equidade, a competitividade e a governabilidade.

É imperativo reconhecer que as estratégias desencadeadas atualmente na Amazônia estão visivelmente orientadas por uma ou pelas duas categorias de desenvolvimento descritas anteriormente. Todavia, estas influências quase sempre ficam limitadas aos aspectos teóricos e não se constituem de fato em matriz de orientação e regulação destas políticas. Na verdade, assumir tais discursos cumpre um papel fundamental no processo de **“aceitação”** e **“legitimação”** destas políticas, pois é inegável o benefício de incorporar ao discurso as preocupações socioambientais, porque garantiriam uma aceitação social e a governabilidade destas políticas.

Segundo Lima e Pozzobon, na obra intitulada “Amazônia socioambiental. Sustentabilidade ecológica e diversidade social”:

A sustentabilidade é uma nova base para classificar a diversidade social (da região). [...] O emprego de critérios de sustentabilidade ecológica atribui a segmentos sociais antes inferiorizados uma valoração ecológica positiva. Esses mesmos segmentos sociais, como as populações indígenas, os seringueiros e os ribeirinhos, recentemente denominados ‘populações tradicionais’, incorporaram a marca ecológica às suas identidades políticas como estratégia para legitimar novas e antigas reivindicações sociais. Dito de outra forma, o critério de valoração ecológica confere novas bases para uma valoração política dos segmentos sociais e engendra um novo quadro ordenatório da diversidade social da Amazônia (LIMA; POZZOBOM, 2001:14).

O debate atual sobre o ambientalismo e o que seria de fato o conceito de desenvolvimento sustentável na Amazônia se embriaga de chavões e terminologias epistemológicas que incham artigos científicos, cartilhas de muitas ONG's e principalmente documentos governamentais. Esta realidade deve-se à presença marcante de interesses entre capital *versus* conservação do meio ambiente que ainda estão em disputa na região. A partir da década de 1970, no coração da Amazônia, especialmente no Acre, ocorreu a mais importante trajetória de um movimento organizado em defesa da floresta e das condições de vida dos povos da floresta. Este foi o movimento seringueiro, cuja base social e sindical travou uma intensa e longa batalha contra os interesses do capital na devastação da floresta.

Esta exploração em curso é feita, conforme Paiva (2008:16), com o apoio de um discurso que a mascara através da ideia maciçamente divulgada de “desenvolvimento sustentável” os seus elementos perniciosos. No entanto, em se tratando de política, o mais saudável é isolar o discurso para confrontá-lo com a prática. O discurso em geral sobre a natureza é fundamentalmente um discurso político de poder e, com base nessas relações de poder, o discurso do desenvolvimento sustentável produz efeitos de sentido predominantemente empresariais e comerciais.

Moysés (apud PAIVA, 2008) refere que, ao contrário do apregoado, a verdadeira finalidade do discurso ecológico do desenvolvimento sustentável é mercantilista. Um discurso que, segundo sua análise, emerge das novas formas totalitárias do nosso tempo, onde as regiões em desenvolvimento se globalizam antes de poder revolucionar.

2.5 O GOVERNO DE WANDERLEY DANTAS E A POLÍTICA DE EXPANSÃO DA PECUÁRIA: DO UFANISMO À RESISTÊNCIA DOS SERINGUEIROS

Ao logo do último século, a ocupação do território acreano passou por alguns ciclos que foram determinantes para a formação socioeconômica de sua sociedade. Dos primeiros nordestinos que fugiam da seca até os paulistas²⁵ que buscavam o eldorado da pecuária, foram milhares de famílias que viam no novo e desconhecido território a chance de desenvolver suas atividades e ganhar dinheiro.

²⁵ Refere-se aos fazendeiros que vinham do sul e sudeste para se instalar no Acre.

No Acre, foi nomeado, pelo Regime Ditatorial, o governador Warderley Dantas (1971-1974), adepto incontestado da política do “Brasil grande potência”, e inteiramente afinado com as diretrizes para integração da Amazônia emanadas pelo governo militar. Dantas trazia para o Acre um novo projeto de modernização da economia que desconsiderava a atividade extrativista característica da região (COSTA SOBRINHO, 2006).

Com uma propaganda ufanista e uma política de incentivos atraiu milhares de fazendeiros que acreditavam que seria “*O Acre, a nova Canaã. Um Nordeste sem seca, um Sul sem geadas*” e, por isso, aceitaram o convite de “*Venha produzir no Acre, investir no Acre e exportar pelo Pacífico*”²⁶. Indiscutivelmente, o governo Dantas desencadeou um amplo e controverso processo de ocupação de terras no estado.

A política de expansão da agropecuária, implementada pelo Governo Dantas, era reflexo do novo arranjo político e institucional do Estado brasileiro erguido pelo Regime Militar e que estava fortemente influenciado pelo modelo capitalista do norte e pela política de expansão do capital internacional. Este novo modelo de ação estatal estava impregnado de um idealismo cujo “discurso da geopolítica se transforma, muda seu conteúdo explícito de acordo com as condições econômicas, políticas e tecnológicas de cada momento histórico”.

Miyamoto (1989:243) reconhece a ênfase dada pelos estrategistas geopolíticos, principalmente a partir dos anos 60 e 70 no binômio Segurança/Desenvolvimento, em que “uma nova orientação passa a permear as análises feitas pelos geopolíticos, ou seja, a possibilidade de o país converter-se em uma Grande Potência”²⁷.

Segundo Miyamoto (apud FURNIEL, 1993:39), a política realista não cede espaço para concepções ideológicas, no caso, o anticomunismo, sendo baseada na visão de interesses, na busca de um melhor mercado. Assim, pode-se identificar duas vertentes no pensamento geopolítico brasileiro: de cunho ideológico (o anticomunismo); de cunho econômico (a busca de mercados). Essa aparente contradição se traduz, na verdade, numa congruência de interesses, a política de desenvolvimento dependia da Segurança Nacional.

²⁶ Esta propaganda do governo Dantas já sinalizava a possibilidade de integração do Brasil com o Pacífico, onde a Rodovia Interoceânica se revela estratégica para este objetivo.

²⁷ Nota-se, a partir da década de 70, uma mudança significativa no pensamento geopolítico do território amazônico, que passa a ter, no desenvolvimento, sua principal meta, passando a segurança a “elemento auxiliar” do projeto desenvolvimentista nacional. Ver Shiguenoli Miyamoto - O Pensamento Geopolítico Brasileiro 1920-1980. (1989).

A Amazônia desponta, então, como a região das grandes possibilidades para os militares, um “imenso território”, desocupado e rico em recursos naturais – condição esta que contraria os mandamentos da geopolítica. Cumpre-se a tarefa de integrar a região amazônica ao resto do país e fazer do Brasil uma nação moderna. Isso seria feito a partir do fortalecimento do poder nacional e pela entrada maciça de capital estrangeiro (MIYAMOTO apud FURNIEL, 1993:40). Afinal, “estes dois absolutos estão associados: Estado e Corporações Transnacionais. O que um determina no campo econômico o outro realizaria necessariamente no campo da política”²⁸.

Este modelo de desenvolvimento privilegiado pelo Regime Militar tornava a integração das diversas regiões do país ao processo de aceleração da industrialização e acumulação de capital condição *sine qua non*. Integrar passa a ser a palavra de ordem do governo militar e visava essencialmente a unificação do território nacional. Esta integração visava à subordinação de todas as regiões do país ao mercado em fortalecimento, favorecendo assim os grandes empreendimentos. Por meio desta política de integração nacional, desencadeou-se uma série de programas de interiorização da região amazônica que visavam à sua ocupação produtiva e inserção no comércio nacional e internacional.

Picoli (2006:36) destaca que, a partir da política de interiorização e da necessidade capitalista em colocar a Amazônia no mapa do mercado mundial, o Estado brasileiro criou mecanismos de estímulos e incentivos à acumulação privada. Neste contexto de incentivos criou em 1966 SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia, órgão vinculado ao Ministério do Interior que tinha como finalidade planejar, coordenar, orientar, executar e promover a ação federal na região amazônica brasileira, de modo a facilitar a ocupação da Amazônia por meio da presença de grandes grupos econômicos nacionais e internacionais. A sua criação estava umbilicalmente ligada à tentativa de revigorar o antigo Plano de Valorização da Amazônia criado em 1953, cujos resultados não foram tão significativos, mas, desta vez, com um mecanismo direcionado à promoção da expansão de empresas privadas com recursos do próprio Estado.

²⁸ Ver Souza, H. (1985:9).

É no bojo destas políticas que, em toda a região amazônica, a pecuária foi privilegiada, conforme verificamos na Figura 1:

Ano/Atividade	Pecuária	Agropecuária	Madeireira	Agroindústria
1964	0	0	2	1
1965	0	0	2	8
1966	1	4	3	7
1967	4	45	7	10
1968	32	15	7	14
1969	70	1	4	9
1970	62	4	10	18
1971	58	0	7	6
1972	55	3	4	8
1973	34	0	9	17
1974	31	0	6	9
1975	37	1	21	9
1976	38	2	11	7
1977	34	1	9	12
1978	44	2	22	24
1979	44	2	12	30
1980	54	2	36	62
1981	59	6	59	32
1982	93	7	92	49
1983	89	32	56	36
1984	136	40	83	38
1985	104	42	142	43
1986	123	66	78	34
TOTAL	1202	275	682	483
VALOR (%)	29,0	7,0	16,0	12,0

Figura 1 – Quadro de Projetos financiados pela SUDAM 1964-1986.

Fonte: Furniel (1993).

A política de colonização promovida pelo Estado brasileiro nos anos posteriores ao golpe militar fez parte da estratégia de unir os interesses da burguesia do país na Amazônia. Através da unificação dos interesses entre capital e Estado nasceram as estratégias de interiorização da região sob o domínio do capital privado, o que permitiu a especulação imobiliária e, por conseguinte, privilégios a conglomerados econômicos em detrimento das populações da região.

Muitas empresas de colonização privada, de extração de recursos minerais ou até mesmo para manter posses de grande faixas de terra para especulação imobiliária futura receberam do governo militar parte substancial da floresta amazônica literalmente de graça.

Na Figura 2, elencamos alguns casos.

Empresas	Áreas em Hectares
Projeto Jari S.A.	1.500.000
Suiá-Missu	678.000
Codeara	600.000
Georgia Pacific	500.000
Bruynzeel	500.000
Robim Mac Glolm	400.000
Toyamka	300.000
Volkswagem	140.000
Total	4.618.000

Figura 2 – Quadro das Grandes empresas instaladas na Amazônia (1964-1985).

Fonte: CIPOLI (2006).

Neste cenário de intensificação das atividades econômicas com base no alargamento territorial, Furniel (1993:48) destaca que:

[...] a Região Amazônica desponta, então, com grandes possibilidades atrativas para a iniciativa privada, dependendo apenas dos investimentos por parte do Estado na infraestrutura necessária, como construção de estradas, instalação do setor de telecomunicações e, oferecendo incentivos fiscais às empresas nacionais e estrangeiras que se dispusessem a investir na região.

É possível verificar, na Figura 1, como a política governamental de incentivos fiscais e financiamentos construiu uma dinâmica cujas transições estavam afinadas com a dinâmica do mercado. Nota-se que, a partir do ano de 1968, a atividade da pecuária que tinha poucos projetos financiados cresceu vertiginosamente chegando, até a metade da década de 1980, na condição de atividade mais financiada pelo governo federal.

Outro aspecto importante reside no fato de que, no mesmo período, a indústria madeireira se consolidou como a segunda atividade que mais recebeu financiamento público, chegando ao seu ápice nos anos 80. Notadamente, neste mesmo período, intensificaram-se os

conflitos de luta pela terra entre fazendeiros e seringueiros que resultaram em várias mortes de ambos os lados.

Ao fim deste período (1964-1986), houve 2.642 projetos financiados pela SUDAM, dos quais, 1.202 (29%) foram destinados à pecuária extensiva de corte, 682 (16%) para a indústria madeireira, 483 (12%) para a agroindústria e 275 (7%) para a agropecuária.

A fanfarrice dos financiamentos e incentivos fáceis e sem restrições é assim descrita:

[...] há vertentes distintas a serem contempladas para entender-se o atual devastamento da área: os interesses empresariais (nacionais e estrangeiros) antes de 1967-1970; os interesses militares visando a incorporar efetivamente o território amazônico, como afirmação da nacionalidade e passo à realização de um destino manifesto (Grande Potência) e, finalmente, uma terceira vertente na qual a Amazônia aparece como prêmio ao grande capital (nacional ou estrangeiro) pelos seus esforços em prol do desenvolvimento brasileiro (CARDOSO; MÜLLER, 1977:11)

No período compreendido entre os anos de 1964 e 1985, ocorreu um expressivo ordenamento entre os interesses governamentais na região e os interesses do capital internacional, oportunidade em que se construiu uma articulação entre as políticas governamentais para a Amazônia e as exigências do modelo de capitalismo dependente (IANNI apud FURNIEL, 1993:49).

O Plano de Integração Nacional – PIN – (1970)²⁹ destinou expressiva monta de recursos para a realização de investimentos em infraestrutura, que privilegiou a construção de extensos eixos rodoviários³⁰ destinados à integração regional e nacional. Segundo Paula (apud LINHARES, 1992:14), a construção dessas estradas contou, entre 1968/72, com financiamento do Banco Mundial – BIRD e Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID da ordem de 400 milhões de dólares, valor que significou o maior investimento para construção de estradas realizado na época pelos bancos.

Consta, ao nosso ver, no fato deste ter sido o “*maior empréstimo já feito a um país para a construção de estradas*”, um aspecto que sinaliza as inter-relações que os organismos internacionais de financiamento à época estabeleciam como estratégias de expansão capitalista, alargamento das fronteiras e maximização da exploração dos recursos naturais, em

²⁹ Lançado pelo Presidente Garrastazu Médice, por meio do Decreto-Lei nº 1.106, em 16 de junho de 1970, do mesmo ano, cujo intento primordial seria o de promover a integração física da região amazônica ao restante do país. Essa integração se daria primordialmente pela ampliação do sistema viário.

³⁰ Destacam-se a Rodovia Transamazônica, Cuiabá-Rio Branco e Cuiabá-Santarém

que a Amazônia representaria a possibilidades de resultados econômicos inimagináveis. Não obstante, a construção das estradas que iria integrar o território a ser explorado converteu-se numa estratégia de interiorização que possibilitava ganho nas duas pontas, primeiramente, na sua construção e; posteriormente; na exploração dos territórios sob sua influência.

A sintonia existente entre os governos militares e a elite capitalista nacional e internacional construiu um modelo ideal de território amazônico que seria resultado de domínio do Estado Nacional com usufruto irrestrito por parte do capital. Esse novo arranjo político institucional exacerbou as políticas desenvolvimentistas na região, que lograram grande êxito em sua disponibilização à exploração capitalista em detrimento das condições sociais das populações lá existente.

Paula (2006:107) argumenta que, no plano político, o Estado, através da justificativa de resguardar as fronteiras nacionais, procura impor um projeto de modernização na Amazônia que, a exemplo das demais regiões do país, caracteriza-se pela exclusão social de significativa parcela da população e privilegia grandes grupos empresariais, via concessão de incentivos fiscais e financeiros, no intuito de dirigir investimentos para essa nova fronteira.

No caso específico do Acre, é imperativo reconhecer que este modelo foi implementado com notoriedade pelo governo Dantas e que desencadeou um *amplo* e *controverso* processo de ocupação territorial.

O processo de ocupação de terras no estado, promovido pelo governo Dantas, foi *amplo* nos termos de que quase 1/3 das terras acrianas foram doadas aos fazendeiros aventureiros (PAULA, 2006). Soma-se a isso, o fato de que o Banco do Estado do Acre – BANACRE – disponibilizou várias linhas de créditos para atrair estes fazendeiros e, *controverso*, pois fixado na política de expansão da pecuária, esta política desconsiderava a dinâmica territorial já existente na região e até mesmo as suas populações.

Este processo de ocupação por parte dos paulistas e a transição das atividades econômicas na região, é assim descrito por Paula (2006:108):

No caso do Acre, a substituição do extrativismo da borracha pela pecuária, extensiva de corte, baseada na grande propriedade fundiária, consistiu no eixo central da “modernização”. Essa estratégia do governo federal apoiava-se fortemente na oferta de incentivos fiscais, complementada por outros incentivos oferecidos pelo governo estadual. Esses atrativos, somados às possibilidades de especulação com o mercado de terras, abriram passagem para expansão da frente agropecuária no início dos anos 1970. O seu impacto na estrutura agrária acriana foi imediato. Em 1978, cerca de um

terço das terras cadastradas no INCRA encontrava-se sob domínio de investidores do Centro-Sul, em sua maioria oriundos do estado de São Paulo.

Para conseguir o intento de desmatar a floresta para implantação dos pastos para criação do gado³¹, os novos “donos” viam a necessidade de limpar ou clarear estas terras dos índios, seringueiros e demais posseiros, nem que para isso fosse necessário mobilizar advogados, oficiais de justiça, promotores, juízes, policiais, jagunços e pistoleiros (COSTA SOBRINHO, 2006:16).

A partir da definição deste *modus operandis*, estabeleceu-se os primeiros conflitos entre os fazendeiros e os seringueiros. É nesse contexto de lutas e conflitos pela terra que se destacou a figura de Chico Mendes, que se revelou engajado na luta de resistência em defesa da floresta e contra às ações de desmatamento promovidas pelos fazendeiros.

Costa Sobrinho (2006:19) ressalta que a luta pela terra e a resistência contra a ação dos fazendeiros no Acre assumiram formas diferenciadas. Em determinadas áreas, os trabalhadores organizavam-se em mutirão para fazer pequenas derrubadas na floresta e nelas colocar os seus roçados.

Percebendo que as terras compradas – *seringais* – não se tratavam de mera faixa de floresta pronta para o desmate, os fazendeiros se organizaram e intensificaram a queima e a criação de pasto. Foi notadamente neste momento que os seringueiros, ainda residentes em suas colocações, perceberam a violência dos fazendeiros e viram-se ameaçados em seu direito à terra e à sua sobrevivência.

Configurou-se, dessa forma, o cenário e os atores conflitantes que construiriam uma história de intensas disputas pela terra em solo acreano. Neste momento, não pretendemos aprofundar a análise acerca do movimento de resistência dos seringueiros e a realização dos *empates*, tarefa dedicada à seção posterior. Nosso intuito é mostrar as relações existentes entre a expansão da pecuária e exploração dos recursos naturais com os interesses econômicos, capitaneados por empresas e grupos que apenas reproduziam, no local, a dinâmica capitalista em nível nacional e internacional.

³¹ Costa Sobrinho (2006:16) destaca que: “A tradicional atividade extrativista da borracha e secundariamente da castanha, já em processo de desarticulação, estava fadada a desaparecer rápido e definitivamente pela ação das motosserras e das grandes queimadas. No lugar de uma floresta exuberante, o destino reservava uma paisagem de extensos campos com pastagens artificiais, cuja monotonia seria quebrada pelas pastas de boi”.

De acordo com Santana (apud PAULA, 2006:109), a expansão capitalista para o estado do Acre segue rigorosamente as características ditadas pelo núcleo mais dinâmico do processo de acumulação no território nacional:

A conquista do Acre não é uma corrida de pioneiros, nem a epopeia dos idealistas e abnegados que a propaganda oficial e a burguesia alardeia, mas, a macha batida do capital que se expande coletivamente, subordinando tudo ao seu domínio.

Isto é, o processo de expansão da fronteira e as ações de expropriação de terras no Acre, apenas reproduzia uma dinâmica do mercado, desencadeando um processo de territorialização do capital e de seus interesses. (MOREIRA,1995).

Este processo de expansão capitalista se ajustava e se reajustava com grande dinâmica. O capital possui grande habilidade de criar e recriar *discursos* e *interesses*, mas que mostra uma característica marcante e imutável, a fome cada vez mais voraz por recursos naturais. Ao longo do tempo, foi se aperfeiçoando e criando as estâncias de representação e legalização de seus interesses. Peculiarmente, quando:

[...] redefinem-se políticas e estratégias de desenvolvimento que passam a condicionar a exploração dos “recursos naturais” à racionalidade técnico-científica que preside o discurso e práticas dos movimentos do Hemisfério Norte. Desse modo, as demandas das populações extrativistas forjadas na perspectivas de um desenvolvimento endógeno vão cedendo lugar às “orientações” externas, cuidadosamente implementadas por um complexo de agências e organizações não governamentais, BIRD e BID (PAULA, 2006:129).

Como as agências internacionais de fomento ampliaram substancialmente a presença de seus investimentos na Amazônia, acabou ocorrendo uma forma de tratamento e condicionamento das questões ambientais em relação à crença no mercado, realidade esta que foi em grande medida internalizada e reproduzida pela esfera governamental. O Acre, a partir de 1999, representa bem este modelo de atuação do Estado em relação aos organismos internacionais.

A lógica é sempre mercantilista, e a conservação do meio ambiente é uma mera preocupação, cuja ordem de prioridade se localiza na fileira dos fundos. Diferentemente do que preconizava documentos como o relatório *Brundtland*, a lógica que fundamentou e orientou uma gama de projetos para a região foi a da primazia ao capital e aos resultados

econômicos. Segundo Leff (2000:354-361), esta lógica, ao invés de contrapor, acaba legitimando a ótica mercantil, cujo ideal preside na “globalização do mercado, como projeto civilizador da modernidade”, fechando, dessa maneira:

[...] o caminho às estratégias produtivas fundadas no potencial ecológico dos povos, ignorando os saberes e desqualificando as exigências de muitas organizações indígenas e camponesas para reconstruir seus modos de produção” (LEFF, 2000:354-361).

Percebemos ao longo desta seção que a política de expansão da pecuária no Acre, a partir do Governo Dantas, compunha um projeto de nação erguido sob a égide da ditadura militar. Este, conseqüentemente, estabelecia como suas diretrizes máximas os elementos oriundos dos países desenvolvidos e todo o concerto do grande capital que neles orbita. O marco estratégico de interiorização da política militar na Amazônia demandava robustos investimentos em infraestrutura, especialmente na construção de extensas rodovias que possibilitariam a interconexão física da região.

O projeto da Rodovia Interoceânica estava inserido neste contexto expansionista, pois estabelecia, a partir de sua ligação com a BR-364, saída do centro-oeste, a possibilidade de interiorizar até o limite máximo do território brasileiro, na fronteira com o Peru, a porta comercial para o Pacífico. O ufanismo do eldorado do desenvolvimento, alardeado pelo governo Dantas, estava bem próximo, a poucos quilômetros, e para alcançá-lo o desmatamento da floresta seria um detalhe que todos os esforços políticos dariam conta de garantir. Neste contexto, a construção da Rodovia Interoceânica emergiu como central neste debate, uma vez que o trecho mais fundamental de sua construção situava-se no Vale do Acre, local onde ocorreu de forma mais intensa os conflitos pela terra.

Partindo do geral ao particular, é imperativo reconhecer que os efeitos dos diversos incentivos à pecuária foram desastrosos à floresta amazônica, em que a desintegração da economia extrativista local, transformação de áreas enormes de mata em pastos, concentração fundiária e de renda com aumento considerável das grandes fazendas, construiu um mosaico de exploração e sofrimento, onde “os projetos agropecuários não alcançaram seus objetivos: a Amazônia não exporta carne nem gado vivo; poucos empregos permanentes foram criados. Eles geraram, sim, profusamente, violência e miséria” (VALVERDE apud FURNIEL, 1993).

O governo Dantas, com sua propaganda alcançou grande êxito, uma vez que muitos acreditaram na nova Canaã e, por isso, migraram para as terras acreanas. Na época, não foi possível exportar pelo Pacífico, já que a estrada foi empatada. Todavia, os conflitos resultantes deste novo reordenamento socioterritorial ocasionou muita exploração e tanto sofrimento foi gerado, mas, também houve organização social e resistência. “Vamos para ganhar, se não for possível, que *empatemos*”.

2.6 O MOVIMENTO DE RESISTÊNCIA DOS SERINGUEIROS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA *EMPATADA*: DA LUTA NA TERRA PELA TERRA

Tratava-se agora de impedir o desmatamento, defender as colocações. O **empate** estava consagrado como forma de luta” (CHICO MENDES, [s.d]).

No Acre, os primeiros anos da década de 1970 foram marcados pela adequação, em nível local, das medidas que se delineavam no plano nacional e regional. Por meio desta nova conjuntura, a administração do governador Wanderlei Dantas promoveu uma campanha para atrair empresários do centro-sul do país, incentivando o desenvolvimento da pecuária.

Como já mencionamos anteriormente, a propaganda enfatizava o caráter geoestratégico do Acre, alardeando a possibilidade de exportação de vários produtos através da estrada que ligariam o estado ao Oceano Pacífico. A propaganda do Governo Dantas buscava evidenciar a qualidade do clima no Acre em relação ao Nordeste e Sul do país como complemento de condições ideais para desenvolver atividades ligadas à pecuária. A partir de então, iniciou-se a abertura da frente agropecuária no estado, fortemente impulsionada por terras com baixo preço e pela perspectiva de valorização futura com a construção e asfaltamento das BR-364 e BR-317.

Esta especulação de terras no Acre foi assim destacada:

[...] a corrida pela terra no Acre assume um caráter seletivo e excludente. Isto porque os primeiros a chegarem e rapidamente adquiriram grande parte das terras de mais fácil acesso foram empresários e especuladores que compraram grandes seringais, ao longo dos eixos rodoviários, em fase de implantação, no Estado. Em curto espaço de tempo, grande parte das terras colocadas à venda pelos seringalistas haviam sido transferidas a sulistas. Muitos compradores fizeram fortuna comprando e vendendo terras no Acre. Os grupos que chegaram a seguir, formados por pequenos produtores e trabalhadores rurais procedentes do centro-sul, só tiveram

acesso à terra através do mercado imobiliário ou via projetos de colonização implantados pelo INCRA (CALAÇA, 1993:112).

Notadamente, nos anos de 1970, a chegada de milhares de empresários e fazendeiros do centro-sul do país às terras acreanas e a conseqüente ocupação de extensas faixas de floresta instaurou um período de intensos e acirrados conflitos de luta pela terra, que ocorreram nos seringais. Os interesses em relação a este território eram distintos e conflitantes. De um lado, os que queriam o desmatamento total destas áreas para implantação de pasto para criação de gado; do outro lado, àqueles que lutavam pela manutenção das florestas em pé, cujo sentimento de resistência se traduzia na esperança de continuar a viver no seu espaço.

A exemplo do que ocorreu em toda a Amazônia, a pecuária extensiva se tornou atividade econômica primordial na região, especialmente no Acre, onde alcançou crescimento superior aos da média regional e nacional. No Acre, a implementação do plano de modernização – expansão pecuária – ocorria em um momento de declínio da atividade extrativista, embora ainda representando a base de sustentação da economia local.

Na Figura 3 vemos alguns números da expansão da pecuária na região.

Estado/Ano	1970	1975	1980	Crescimento (%)
Rondônia	23.125	51.404	250.002	1081%
Roraima	238.761	241.059	236.002	99%
Amapá	64.990	61.879	52.002	80%
Acre	72.166	118.456	298.002	413%
Amazonas	263.487	196.834	350.002	133%
Pará	1.043.648	1.427.697	2.411.002	231%
Total Norte	1.706.177	2.097.329	3.687.002	216%
BRASIL	78.562.250	100.833.919	118.971.000	151%

Figura 3 - Quadro do Crescimento da Pecuária na Região Norte (1970-1980)

FONTE: FIBGE “Sinopse Preliminar do Censo Agropecuário de 1975” (Dados de 1960 a 1975) e FIBGE “Anuário Estatístico de 1983” (Dados de 1980) (apud SOUZA, 1985).

Observa-se que, enquanto o percentual médio de crescimento da pecuária no país, entre as décadas de 1970 e 1980, foi de 151%, a média da região Norte foi de 216%. No mesmo período, no Acre, os incentivos à expansão da pecuária obtiveram grandes resultados,

oportunidade em que seu rebanho bovino sai de 72 mil para 298 mil cabeças de gado, um crescimento de 413%. O processo de “territorialização” do gado e o de “desterritorialização” dos seringueiros trouxe a reboque um clima de grande instabilidade e de conflitos iminentes.

A disputa nas terras acrianas foi assim analisada:

Neste ponto, podemos então dizer que, no espaço agrário da Amazônia-acreana, o capitalismo, ao se produzir, também fez de forma ampliada e contraditória. Isto em dinâmicas que denotaram sempre o conflito entre os sujeitos sociais e econômicos que promoveram o vivido desta área de fronteira. Sua reprodução se deu com completa submissão de todos os âmbitos das forças produtivas locais aos interesses e desígnios do capitalismo [...] (SILVA, 2006:146).

Ainda segundo Silva (2006:152), a nova conjuntura:

cuja produção do espaço se dinamizava por uma sobreposição da frente pioneira agropecuária às reminiscências da antiga frente pioneira extrativista, tornavam as colocações territórios ignorados e que não caberiam na perspectiva do que se almejava para a região; então, os moradores da floresta – os seringueiros- vêem seus territórios de vivência serem ameaçados e prestes a serem “desterritorializados”, por vias de expulsão violenta ou desapropriações de fachadas conseguidas por meio de intimidações diversas.

Em outras palavras, Paula (2006:112) aduz:

a derrubada da mata representava a eliminação das possibilidades materiais de sua sobrevivência, via destruição de suas fontes de renda baseadas no extrativismo (principalmente as árvores de seringa e as castanheiras), bem como a progressiva extinção da fauna e flora que compõem a base de sua alimentação. É nessa perspectiva que deve ser compreendida a emergência de ações coletivas destinadas a impedir os desmatamentos, denominadas regionalmente como empates.

Os “*empates*”, conforme descrito no próprio documento do Conselho Nacional dos Seringueiros, apresenta-se como a expressão mais concreta e tangível das lutas travadas pelos seringueiros contra os desmates promovidos pelos fazendeiros, ávidos pelo aumento das áreas de pasto para criação de gado.

Por meio dos “*empates*”, o movimento seringueiro foi reafirmando o seu território de vivência e sobrevivência, período em que, segundo Gonçalves (1998:37),

foi a forma concreta de dizer que aqui tem gente, ou seja, que não se está diante de um vazio demográfico, questionam os seringueiros. Estão, pois, localizados, ou melhor, procurando um lugar no mundo.

É importante situar que, no plano global, os movimentos de resistência espalhados pelo mundo erguiam uma nova bandeira cuja ideologia assentava-se no ambientalismo ou ecologismo. Por ser o movimento seringueiro de base social e sindical contemporâneo aos movimentos ambientalistas, não foram raras as oportunidades em que o movimento de resistência, no Acre, foi *apelidado* de ecológico, mesmo contendo diferenças ideológicas, culturais e metodológicas.

Allegretti (2002:31) destaca que:

embora tivessem na floresta sua razão de existência e estivessem dispostos a defendê-la, como estavam demonstrando nos empates, os seringueiros não tinham os meios necessários para enfrentar a pressão econômica dos fazendeiros, nem jurídicos para defender seus direitos nos tribunais, nem canais políticos para realizar a defesa pública dos seus interesses. Defendiam a floresta onde haviam nascido e vivido e o território que seus antepassados haviam conquistado pela luta armada. Mas não sabiam que a floresta que eles defendiam poderia ter algum valor para outros segmentos sociais, a respeito dos quais nunca tinham ouvido falar, os ambientalistas.

A questão das eventuais “*similaridades*” que o movimento de resistência social e sindical dos seringueiros pudesse ter com os movimentos ambientalistas ao redor do mundo foi, na perspectiva de Raimundo Barros, uma de suas mais expressivas lideranças, vista desta forma:

[...] ao mesmo tempo em que lutava pela sobrevivência e o direito de continuar na floresta, nós lutava pela não destruição da floresta. Isto porque, a não destruição da floresta implicava na continuação da nossa sobrevivência, ou seja, a destruição da floresta implicava na retirada da nossa sobrevivência. O meu entendimento é este. O ecológico foi uma coisa que veio depois. Agente tava fazendo as duas coisas, mas o que agente entendia era uma só: era a luta pela sobrevivência (COSTA SOBRINHO, 2006:19).

Os conflitos entre os seringueiros e os fazendeiros foram muitos e ocorridos em colocações diferentes³². Todos estes conflitos compunham um movimento de resistência fincado na luta pela terra. Todavia, neste estudo, priorizaremos os fatos relacionados aos conflitos realizados envolvendo o movimento seringueiro e o Grupo Bordon, que possuía, na área do Seringal Nazaré, em Xapuri, uma fazenda com o mesmo nome.

Allegretti (2002:314) esclarece que

a fazenda Bordon possuía uma área de 46.149,00ha, foi registrada na Comarca de Registro de Imóveis da cidade de Xapuri como de propriedade do Frigorífico Bordon, grande grupo exportador de carne sediado em São Paulo. Suas exportações totalizavam mais de US\$140 milhões por ano e sua fazenda em Xapuri era a maior do município.

A área foi adquirida em 1972, a partir de então, o grupo passou a realizar desmatamentos permanentes, momento em que se iniciou o enfrentamento com o Grupo Bordon e a intensificação dos conflitos na área do Seringal Nazaré.

Em entrevista ao historiador Pedro Vicente Costa Sobrinho, contida no livro “Trajetórias da Luta Camponesa na Amazônia-Acreana”³³, o líder seringueiro Chico Mendes, descreve, em alguns trechos, como ocorreram estes conflitos:

Uma das lutas mais longas e difíceis foi travada com o grupo Bordon. Durou quase 10 anos. Durante este tempo nós fizemos mais de 20 empates. Os proprietários tentaram me corromper. Me ofereceram terras e cem cabeças de gado para que eu servisse de mediador entre a Bordon e os seringueiros. Não conseguiram” (COSTA SOBRINHO, 2006:40).

Os empates foram se intensificando ao longo dos anos e, nas palavras do próprio Chico Mendes:

Durante o ano de 1984, a Bordon obteve do IBDF (Instituto Brasileiro de defesa Florestal) autorização para desmatar área do seringueiro Antonio Candido.

³² Dentre os quais podemos citar os seringais Porto Rico, Equador, Cachoeira, Santa Fé, Albracia em Xapuri e Carmem onde se realizou primeiro empate em 1976 em Brasiléia.

³³ Ver SILVA, Simione e PAULA Elder de (2006).

Organizamos um empate que teve enorme repercussão na imprensa local e nacional. A luta foi intensa. A empresa conseguiu mandato judicial e a polícia militar foi para a área do conflito. Tiveram que manter a força militar durante todo o tempo do desmate. Cerca de 50 homens armados, comendo dois bois por dia e ganhando diárias. Ficou caríssimo para a Bordon. Alegaram um prejuízo grande mesmo tendo feito a derrubada (COSTA SOBRINHO, 2006:41).

Nota-se em grande medida a conformação político-institucional amplamente contrária aos interesses dos seringueiros, uma vez que os ajustamentos político e jurídico do Estado em favor dos grandes fazendeiros davam a certeza de que a resistência do movimento seria uma afronta aos interesses poderosos, onde até mesmo a justiça estava do lado contrário.

Apesar deste cenário visivelmente contrário à luta, o movimento se fortaleceu e:

No ano de 1986, foi muito pior para empresa. Agora a gente estava mais organizado. Contávamos com o apoio dos movimentos de defesa do meio ambiente, personalidades nacionais, estudantes, partidos políticos. Isso de certo modo assegurava a divulgação na imprensa. Não era ainda muito forte, mas, já era diferente. A Bordon, com a cumplicidade do IBDF, conseguiu do órgão autorização para desmatar mil hectares. Os seringueiros empataram o desmate. Muita gente foi mobilizada e a resistência foi pra valer. Mesmo com o apoio do Governo e a presença da polícia só conseguiram desmatar 300 hectares. Essa derrota levou a empresa a desinteressar-se pelo empreendimento, e se mudou de Xapuri (COSTA SOBRINHO, 2006:41).

Para Allegretti (2002:533), o *empate* contra a Bordon foi um elemento decisivo nas mudanças que estavam se processando no movimento dos seringueiros, uma vez que, pela primeira vez, ganhou visibilidade nacional e contou com a participação direta de diferentes setores da sociedade acreana. No entanto, a força revelada pelo movimento e o tipo de enfrentamento direcionado aos órgãos do governo federal propiciaram impactos no futuro, dando origem a fortes reações dos fazendeiros no ano seguinte.

Os conflitos com os fazendeiros eram constantes e aconteciam geralmente nos seringais ou nas colocações, ocasionando uma forma territorializada de conflito no interior da floresta. Apesar de serem territorializados os *Empates*, configuraram-se como uma ação com mobilidade, como verificado no episódio ocorrido, em 1979, no município de Boca do Acre no Amazonas, oportunidade em que centenas de seringueiros de Brasiléia e Xapuri, liderados por Wilson Pinheiro, realizaram este empate.

Além dos *empates*, outra importante ação do movimento seringueiro foi o debate travado contra a política de investimento em construção de estradas na região, sob a crença de

que estas iriam trazer interesses contrários aos seringueiros. Esta crença estava assentada nas experiências ocorridas em momentos anteriores na região. Segundo Chico Mendes:

O asfaltamento da BR-364 também foi discutido por mim na Comissão de Operação de Verbas do Senado Americano. Denunciamos a destruição da floresta, os impactos ambientais causados pelo o asfaltamento da estrada no trecho Cuiabá-Porto Velho. Falei que, se a intenção era levar o desenvolvimento para os povos daquela região, o que ocorreu foi exatamente o contrário. A estrada serviu para beneficiar meia dúzia de latifundiários e arruinar a vida de milhares de trabalhadores (COSTA SOBRINHO, 2006:45).

O Brasil contraiu, em 1985, um empréstimo no valor de US\$146,7 milhões com o Banco Interamericano de Desenvolvimento para pavimentar aproximadamente 500km da Rodovia BR-364, ligando Porto Velho (RO) a capital acriana de Rio Branco.

A história recente de conflitos e mortes, especialmente a visibilidade que o movimento seringueiro projetou em nível mundial, possibilitou rediscutir as bases de alguns financiamentos dos organismos internacionais para construção de estradas na Amazônia.

A nova conjuntura internacional, cujas preocupações com os impactos socioambientais resultantes das estradas, em áreas de florestas tropicais, como é o caso da Amazônia, levou os organismos internacionais de financiamento, no caso da BR-364, o BID, a procederem com extrema cautela em relação a este empréstimo ao Brasil.

Segundo Allegretti (2002:486):

A experiência em andamento, de asfaltamento da BR 364 no trecho imediatamente anterior, ligando Cuiabá a Porto Velho, havia se transformado em símbolo de desastre ambiental e impacto sobre sociedades indígenas que habitavam a área de influência da estrada. A possível repetição do mesmo cenário no Acre colocaria o BID sob o foco das críticas internacionais que atingiam, naquele momento, o Banco Mundial.

Outra análise que julgamos reveladora para compreensão dos processos perniciosos decorrentes da construção de rodovias para o desenvolvimento é assim destacada por Lobão (2006:231):

Não há dúvida que o rodoviarismo promove algum desenvolvimento. Uma estrada não liga dois pontos, apenas. Ela é indutora de demandas e de segregação social. O

que chega velozmente quando não encontra abrigo entre os locais, os substitui: moradores por colonos, nativos por estrangeiros. O resultado, quase sempre, significa desenvolvimento para os de fora e pobreza para os de dentro, que no modelo do rodoviarismo seriam objeto de outras políticas em outros espaços, muito frequentemente urbanos.

Como novas exigências para retomar os acordos, o BIRD exigiu medidas ambientais e sociais a serem cumpridas pelo governo brasileiro. Tais medidas seriam, como descreve Allegretti (2002:472),

para assegurar o controle sobre os efeitos negativos da estrada e mitigar impactos sobre o meio ambiente e as comunidades indígenas, incluiu no contrato de empréstimo o valor de US\$10 milhões que deu origem ao Projeto de Proteção do Meio Ambiente e das Comunidades Indígenas – PMACI.

O Programa de Proteção ao Meio Ambiente e das Comunidades Indígenas – PMACI³⁴ – surge, então, como uma resposta do governo brasileiro às novas exigências do BID para continuidade dos empréstimos, a área de influência do programa seria a BR-364, especialmente a área de confluência ao norte de Rondônia, o sul do Amazonas e o leste do Estado do Acre, num raio de 252 mil km², beneficiando cerca de 250 mil pessoas.

Entretanto, o nascimento do PMACI era uma resposta do governo brasileiro às exigências necessárias à retomada dos empréstimos; e não como um documento que contemplasse as preocupações ambientais de fato. Para muitas entidades e movimentos ligados à terra, o mesmo não passava de um documento frágil e descontextualizado da realidade de fato.

Allegretti (2002) destaca que, durante o ano de 1986, as críticas ao PMACI se intensificaram. A missão do BID que visitou o Acre entre 14 e 17 de março do mesmo ano recebeu uma nota assinada por 13 entidades criticando a forma como o plano estava sendo discutido, especialmente o fato dos seringueiros, indígenas e trabalhadores rurais não serem convidados a participar das reuniões organizadas exclusivamente com a presença de órgãos oficiais. A nota destaca que:

³⁴ O PMACI era coordenado pelo Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada do Ministério do Planejamento e por um Grupo de Trabalho Interministerial formado pelas seguintes instituições: FUNAI, IBDF, SUDHEVEA, EMBRAPA e INCRA.

Vai-se discutir meio ambiente, de novo, em salões com ar condicionado, desligados da realidade ou presos, somente, aos posicionamentos dos órgãos oficiais, muitos deles questionáveis do ponto de vista do compromisso com os interesses populares. A missão BID/PMACI vem ao Acre para discutir a questão indígena e do meio ambiente quando projetos já estão prontos, elaborados em gabinetes fechados, por tecnocratas, sem qualquer participação dos principais interessados e primeiros atingidos: os índios, os seringueiros, os colonos e ribeirinhos. Os planos estarão atendendo apenas às exigências tecno-burocráticas do Banco Mundial (na verdade era o BID, *destaque da autora*), sem, na prática, garantir o respeito aos direitos dos povos indígenas e a preservação do meio ambiente e, assim, esse Banco continuará, como já fez em Rondônia, a financiar a devastação e a destruição da floresta amazônica³⁵ (ALLEGRETTI, 2002:481).

Há de se destacar que o processo de construção das propostas do PMACI estava repleto de aspectos controversos e insustentáveis, especialmente pelo processo participativo de sua elaboração, que não contemplava os grupos e movimentos sociais diretamente interessados, o que construiu um grande distanciamento entre sua finalidade original de preservar os trópicos úmidos da região e o documento final, visivelmente estranho às reivindicações que o fundamentaram.

O PMACI encontrou, no Conselho Nacional dos Seringueiros³⁶, a organização social que mais profundamente criticou e mostrou as falhas do programa. A formação do CNS se deu por meio de encontros municipais e regionais no Acre, onde a resistência à expulsão de seringueiros continuou sendo feita em Xapuri, sob a liderança de Chico Mendes, cada vez com maior repercussão, tanto na imprensa local quanto nacional (ALLEGRETTI, 2002).

Em consonância com Allegretti (2002:499):

O esforço de diálogo entre o movimento dos seringueiros e a coordenação do PMACI perdurou de outubro de 1985 a junho de 1986, quando foi interrompido, inviabilizando a continuidade do trabalho conjunto por cerca de quatro anos²⁷². Dois fatores desencadearam este rompimento, ambos iniciados no dia 1º de maio de 1986: uma carta da Confederação Nacional da Agricultura ao IPEA, na qual foram feitas acusações a Francisco Mendes, em decorrência dos conflitos com a Fazenda

³⁵ Segundo Allegretti (2002), a nota foi publicada no jornal O Rio Branco, sob o título *Banco Mundial financia devastação?* e foi assinada pelas seguintes entidades: Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Acre, STR de Rio Branco, STR de Plácido de Castro, STR de Xapuri, Central Única dos Trabalhadores, Associação Brasileira de Reforma Agrária, Comissão Pastoral da Terra, Centro de Defesa dos Direitos Humanos, Conselho Indigenista Missionário, Pastoral da Juventude, Associação dos Engenheiros Agrônomos do Estado do Acre, Associação dos Técnicos Agrícolas do Acre e Partido dos Trabalhadores. Ainda segundo a autora, a imprensa e as entidades, denominavam os bancos internacionais de Banco Mundial, sem fazer a correta distinção entre o BID e o BIRD.

³⁶ O Conselho Nacional dos Seringueiros surgiu no Primeiro Encontro Nacional dos Seringueiros e Soldados da Borracha, realizado em outubro de 1985, na Capital Federal, com a participação de 130 representantes de toda a Amazônia extrativista.

Bordon, em Xapuri, e à autora, em consequência da repercussão de um depoimento feito no Senado dos EUA.

Considerando o fim das possibilidades de diálogo entre o CNS e a equipe de coordenação do PMACI, o movimento seringueiro estabeleceu uma nova estratégia de ação visando à resistência à construção da BR-364. Apesar de não constar das primeiras pautas do conselho, a discussão acerca dos impactos que o asfaltamento da BR 364 iria trazer para os seringueiros, o CNS decidiu aprovar documento que, posteriormente, foi traduzido para o inglês e divulgado na imprensa nacional e internacional.

O documento relatava:

Considerando que os recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para asfaltamento da BR 364, no trecho Porto Velho-Rio Branco, já foram aprovados e que as obras já foram iniciadas.

Considerando que até o momento, os seringueiros, um dos principais grupos sociais que será afetado pela estrada, não foram consultados a respeito das medidas de proteção contra os efeitos deste projeto.

O Conselho Nacional dos Seringueiros reunido no Primeiro Encontro Regional dos Seringueiros do Vale do Acre reivindica, com urgência, das autoridades:

1. Que as obras da estrada sejam paralizadas até serem tomadas medidas concretas que garantam aos seringueiros a segurança das áreas nas quais vivem.
2. Que sejam criadas Reservas Extrativistas em toda a área de influência da BR 364, nas quais predominem as atividades extrativistas, antes que seja asfaltada a estrada.
3. Que os órgãos governamentais entendam que proteção ambiental na Amazônia significa garantia da preservação da floresta para aqueles que vivem nela sem destruí-la, ou seja, os índios e os seringueiros (ALLEGRETTI, 2002:502).

Conforme Allegretti (2002:517), foi a partir deste momento que a questão da estrada entrou definitivamente na pauta do CNS e mudou, qualitativamente, o debate que estava sendo feito, até ali, pelas entidades da sociedade civil e pelos grupos indígenas. As articulações que o CNS estava criando, com personalidades nacionais e com grupos internacionais, evidenciavam que a questão da estrada era o elo de ligação principal com a campanha internacional em defesa das florestas tropicais e contra os bancos multilaterais.

Em entrevista à Gazeta do Acre, o ecologista brasileiro José Antônio Lutzenberger, que veio participar do 1º Encontro Regional dos Seringueiros do Vale do Acre, que se tratava de um evento parte da programação do Conselho Nacional dos Seringueiros, afirmou:

Pois eu diria que, provavelmente, o melhor que se tem a fazer é não deixar asfaltar esta estrada agora. Porque ela vai servir de instrumento exatamente para este tipo de desenvolvimento pernicioso [...]. Eu estou lutando junto ao Banco Mundial para que não financie estas coisas. Acho essa estrada pernicioso, porque ela vai permitir esse tipo de desenvolvimento irreversível, de destruição definitiva do povo e da floresta. Acho que o Estado do Acre não deve permitir esse asfaltamento. Mais adiante sim, se conseguir estabelecer a justiça social aqui, que a estrada possa ser construída, inclusive, de maneira a ajudar o povo da floresta. Então sim, nós podemos ser favoráveis (ALLEGRETTI, 2002:516).

Percebe-se que a luta pelo *empate* à estrada tornou-se fundamental para conter os desmates e garantir a conservação da floresta. No entanto, é importante situar que os meios de comunicação, no Acre, haviam construído, ao longo dos anos, a ideia que a construção da estrada promoveria um desenvolvimento redentor e que, após sua construção, o Acre passaria a viver momentos de progresso e crescimento econômico intermináveis. Logo, defender a paralisação da estrada seria ganhar a antipatia da opinião pública. Por isso, o movimento seringueiro fundamentou suas propostas em garantir maior participação e controle, alertando que a ausência de solução para os conflitos na região poderia agravar ainda mais a situação com o término do asfaltamento³⁷.

O movimento de resistência contra os desmates desejados pelo Grupo Bordon e a visibilidade das denúncias contra os impactos gerados pela construção da BR-364 fortaleceram o CNS. Como expresso anteriormente, o grupo Bordon vendeu suas terras e deixou o Acre; e a luta contra o asfaltamento da BR-364 teve desfecho semelhante.

A BR-364 teve seu financiamento por parte do BID suspenso. Este interstício possibilitou o fortalecimento do movimento. Entretanto, o trecho Porto-Velho/Rio Branco foi praticamente finalizado com recursos próprios do governo brasileiro. Então, em que sentido podemos afirmar que a construção da Rodovia Interoceânica (estrada resultante da junção das BR's 364 e 317) foi *empatada*?

Quando a BR-364 foi concluída no trecho Porto-Velho/Rio Branco, a sua continuidade natural no sentido de garantir um dos objetivos que a fundamentaram – a integração com o Pacífico – seria o asfaltamento da BR-317. A história recente denotou que esta área (especialmente as cidades Brasiléia e Xapuri) foi e ainda era palco de intensos conflitos.

³⁷ Mesmo a construção de uma única estrada tem múltiplos efeitos: reduz os custos dos transportes das madeiras (às custas do Estado) enquanto aumenta o confisco de terras das comunidades até então amigável e solidária num monte de trabalhadores desqualificados.

Soma-se a este contexto um fato decisivo, que fora a desistência do Grupo Bordon em manter seus investimentos na região. A desistência da multinacional implicou no sensível golpe à proposta da continuidade do asfaltamento da BR-317, uma vez que a principal empresa interessada na ligação com o Pacífico para exportação de seus produtos já não existia.

Outro fator importante que (Allegretti 2002) destaca foi a postura assumida pela classe política, juristas e imprensa acreana, que até reconheciam a legitimidade e importância da causa seringueira, mas, a contrastava a interesses poderosos em jogos. Esta postura visava essencialmente enfraquecer o movimento seringueiro e em alguns casos, claramente defender os interesses dos grandes fazendeiros. A luta apresentada era desigual e dava-se em contornos de visível insegurança institucional.

Apesar do cenário claramente adverso, é imperativo reconhecer que o abandono do Grupo Bordon e a consequente desistência de seus investimentos no Acre foram decorrentes da resistência dos seringueiros. Se em grande medida a estrada não foi concluída por conta do desinteresse de alguns investidores em estabelecer seus empreendimentos na região de conflito, e especialmente pelo debate ecuaado na imprensa e organismos internacional, onde o movimento seringueiro representado na figura de Chico Mendes, foi decisivo para a suspensão do empréstimo que financiava a construção da Rodovia BR-364, é condição *sine qua non* reconhecer que o projeto da Rodovia Interoceânica foi literalmente *empatado* pelo movimento de resistência pela terra na terra, protagonizado pelos seringueiros acreanos.

3 A NOVA GEOPOLÍTICA DE MERCADO NA FRONTEIRA SUL OCIDENTAL AMAZÔNICA

3.1 A RODOVIA INTEROCEÂNICA NO LADO PERUANO: BREVE ANÁLISE DA CONJUNTURA POLÍTICA E SOCIOAMBIENTAL

Apesar da Rodovia Interoceânica ser um trecho de interconexão físico-viária entre Brasil e Peru, nesta dissertação, o tema foi mais aprofundado analisando a sua realidade histórica, política, econômica e socioambiental no contexto brasileiro.

Reconhecemos que existiria uma grande lacuna, neste estudo, se não lançássemos um olhar sobre a realidade desta importante obra em território peruano. Considerando as dificuldades de informações mais detalhadas e que este desejo de analisar seus impactos positivos ou negativos, ainda que bem-sucedido, não daria conta da totalidade e riqueza de informações e desdobramentos que esta obra tem no lado vizinho da fronteira, propomos uma breve análise acerca da construção da Rodovia Interoceânica no lado peruano, destacando a conjuntura socioambiental que a envolve.

Visando alcançar este intento, tomaremos como fonte os trabalhos de Marc Dourojeanni (1981a, 1981b, 1995, 2001 e 2006) e Eleana Llosa (2003), que, a nosso juízo, constituem-se excelentes fontes de consulta e referências sobre o tema.

Dourojeanni, ao tratar em seus trabalhos sobre as implicações socioambientais decorrentes de grandes projetos viários na Amazônia peruana, toma como base alguns projetos semelhantes como a BR-364³⁸, no Brasil, rodovia que está em funcionamento há duas décadas, tendo sido pavimentada desde meados da década de 1980. Trata-se do eixo rodoviário que liga os portos na costa dos estados de São Paulo e Paraná, no Mato Grosso, Rondônia e Acre, que compõem parte da Rodovia Interoceânica.

³⁸ O Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento financiaram, através do POLONOROESTE - Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil a construção da BR-364 nesses estados. A estrada visava promover o desenvolvimento e a implementação das medidas ambientais. Todavia, a estrada promoveu um fluxo de migração incontrolável, que por sua vez, levou à desflorestação maciça, degradação das florestas e invasão de terras indígenas em áreas protegidas. Ambos os bancos pararam com esta modalidade de empréstimo e passaram a exigir novas medidas. Este problema foi um marco na história ambiental do mundo, levou a mudanças drásticas por causa da política ambiental nos bancos multilaterais e, conseqüentemente, dos países em desenvolvimento.

O debate em torno dos impactos socioambientais decorrentes da construção das rodovias ganhou envergadura mundial justamente com a BR-364, na década de 1980, quando este eixo rodoviário foi planejado buscando o desenvolvimento, na região norte do país, nos estados de Mato Grosso, Rondônia e Acre.

Os resultados nefastos da exploração indiscriminada de recursos naturais, desmatamento, conflitos de terras e invasão de terras indígenas, bem como a sua proporção como preocupação ambiental mundial, obrigou o BID e o BIRD a criarem novas exigências ambientais, como licenciamentos ao plano de impactos ambientais nas suas operações de crédito visando evitar esta devastação.

Esta preocupação se mostra vital no contexto de construção da Rodovia Interoceânica no lado peruano, conforme se relata:

El departamento de Madre de Dios y las regiones de Ceja de Selva de los departamentos de Cuzco y Puno constituyen, sin duda, el sector mejor conservado, es decir el que proporcionalmente tiene la mayor cobertura forestal de la Amazonía peruana. Por eso, es de esperar que los impactos mencionados se produzcan en esa región, con intensidad variable, tal como ocurrió del lado brasileño, cuándo fue construida la BR-364. La deforestación es, evidentemente, el impacto ambiental principal, pues está al origen de la mayor parte de los problemas subsecuentes (DOUROJEANNI, 2001:3).

Os impactos socioambientais das estradas na região amazônica se constituem num fator de grande controvérsia. Existem aqueles que acreditam que é possível lhes mitigar e aqueles que afirmam que sua impossibilidade é real e factual.

No caso específico do projeto da Rodovia Interoceânica, existe uma estratégia desenvolvida pela iniciativa privada e apoiada pelos órgãos governamentais peruanos de criar uma imagem messiânica da rodovia, como sendo uma necessidade para o progresso e desenvolvimento, e que são nulas e inexistentes as consequências ambientais.

Sobre este fenômeno, Llosa (2003:31) assinala:

En los estudios o propuestas consultados no se prevé ningún posible impacto negativo sobre el medio ambiente y las poblaciones que habitan los lugares por donde pasarán la carretera interocenica, ni se menciona este problema como posibilidad. La carretera se considera siempre beneficiosa para las poblaciones adyacentes y cercanas; incluso se discute cuál vía servirá a mayor número de pueblos y cuál tiene mayores posibilidades productivas: miles de hectáreas de tierras que supuestamente podrán incorporarse a la producción agropecuaria mediante

colonos, cientos de yacimientos mineros a explotar, gran cantidad de posibilidades turísticas en las zonas de paso, etc.

Na Figura 4, observamos os principais impactos socioambientais das estradas na região.

Impactos Ambientais	Impactos sociais
<ul style="list-style-type: none"> • Desmatamento ilegal. • Degradação da floresta pela exploração madeireira, sem gestão e reposição. • Aumento do risco de incêndios florestais. • Caça furtiva para o comércio de carne, couros e peles. Tráfico de animais e biopirataria. • A erosão do solo, desmatamento e manejo de solos pobres das encostas. • Contaminação química dos solos e da água por agrotóxicos, resultantes da exploração de minérios. • Redução de serviços ambientais florestais (ciclo da água, fixação de CO² etc.). • Invasão de áreas protegidas (reservas ecológicas e parques nacionais). • Redução do valor paisagístico e turístico. • Perda de biodiversidade e extinção das espécies raras. 	<ul style="list-style-type: none"> • Invasão de terras indígenas por fazendeiros, madeireiros e garimpeiros e eventuais mortes de índios por doença. • Deslocamento de populações tribais indígenas e geração de conflitos interíndios. • Especulação e grilagem de terras. • Facilitação do narcotráfico, o contrabando de armas, entorpecentes e de animais silvestres. • Estímulo à migração para zonas urbanas e precarização dos serviços sociais e ambientais nas cidades e vilas locais. Ex. favelização. • Promoção do subemprego, nas atividades de <i>garimpo</i> e na exploração mineira e florestal. • O aumento da prostituição feminina e infantil. • Perda de valores culturais tradicionais.

Figura 4 – Quadro dos principais impactos socioambientais das estradas na região amazônica.

Fontes: Dourojeanni (2001: 25).

Considerando a figura 4, acredita-se que após concluída a Rodovia Interoceânica irá incentivar a exploração madeireira, que resultará na expansão das atividades sobre as terras indígenas – como já vem ocorrendo há anos – e a exploração insustentável dos recursos florestais.

De acordo com Dourojeanni (2001), o risco de invasão e exploração ilegal em unidades de conservação será inevitável, uma vez que, na região de Madre di Dios, de Cuzco e Puno, existem oito áreas protegidas que abrangem mais de 10 milhões de hectares, incluindo

dois grandes parques nacionais (Manu e Bahuaja-Sonene), que são a pedra angular da conservação da biodiversidade na Amazônia Peruana, e a base para aumentar o investimento em ecoturismo. Talvez, por isso, Puerto Maldonado, capital de Madre de Dios, é chamada de "a capital da biodiversidade" e "a capital do ecoturismo".

Na região de Cuzco e Puno, a estrada vai atravessar cerca de dez áreas da vida natural com um enorme número de espécies endêmicas e espécies que estão ameaçadas de extinção. O impacto social será sentido, como no Brasil, em diversas comunidades indígenas e ribeirinhas da Amazônia, mas também sobre os Quechua e Aymara, populações camponesas das montanhas andinas.

Ademais, nessa região do Peru, é abundante a existência de sítios arqueológicos ainda inexplorados, que asseguram seu inestimável valor histórico. Além disso, na região, é grande a exploração aurífera, a qual será indubitavelmente aumentada aproveitando-se das facilidades, assim, proporcionadas pelo melhor tráfego rodoviário para estes produtos.

As preocupações socioambientais com a construção da Rodovia Interoceânica mostram-se ainda mais latentes quando associadas às capacidades jurídico-institucionais do Estado peruano para fazer frente à fiscalização e controle. As diferenças jurídicas e institucionais entre Brasil e Peru, em relação à Amazônia, e como funcionará a Rodovia Interoceânica são na verdade muito grandes.

Dourojeanni (2005) destaca que a existência de mecanismos participativos de gestão de decisão nos níveis nacional, estadual e municipal, no Brasil, cria uma lacuna no tratamento das questões ambientais em ambos os lados da fronteira. No Brasil, esses mecanismos, combinados com a existência de um Ministério Público, criam mecanismos cada vez mais eficazes no apoio do Ministério do Meio Ambiente - MMA, que são reforçados pelos executivos estadual e municipal, que implementam a agenda do governo federal. Diferentemente, no Peru, o Ministério do Meio Ambiente está sozinho na defesa do meio ambiente.

A legislação brasileira prevê que 80% das propriedades sejam preservadas, ao contrário do que ocorre no Peru, cuja lei ambiental reduziu este para 30%, e ainda sequer foi implementada. Também não há, no Peru, o nível de proteção de territórios indígenas amazônicos como ocorre no Brasil, ainda que a realidade brasileira não seja o melhor exemplo. O único fator positivo é que, no Peru, existem cerca de 99 milhões de hectares de reservas ambientais protegidas para uma população indígena estimada em 300.000. Todavia,

esta grande área indígena sofre com a fragilidade do Estado Peruano em garantir a fiscalização e controle do uso destas terras. A falta de proteção dos indígenas na Amazônia peruana, aliás, está forçando-os a procurar refúgio em terras acreanas, fugindo dos grandes madeireiros.

É possível concluir, ainda que preliminarmente: que a construção da Rodovia Interoceânica acarretará impactos ambientais e sociais e que eles serão muito maiores em território peruano do que em território brasileiro, uma vez que a construção das BR 364 e 317, que formam o trecho da Rodovia Interoceânica em território acreano, deram-se em décadas anteriores, e, por isso, já ocorreu a fase mais intensa dos processos de desmatamento.

Desta forma, é necessário que o Estado peruano adote algumas ações visando estruturar-se e preparar-se para as transformações oriundas desta integração, como desenvolver uma detalhada avaliação dos impactos socioambientais em toda a área de influência direta e indireta da estrada (especialmente, o departamento de Madre de Dios e das regiões de Cuzco e Puno); organizar, em parceria com o Brasil, mecanismos de cooperação bilateral que objetivem, especialmente em nível de coordenação e de desenvolvimento sustentável, a conservação dos recursos naturais e proteção ambiental; adotar políticas públicas que busquem estimular o desenvolvimento sustentável para a conservação dos recursos naturais e proteção ambiental.

Finalmente a análise da conjuntura política e socioambiental e dos impactos resultantes da construção da Rodovia Interoceânica no lado peruano insere-se em um debate, muito mais complexo do que a simples argumentação da apropriação dos recursos naturais da região. Os efeitos são mais agudos e nefastos, e podem cristalizassem numa forma de neocolonialismo, desta vez, capitaneados pelas grandes empresas, que ao se instalarem na região, pode de forma parasitária explorar ao máximo as riquezas deste territórios, e depois migrar para outras regiões, deixando um rastro de destruição e miséria. Faz necessário amplo controle publico e estatal destas atividades na região.

3.2 OS ORGANISMOS INTERNACIONAIS E A NOVA GEOPOLÍTICA DOS MERCADOS: DESVENDANDO OS INTERESSES DA IIRSA

No ano de 2000, os Chefes de Estados da América do Sul se reuniram, em Brasília³⁹, para formação de um grande projeto visando à integração física do continente. Trata-se da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana – IIRSA, que busca articular um amplo processo multissetorial envolvendo os setores de transporte, energia e telecomunicações da América do Sul. O objetivo central do encontro seria “estimular a organização do espaço sul-americano a partir da contiguidade geográfica, da identidade cultural, e dos valores compartilhados dos países vizinhos” (site oficial da IIRSA).

As iniciativas de integração da IIRSA teriam como objetivo basilar, segundo o discurso oficial⁴⁰, o aumento das capilaridades⁴¹ materiais para a chamada inserção competitiva das empresas e países na economia global, através de corredores de integração física, conforme Espinosa (2006:7) assinala a seguir:

A integração da América do Sul passou a ser analisada em uma instância de diálogo técnico e de intercâmbio de informação, a ser considerada como um dos objetivos essenciais da região para seu desenvolvimento sustentável. [...] Este princípio básico imediatamente posicionou estrategicamente a integração física, posto que, não existe ampliação da integração econômica sem que se obtenha o fortalecimento das prestações dos serviços de transportes, comunicações e energia.

Para (Senhoras e Guzzi [s/d]:10) é a partir desse referencial analítico, o discurso oficial dos eixos que recortam e integram os territórios entre a Amazônia e o Pacífico destaca a IIRSA como um formato estratégico para repensar as bases cooperativas de sustentação dos interesses nacionais da América do Sul, a partir de interconexão física de zonas interiores que

³⁹ Entre os encaminhamentos desse encontro, definiu-se que o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) elaboraria um plano estratégico para consolidação das principais metas e desafios. Desta forma, foi apresentado um estudo intitulado: “Un Nuevo Impulso a La Integración de La Infraestructura en America del Sur”, que foi apresentado pelo BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento, em dezembro de 2000, este estudo “revelou” “problemas” que inibem o comércio intrarregional e as alternativas para melhorar o fluxo de mercadorias.

⁴⁰ Constante do conteúdo do site oficial da IIRSA.

⁴¹ Reforçada pela “necessidade” de criação de uma estrutura física geradora de benefícios “mútuos” e de solução de problemas logísticos, que, segundo alguns organismos internacionais, constituem-se em entraves que retardam o espaço em desenvolvimento. Na região da Amazônia e do Pacífico, os eixos da IIRSA teriam por objetivo melhorar a interdependência entre os países amazônico-andinos com o Brasil.

reforçam as estratégias de desenvolvimento, conjugada em iniciativas multilaterais de comércio que têm base no regionalismo aberto.

Neste contexto de integração física, o Estado integral cede lugar a um Estado catalítico, que está constantemente compartilhando arranjos espaciais de poder, conformando uma nova dinâmica de governança nacional e internacional através das agendas do multilateralismo e do regionalismo. Portanto o desenvolvimento da IIRSA na região Amazônia e do Pacífico atenderia a uma lógica de **modernização do território** necessária à **ampliação da circulação**, etapa chave para o atual estágio do capitalismo [...] (SENHORAS; GUZZI, [s.d.]:10) (Grifo Nosso).

Por isso, a IIRSA ganha maior relevância para a Amazônia no desenvolvimento dos processos de integração física, das comunicações e da energia, os quais possibilitarão aproximar os mercados amazônicos aos mercados internacionais.

A articulação das ações da IIRSA se verifica inclusive no Plano Estratégico da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica – OTCA – para 2004/2012, que corrobora com a “a visão estratégica da integração física regional”, assinalando que:

[...] um dos desafios mais complexos para a América do Sul de 2020 é construir um novo paradigma do desenvolvimento amazônico, que, na sua essência, consiste em garantir a qualidade de vida das populações amazônicas ao mesmo tempo em que conserva o patrimônio natural, a diversidade biológica e as culturas ancestrais. Assim, o desenvolvimento da infraestrutura de integração assume um caráter mais amplo e estratégico. Demanda, em consequência, ações integradas e simultâneas de infraestrutura, gestão ambiental e desenvolvimento social, apoiadas em processos de avaliação de alcance estratégicos.

Conforme a figura 5, verificamos que, dos quatro eixos da IIRSA que abrangem a Amazônia, três têm sua expansão rumo ao Pacífico, evidenciando que a integração continental da América do Sul tem objetivos estratégicos de uma geopolítica construída visando à inserção na economia internacional. Segundo (Senhoras e Guzzi [s/d]:10), os eixos Peru-Brasil-Bolívia, Amazônico e Andino, almejam dois objetivos geoeconômicos sul-americanos muito claros: a expansão do continente rumo ao Pacífico e o mercado asiático a fim de escoamento de *commodities* agrícolas e minerais, intencionando atender ao dinamismo capitalista promissor daquela região: não menos importante, destacamos o objetivo econômico de construir uma rede de infraestrutura entre a Amazônia e o Pacífico sul-americano buscando garantir as condições de abastecimento dos centros industriais

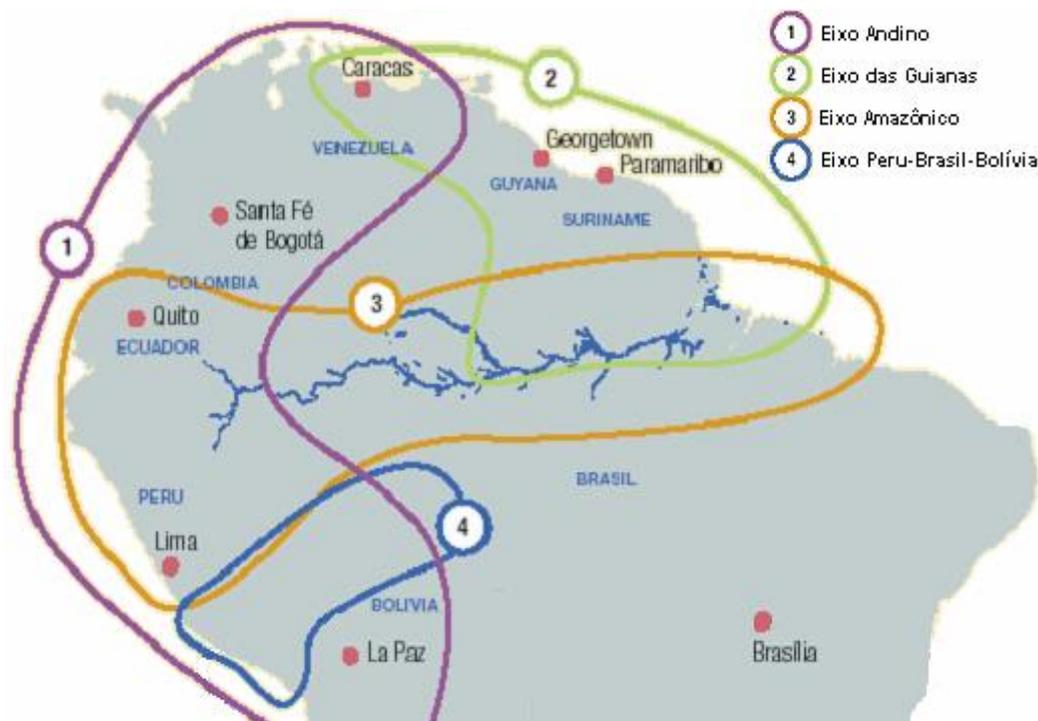


Figura 5 - Eixos da IIRSA que abrangem a Região Amazônica.

Fonte: www.iirsa.org

No documento “IIRSA Integración em Riesgo” (2005), destaca-se a importância dos Estados nacionais delegarem a sua soberania, no momento de tomada de decisão, sobre quais as obras públicas a serem executadas. O significado disto é que o Estado, ao perder o seu poder de decisão, perde também o parlamento, as instituições, enfim, a sociedade civil – no seu conjunto – o controle sobre tais projetos.

É importante destacar que, durante o ano de 2005, foram realizadas oficinas sobre a Visão Estratégica Sul-Americana (VESA), nos doze países sul-americanos. Devido a insistentes pressões por parte a sociedade civil organizada – tendo como interlocutora a Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais – REBRIF, o Brasil foi o único país onde foi permitida a participação de ONG’S e movimentos sociais neste processo de consulta⁴².

⁴² A Rede Brasil e o Centro de Defesa dos Direitos Humanos e Educação Popular do Acre (CEDHEP) realizaram, nos dias 09 e 10 de novembro de 2006, em Rio Branco (AC), uma oficina sobre a atuação das IFIs e os projetos da IIRSA. Este encontro foi marcado pela grande presença de ativistas sociais que estavam na condição de gestores.

Quase uma década depois do lançamento da IIRSA, comprova-se com maior segurança que a lógica da iniciativa é meramente baseada na integração física e comercial, visando à exploração do patrimônio natural do continente sul-americano. Carrion e Paim (2006:11), destacam que as críticas, que vêm sendo feitas pelos estudiosos do assunto, mantêm-se na ordem do dia: falta de transparência na condução do plano; dificuldade na obtenção de informações; ausência de participação da sociedade civil, sendo que as deliberações são restritas ao executivo dos países da região; a maioria das obras previstas corta áreas ricas em sociodiversidade, entre tantos outros aspectos.

Ainda segundo Carrion e Paim (2006:11) diferentemente do que é apresentado nos documentos oficiais, tanto das instituições financeiras multilaterais quanto dos governos, a “estabilidade com crescimento econômico, social e ambientalmente sustentável, comprometida com a luta para a redução da pobreza e para aumentar o acesso à educação e ao emprego” (site oficial do BID) não tem se efetivado conforme o recorte sintético da realidade vigente.

Da forma que vem sendo implementada, a consolidação da agenda da IIRSA se constitui numa perigosa estratégia contra a governabilidade política e socioeconômica dos países sul-americanos. Segundo Diniz (1995:39-58), o conceito de governabilidade encerra três aspectos estreitamente inter-relacionados. O primeiro se refere à capacidade do governo de identificar problemas críticos e formular políticas apropriadas para seu enfrentamento. O segundo diz respeito à capacidade governamental de mobilizar meios e recursos necessários à implementação destas políticas, enfatizando, além da tomada de decisões, problemas cruciais ligados ao processo de implementação. Em estreita conexão com este último aspecto, situa-se a capacidade de comando do Estado, isto é, de fazer valer suas políticas, sem a qual suas decisões tornam-se inócuas. Finalmente, dada a interdependência que caracteriza a ordem internacional na atual etapa do capitalismo globalizado, a eficácia na condução dos problemas internos não pode ser dissociada da capacidade de cada país de administrar o processo de inserção no sistema internacional.

Portanto, os riscos de governabilidade devem ser avaliados não apenas em seus aspectos internos, relacionados à capacidade do governo de administrar seus problemas de ordem doméstica, mas, também, em seus aspectos externos, ligados à capacidade de alcançar o equilíbrio entre ajustes internos e inserção internacional.

É possível inferir ainda que, de forma preliminar, a IIRSA está comprometida com o fortalecimento de instituições e dos mecanismos de mercado, estando, desta forma, em perfeita sintonia com as principais diretrizes dos organismos internacionais, confrontando-se, assim, com toda e qualquer política pública voltada ao desenvolvimento socialmente justo para a região.

Um aspecto merecedor de destaque repousa sob a estratégia de desenvolvimento baseada na implementação de "*cinturões de desenvolvimento*" a partir dos "*eixos de integração*"⁴³, que tende a perpetuar a fragmentação espacial do desenvolvimento através da concentração dos investimentos públicos e privados naquelas partes dos territórios nacionais que efetivamente interessam ao grande capital, por disporem de melhores condições para se conectar ao fluxo internacional de mercadorias. Em consequência disso, a IIRSA tende a agravar as disparidades no interior de cada região e entre as diferentes regiões de cada país.

Considerando especificamente os grandes projetos voltados para a integração física da Amazônia com outros centros, percebe-se que o foco orientador da IIRSA é o mercado internacional. Ou seja, facilitar a exploração da imensa riqueza natural da região por grandes conglomerados econômicos nacionais e internacionais com forte atuação no exterior, relegando a um plano secundário a implementação de políticas públicas para o fortalecimento do mercado interno dos nossos países e a valorização de produtos voltados ao atendimento das demandas das populações de baixa renda.

Diferentemente do que apregoam os defensores da IIRSA, sua agenda orientada por eixos e cinturões de desenvolvimento não possui uma visão integral do desenvolvimento regional, muito menos do continente como um todo, posto que tal estratégia relega a um plano secundário as dimensões importantes da vida social, como os direitos humanos, o fortalecimento das instituições democráticas e o respeito à diversidade cultural, entre outras questões.

Definitivamente, a IIRSA não tem preocupações socioambientais⁴⁴. Pelo contrário, o que presenciamos, na Amazônia, é o avanço da devastação ambiental resultante da

⁴³ Os termos "*cinturões de desenvolvimento*" e "*eixos de integração*" foram extraídos do site oficial da IIRSA <http://www.iirsa.org>. Todavia, estes termos já são usados em literaturas científicas há muito tempo. Por isso, há de se destacar o geógrafo Cláudio A. G. Egler como um destes autores pioneiros na utilização de tais termos.

⁴⁴ A sustentabilidade do ponto de vista social, afirmada nos documentos oficiais sobre a IIRSA, é uma peça de ficção dado o aumento exponencial de excluídos(as) em nossos países, comprometendo diretamente a consolidação democrática em nosso continente.

homogeneização de atividades produtivas para atender ao mercado externo. Também, não fortalece a democracia na região por não prever a adoção de qualquer mecanismo para combater as disparidades existentes entre os diferentes países. A integração econômica que se está realizando é uma integração entre desiguais, reproduzindo as relações assimétricas existentes entre os países capitalistas centrais e os periféricos.

Nesta mesma seara reflexiva, Paiva (2008:13) acentua que a lógica da IIRSA é criar a infra-estrutura necessária para garantir a exploração dos bens naturais e das populações através de projetos de interligação entre o Atlântico e o Pacífico. “Um ambicioso projeto que desenha novas fronteiras para assegurar a mobilidade de capitais e mercadorias (...), sem importar como estas tenham se estabelecido, desprezando os habitantes originários destas terras”.

Novoa (apud PAIVA, 2008:14) assevera que os eixos da IIRSA são voltados para o escoamento das riquezas naturais, da Amazônia em especial. Segundo ele, não são apenas as hidrelétricas, as prospecções de petróleo ou as grandes rodovias que estão fora do controle, o remodelamento da economia amazônica estará absolutamente sob controle privado, e a possibilidade de cidadania, excluída. A consequência imediata é uma transferência de poder na Amazônia.

Esta perspectiva torna-se ainda mais draconiana, uma vez que, para Paiva (2008:15), a prioridade da IIRSA é o atendimento a grandes produtores de soja, empresas privadas nacionais e internacionais, madeireiros, mineradores, empreiteiras e bancos com grande foco na Amazônia, para torná-la um grande corredor de exportação de produtos tanto para outras regiões do país como para outros países, sem qualquer preocupação com questões de ordem social, ambiental e territorial.

Considerando que a formação da IIRSA é relativamente recente, que as estratégias visando à integração dos mercados internacionais remontam há mais tempo e que os países latino-americanos têm seu processo de inserção comercial internacional lento ou tardio, a sua criação nada mais é que uma nova remodelagem do velho modelo da globalização. Nova remodelagem no sentido de fazer os países latino-americanos acreditarem que de fato são protagonistas no processo de desenvolvimento no continente a partir da integração de infraestrutura interna neste; e velho no sentido de trazer insistentemente, em seu bojo, antigas e já superadas expectativas de crescimento econômico com o livre mercado.

Logo, a IIRSA nada mais é do que um novo modelo de geoeconomia de mercado, e os eixos de integração direcionados à Amazônia – entre eles, a Rodovia Interoceânica – não passam de megaprojetos voltados a interesses mercadológicos de tornar a última fronteira e maior reserva de recursos naturais do planeta mais acessível ao capital, cujos impactos ambientais decorrentes de sua construção são minimizados por discursos políticos que exageram em suas potencialidades e buscam propagar a máxima da estrada, como vital para o desenvolvimento da região.

3.3 METAMORFOSES DOS DISCURSOS E INTERESSES EM TORNO DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA INTEROCEÂNICA

O debate sobre estratégias de desenvolvimento, seus impactos socioeconômicos na dinâmica territorial e especialmente a forma como estes ocorrem, subalternos aos interesses mercadológicos, ocupa posição destacada neste estudo.

Para Becker (1989), a referida problemática se intensificou, sobremaneira, com as mudanças estruturais⁴⁵ verificadas na região, que foram forjadas no bojo do projeto nacional visando à acelerada modernização da sociedade e dos territórios nacionais implementados entre 1964-1985, em que a Amazônia se tornou estratégica, sendo foco de uma política de rápida ocupação de seu território, que alterou profundamente a região. Bases institucionais, no período anterior, foram resgatadas, alteradas em suas funções, e novas foram criadas.

O desejo de acelerar os processos de ocupação “produtiva” e de desenvolvimento da região trouxe muitas lições que podem ser extraídas da política regional de ocupação do território. Lições estas que foram extremamente negativas e, nem de longe, alcançaram êxito socioambiental. Na verdade, andaram em velocidade “cavalar” em direção a interesses estranhos à Amazônia, como os inconcebíveis privilégios destinados aos grandes grupos industriais que se apropriaram de forma leviana – porém com conhecimento e incentivo do Estado – de milhões de hectares de terras no coração da Amazônia, desvelando um profundo desrespeito às características sociais e ambientais da região. Estas propostas de

⁴⁵ Durante este período, o Estado brasileiro implantou uma malha tecnopolítica na Amazônia visando completar a apropriação física e o controle do território. Neste sentido, foram criadas redes de circulação viária, subsídios aos fluxos de capital, por meio de incentivos fiscais ao crédito a baixos juros, indução de fluxo migratório para povoamento e formação de um mercado regional com projetos de colonização territorial (BECKER, 1989).

desenvolvimento só lograram sucesso em desenvolver uma cultura de exploração predatória dos recursos da Amazônia.

Este debate perpassa o dualismo território e ocupação produtiva, descrito anteriormente, que, sem dúvida alguma, traz consigo nuances existentes entre os mais diversos interesses e discursos que orbitam em torno da construção da Rodovia Interoceânica. Como vimos anteriormente, existem defensores e opositores à sua construção, o que torna a rodovia um megaprojeto de infraestrutura, no coração da Amazônia, eivado de polêmica.

Por isso é que precisamos conhecer e analisar todos os interesses em jogo – e suas manifestações e motivações – de modo que nos seja possível fazer uma melhor avaliação a respeito da oportunidade de construção da Rodovia Interoceânica, considerando tanto a necessidade de interligação quanto a sua modalidade.

Segundo Oosten (2007), autores como Hettne (1994), Keating (1998) e Mittelman (2000) enfatizam a importância das alianças transfronteiras como requisitos de uma integração social e política, formando etapas indispensáveis de uma integração que almeje ser sustentável. Este “*novo regionalismo*”⁴⁶ reforça a importância das redes transfronteiras, como provedoras de um potencial criativo para iniciar um desenvolvimento sustentável, democrático e com inclusão social que possibilite uma integração regional coletiva.

Ao longo da história, comprova-se que diversas foram as oportunidades nas quais o espaço amazônico correu sérios riscos de ser apropriado por interesses alheio à região. A sua importância decorre da localização geoestratégica e de sua inestimável reserva ambiental. Por isso, os diversos interesses e discursos erguidos para sustentação da construção da Rodovia Interoceânica se basearam em argumentações decorrentes da necessidade de desenvolvimento econômico para região. Porém, os interesses subjacentes aos diferentes discursos e interesses eram outros e não aqueles que manifestavam, como ficou claramente demonstrado.

O projeto da Rodovia Interoceânica pretende interconectar as bacias do Atlântico e do Pacífico com rotas mais curtas, especialmente, através da apropriação de parte significativa do espaço amazônico objetivando a integração para o desenvolvimento. Às vésperas da conclusão da rodovia, esta encontra-se frente a um conjunto de circunstâncias ainda

⁴⁶ Para Miyazaki (2005), este 'Novo regionalismo' seria uma das muitas terminologias que o neoliberalismo busca engendrar nos conceitos econômicos. Não há (velho) regionalismo, e sim novas formas de centralidades que limita-se a preceitos neoliberais de cunho espacial.

imprecisas e obscuras, decorrentes dos diversos interesses que se confrontam de forma cada vez mais acirrada e conflitante.

Na seara conflitiva dos interesses e discursos, em torna da construção da Rodovia Interoceânica CUNHA (2007:18), argumenta que *“os verdadeiros donos da Amazônia são os indígenas, os seringueiros e as comunidades tradicionais: são eles que caçam, que pescam e que há vários séculos moram, cuidam e retiram dela seu sustento. Toda e qualquer ação realizada no sentido de promover o crescimento econômico e o desenvolvimento de qualquer espécie e conseqüentemente de alterar esta harmonia, ainda que atendam a interesses estratégicos do Estado, constitui-se numa violência à vida e dignidade humana do povo amazônico”*

Guerra apud (Paiva 2008:13), reforça este tipo de argumentação, ao afirmar que essas obras de infra-estrutura poderão favorecer um novo ciclo de exploração, tendo em vista a velocidade com que o agronegócio tem-se alastrado de forma voraz pelas fronteiras da Região. Salienta-se que em essência a estrada potencializa o agronegócio, e significa a perpetuação da grande propriedade latifundiária baseada na exploração das relações pré-capitalistas de produção, o que por sua vez comprova que o capitalismo que se desenvolve de forma tardia nos países coloniais e semi-coloniais na época do imperialismo, longe de destruir as velhas estruturas e relações sociais existentes, incorpora-as e as incrementa como reserva imperialista e da grande burguesia local.

Portanto, para poder compreender esse fenômeno propomos analisá-lo através de algumas escalas: Local, Nacional-Regional, Internacional e Empresarial, que julgamos valiosas e necessárias a esta missão.

3.3.1 Os discursos e interesses locais em torno da construção da Rodovia Interoceânica

O debate em torno dos interesses e discursos locais se mostra extremamente complexo em decorrência dos atores sociais que estão inseridos. De forma didática, buscaremos elencar os mesmos em torno de dois discursos; o primeiro a favor do discurso desenvolvimentista, principalmente, da seara política e empresarial; e o outro no discurso ambiental preservacionistas.

A região sul-ocidental da Amazônia, ou seja, a trifronteira Brasil/Peru/Bolívia, é caracterizada por baixa densidade populacional, altas reservas florestais, que formam uma região afastada dos centros nacionais dos três países. Esta realidade obrigou a região a construir e sedimentar sua própria dinâmica regional. Estas áreas, ainda que divididas por fronteiras, unem-se em redes sociais, econômicas e políticas, criando sua própria identidade, assim, vinculando-se ao seu maior patrimônio, o seu território.

Como resultado desta dinâmica se consolidou, em 1999, uma ampla rede social cujos atores de diversos seguimentos da sociedade formaram um movimento solidário denominada iniciativa MAP – Madre di Dios - Peru, Acre - Brasil e Pando -Bolívia. É neste território do MAP que se concentra uma das mais ricas diversidades biológica, cultural e humana do planeta.

O MAP, originalmente, apresenta-se como um movimento social do que propriamente com uma instituição⁴⁷. No momento, a base do MAP é constituída por indivíduos, organizações científicas e sociais dos três países que perceberam que o desenvolvimento regional vai depender da cooperação de pessoas e instituições de todos os países envolvidos (Figura 6).

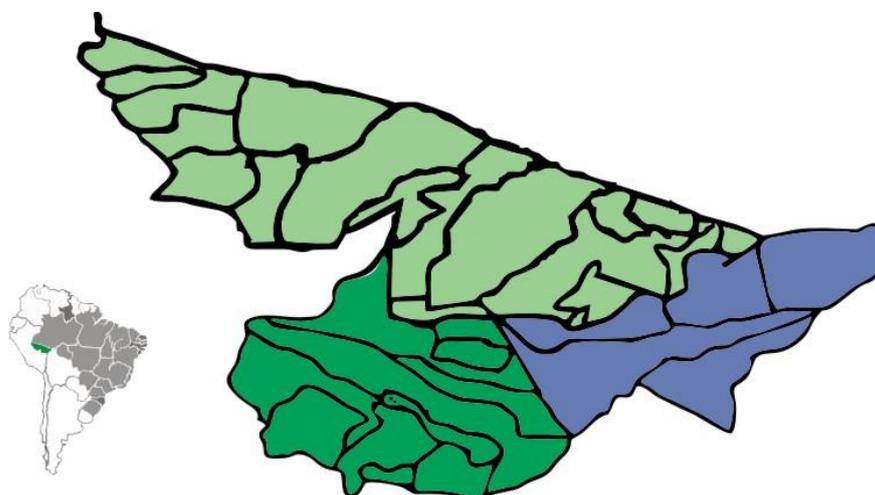


Figura 6 - Territórios MAP - Madre de Dios (Peru), Acre (Brasil), Pando (Bolívia).

Fonte:<http://map-amazonia.net>

⁴⁷ Segundo Irving Foster Brown, a história recente deste movimento começou em junho de 1999, num encontro, em Rio Branco, de representantes de universidades regionais, CNPq, MCT, etc. Um resultado desse encontro foi a declaração de Rio Branco sobre mudanças globais. Uma das recomendações da declaração foi melhorar a colaboração entre pessoas e instituições dos três países - Bolívia, Brasil e Peru. Ver <http://map-amazonia.net>.

O que se tem notado é que os planos de integração regional, os avanços na infraestrutura e as exigências de uma vida melhor nas sociedades desta região geram crescentes demandas sobre os recursos naturais e seus ecossistemas. O resultado é que este território se converteu em um cenário regional de mudanças globais onde a pobreza, a fome, as enfermidades, o analfabetismo e a contínua degradação dos ecossistemas são causas de grande preocupação e, por conseguinte, dos territórios da iniciativa MAP.

Neste ínterin, Oosten (2007:4) assinala que:

En las áreas fronterizas, la incorporación nacional pueda avivar un sentimiento de explotación o colonización, especialmente cuando inversiones reciprocas se dejan aparecer y las condiciones de vida se quedan atrás del nivel nacional. Fortalecidos por la descentralización política, políticos regionales utilizan este sentimiento en sus discursos regionales, y buscan alianzas políticos al otro lado de la frontera, formando clases políticas regionales con intereses compartidas. Resultando en áreas fronterizas apartándose de sus centros políticos, integrándose en regiones transfronterizas con sus propias estructuras formales e informales de gobernanza regional.

Para melhor compreender o jogo de interesses voltados para a região, faz-se necessários trazer à tona o conceito de fronteira, de modo a tecer alguma análise para apreensão desta dinâmica em movimento na Fronteira Sul-amazônica.

Para este feito, recorreu-se às contribuições de Becker (1988:61), para quem:

“A fronteira não pode ser mais pensada exclusivamente como franjas do mapa em cuja imagem se traduzem os limites espaciais, demográficos e econômicos de uma determinada formação social. Uma nova definição de fronteira mais abrangente torna-se necessária, capaz de captar sua especificidade - como espaço excepcionalmente dinâmico e contraditório - e a relação desta com a totalidade de que é parte”.

A região de influência direta da Rodovia Interoceânica se estabelece como um território rico em diversidade socioambiental que concentra traços marcantes das populações da tri-fronteira Brasil, Peru e Bolívia. Rediclift (2006:52) define que este tipo de fronteira possui:

[...] ligações entre meio ambiente, a justiça social e a governabilidade têm se tornado crescentemente vagas em alguns discursos de sustentabilidade, e que as relações estruturais entre o poder, a consciência e o meio ambiente têm sido obscurecidas.

Temos também observado que, na busca de uma visão mais inclusiva da sustentabilidade, a retórica política tem, frequentemente, substituído a discussão sobre as questões ambientais.

No Capítulo II, destacamos como o movimento seringueiro, por meio de um organizado movimento de resistência, travou intensos conflitos em favor da floresta – leia-se suas condições de sobrevivência - e, num segundo momento. Organizou-se, contra a construção das BR's-364 e 317. Na oportunidade, este movimento ganhou grande repercussão, na imprensa nacional e internacional, alertando os desastrosos impactos socioambientais resultantes da construção da BR-364, no trecho Cuiabá-Porto Velho. Este período de conflitos, que iniciou na década de 1970 e foi decisivo para que o trecho da BR-317 foi *empatado*.

Os anos se passaram e, no final da década de 1990, especialmente, após a chegada da Frente Popular do Acre – FPA – ao governo do Estado, em 1999, ocorreu a emergência de um discurso defensor de um modelo de desenvolvimento com preocupações ambientais, centrado no dualismo cidadania e inclusão social com preservação e conservação do meio ambiente. Este foi denominado de Florestania.

De modo geral, o discurso político da Florestania traz consigo um legado das lutas camponesas marcantes das trincheiras ideológicas das esquerdas, mas, com uma nova roupagem, com contornos e traços da agenda neoliberal das grandes agências financiadoras mundiais.

Por esse motivo, existe uma preocupação com o que se pode chamar de discurso do desenvolvimento sustentável ou sustentado, comum nas falas dos governantes e que tornam o termo, de certa forma, banalizado e destituído de uma interpretação mais uniformizada e coerente. O atual grupo político no poder (FPA) aderiu ao discurso do desenvolvimento sustentado e começou a reproduzi-lo em todos os locais e ambientes possíveis.

A FPA iniciou uma reforma no estado, que só foi possível com a entrada de importante soma de recursos financeiros provenientes de empréstimos contraídos junto ao BIRD. Conjugou-se neste momento, por meio da tomada de recursos internacionais, a adoção de um discurso de desenvolvimento sustentável e da cartilha a ser seguida, uma equação que estabeleu um novo modelo do Estado e sua forma de se comportar frente a questões de sustentabilidade social de seus projetos.

Para tanto, a “práxis” de desenvolver de forma sustentável decorre essencialmente da necessidade de legitimação de um discurso que possa agradar as forças do mercado, mas que se mostre aceitável pela sociedade ao trazer promessas quase messiânicas de um desenvolvimento incluyente e sustentável⁴⁸ que, apesar de alguns avanços, revelou-se, na prática, em muitos aspectos, contraditórios.

Apesar de muitos autores lançarem os termos “comunidades tradicionais” e “povos da floresta” na vala comum da mesmice, julgamos necessário tecer algumas distinções sobre estes. Nesta tarefa, apoiamo-nos nas assertivas de Dutra (2006:183), cuja classificação de “povos da floresta” se refere à situação de grupos que ocupam espaços considerados distantes da cultura urbana, territórios radicalmente distintos da Amazônia, que foram obtendo espaços na mídia, em decorrência de suas ações reivindicatórias. Em linhas gerais, os “povos da floresta” seriam classificados, por sua origem étnica, como indígenas, nativos e, por fim, de agricultores de subsistência e coletores da floresta.

Embora ocorra grande confusão entre as categorias “populações tradicionais” e “povos da floresta”, Diegues (apud DUTRA, 2006:184) concebe as “populações tradicionais” enquanto grupos possuidores de um conhecimento que é definido como “o conjunto de saberes e saber-fazer a respeito do mundo natural e sobrenatural, transmitido oralmente de geração à geração”. Este grupo possui uma significativa organização social e mantém uma relação de harmonia e dependência com seu território.

Percebemos que a utilização dos termos “povos da floresta” e “populações tradicionais” carregam consigo a apropriação de suas identidades, a fim de legitimar alguns discursos que visam essencialmente mercantilizar estes valores e saberes amazônicos.

Quando propomos esta reflexão, nosso objetivo central é contrapor o discurso e práticas hegemônicas de apropriação, pelo capital, dos recursos naturais, da cultura e de elementos identitários da população, singularmente, daquelas mais pobres e, conseqüentemente, mais vulneráveis às injustiças do mercado. É formulando e planejando estrategicamente uma proposta de desenvolvimento regional, que os agentes promotores,

⁴⁸ No espectro do discurso político, adotou-se a premissa do respeito às comunidades tradicionais no Acre (povos da floresta), especialmente, à seringueira e indígena, oportunidade em que vários programas e projetos tidos como sustentáveis foram formulados e adequados ova conjuntura das exigências do BIRD. Mas, se consideramos a premissa de que os verdadeiros donos destes territórios são estas populações tradicionais, as regras do jogo de desenvolvimento também as são?

entre eles, o Estado e o mercado, quase sempre, interferem de maneira impositiva estabelecendo regras próprias que suprimem e desconsideram a dinâmica social.

Neste sentido, promover um discurso que incorpora o bem-social das populações tradicionais, mas que não ocorre na prática, uma vez que o foco final é sempre o fortalecimento das relações mercadológicas, é se curvar à lógica homogeneizante do capital, como faz o Estado. Consequentemente permite que o seu local (território), suas riquezas e as populações que nele vivem sejam vistos meramente como lócus de apropriação dos recursos naturais e saberes humanos. Percebemos que as relações que o governo do Estado estabelece a partir do modelo de desenvolvimento sustentável (Florestania) é inserir como atores centrais de seus programas (propaganda institucional) as populações tradicionais, mas que acaba os condicionando e subjugando-os a diversos interesses orientados pela agenda do BID e de mercado.

Acreditamos que o debate em torno da retomada da construção da Rodovia Interoceânica, agora fortalecida com a IIRSA e os volumosos recursos destinados aos seus projetos, ganha novos contornos e se insere num novo contexto dentro do governo da FPA, de forma diferente do que ocorreu nas décadas de 1970 e 1980.

Primeiramente, porque não há mais um movimento de base social claramente contrário à estrada e os impactos ambientais, em sua maioria, já ocorreram (em território brasileiro). Segundo, devido à nova conformação geopolítica e comercial em direção à fronteira com o Pacífico que está muito mais fortalecida. Todavia, este cenário visivelmente favorável não elimina o debate acerca da dialética desenvolvimento *versus* meio ambiente.

Percebemos que a construção da Rodovia Interoceânica traz, em seu bojo, um dualismo conflitante entre as estratégias desenvolvimentista do Estado e o bem-estar e interesses das populações tradicionais, uma vez que as rodovias intensificam e aceleram a exploração dos recursos naturais causando sérios desequilíbrios no território amazônico.

Conforme Souza (2007:82-87), estes conflitos se assentam na forma do diálogo entre os atores das sociedades política e cível na tentativa de conciliar, sob o manto do “desenvolvimento sustentável”, as contradições de classes, de equacionar conflitos históricos pelo diálogo.

Já para Altvater (2005:181), os conflitos sociais e lutas teóricas não se concentram só ao redor da estrutura de classe, no conflito desta e nos seus interesses em uma sociedade capitalista, mas também ao redor da relação entre homem e natureza, o meio ambiente

construído, as condições gerais de produção, a questão da qualidade e da quantidade de provisão de bens públicos.

Ainda, segundo Souza (2007:85), a visão deste dualismo está sob a égide da prática mercadológica e da forma como se compreende e se trata a natureza, cuja ação tem, entre seus obreiros, organismos de grande porte e influência. Por esse mesmo viés, podemos verificar tanto as relações de classes intraestados quanto às interestados, isto é, imperialistas.

Para Coronil (apud SOUZA, 2007:86):

Um sintoma revelador do crescente domínio da racionalidade do mercado é a tendência não só a tratar todas as formas de riqueza como capital na prática, mas a conceitualizá-las como tais na teoria [...]. O Banco Mundial propõe que esta reconceitualização seja vista como uma mudança paradigmática na medição da riqueza das nações e na definição dos objetivos de desenvolvimento. De acordo com o Banco Mundial, ampliar a medição da riqueza está relacionado com um novo “paradigma de desenvolvimento econômico”. Agora os objetivos de desenvolvimento devem ser atingidos mediante o gerenciamento pelo *portfólio*, cujos elementos constitutivos são recursos naturais, patrimônio produzido e recursos humanos [...]. Ironicamente, na medida em que a natureza está sendo privatizada e passa a um número menor de donos, está sendo redefinida como “capital natural” de nações desnacionalizadas, governadas pela racionalidade do mercado global.

Segundo Bauman (1998), na perspectiva do novo século, os discursos políticos desse tipo são suportes ideológicos essenciais para uma visão articulada por governos nacionais e organizações internacionais. Corroborando com essa análise, Rediclift (2006:56) sugere que tal arranjo traz consigo oportunidades para os diferentes atores e grupos se mobilizarem em torno de políticas e, no processo, darem-lhes legitimidade. Os diferentes atores são também capazes de elaborar e articular discursos, criando maneiras de lhes refinar ou modificar. Essas narrativas discursivas são, de um lado, a matéria-prima da atual política ambiental internacional, e; por outro lado, são negociadas e trocadas em distintos níveis espaciais.

Reconhecemos que, atualmente, os interesses e discursos locais em torno da construção da Rodovia Interoceânica se assentam na prática desenvolvimentista do Estado, e o processo de apropriação do território amazônico se materializa nos descaminhos e impactos diversos sobre as populações tradicionais ao longo deste território, que estão, a princípio, minimizados. No âmbito local, objeto destes discursos e interesses da rodovia são, por um lado, o desenvolvimento sustentável do governo do Acre (FPA); e, por outro lado, a expectativa por parte das populações tradicionais.

A potencialidade política contida em tão ampla escala geográfica torna-a o espaço estratégico por excelência para o Estado, que se empenha em sua rápida estruturação e controle para integrá-la no espaço global, ao mesmo tempo em que, na dimensão ideológica, manipula a preservação da imagem do espaço alternativo. Para a nação, a via de desenvolvimento trilhada pela fronteira é símbolo e fato político de primeira grandeza (BECKER, 1988:67).

Este espectro político e ideológico dos discursos e interesses que visam legitimar ações, conceitos e estratégias que geralmente forjam-se, em escala global, para se materializarem e reproduzirem, quase sempre, de forma parasitária no local, que, no caso específico deste estudo, apresenta-se na forma da tri-fronteira sul-ocidental amazônica. Tal realidade é assim descrita por Becker (1988:68), onde a

“Fronteira é o espaço da expectativa de reprodução ampliada para praticamente todos os atores em jogo, mas onde há incerteza quanto a essa reprodução, na medida em que as ações sociais respondem a orientações políticas e valorativas e não só aos constrangimentos econômicos, condição que lhe atribui valor dinâmico e estratégico”.

Finalmente, é possível situar os conflitos circunscritos aos interesses e discursos locais em torno do projeto da Rodovia Interoceânica, na dicotomia que, a princípio, não deveria existir entre o Estado (Governo da Floresta) e às populações tradicionais (Povos da Floresta). Na propaganda governamental, fica evidente a presença de um elemento conciliador entre a promoção do desenvolvimento e o respeito a estas populações locais. Este elemento soa como apaziguador para eventuais resistências.

Neste ínterin, a análise destes conflitos torna-se necessária para assim recolocar a questão da dimensão territorial da fronteira como poder local específico, agora, sob o ângulo da resistência coletiva organizada em base territorial local e de sua possível influência no direcionamento do processo de produção do espaço social (BECKER, 1988:82).

Becker (1988:82) destaca:

O estado participa amplamente do processo, não só estabelecendo estímulos econômicos, como difundindo a ideologia desenvolvimentista que garante a um tempo a monopolização da economia, a unificação do mercado nacional e a centralização do poder.

Os processos descritos seguem uma rotina comum que surge e se reproduz de forma semelhante em todas as partes do mundo. O elemento específico da região amazônica apresenta-se como um fator de agravamento destas relações. Segundo Valverde et al.; e Valverde e Freitas (apud BECKER 1988:83), os estudos sobre a expansão das rodovias, a ação das empresas multinacionais e a degradação ambiental, desenvolvidos sob a ótica da denúncia da expansão capitalista selvagem apoiada pelo Estado, aproximam-se da posição que concebe a fronteira como *locus* do campesinato – “*no caso específico deste estudo, leia-se populações tradicionais*” (grifo nosso).

Na rede de discursos e interesses, dependendo da forma de apropriação do espaço em disputa, das relações sociais estabelecidas no território e dos tipos de agentes sociais atuantes na região, ter-se-á a formação de projetos políticos (interesses e discursos) distintos, cuja estrutura ideológica se apresenta e fundamenta na negação do outro. A realidade no Acre apresenta-se como um cenário sem grandes conflitos, por conta da cooptação de várias lideranças dos movimentos sociais ligados à terra por parte do Governo da Floresta, o que enfraqueceu a resistência ideológica contra a construção da estrada.

Segundo Becker (1988:89), pode a fronteira em disputa ser definida como espaço de manobra das forças sociais e como o espaço de projeção para o futuro, potencialmente gerador de alternativas. O que não ocorre no Acre (tempos de Florestania) atinente à construção da Rodovia Interoceânica é a visualização da resistência de forma mais organizada por parte dos movimentos sociais ligados à terra. O que, de certa forma, ocasiona uma espécie de legitimação da estrada por parte do ideário comum da sociedade.

Considerando os argumentos até aqui analisados, é possível afirmar que, a partir da chegada da FPA ao governo, momento em que definiu a “Florestania” enquanto estratégia de ação e fundo ideológico, o projeto da Rodovia Interoceânica atualmente não sofre nenhum tipo questionamento ou oposição mais explícita; e que, no modelo atual de governo, a rodovia interessa muito mais ao mercado e às empresas que buscam se apropriar dos recursos naturais da região do que às populações tradicionais, que, além de serem diretamente impactadas, iram conviver ainda, por algum tempo, com certas incertezas.

3.3.2 Os discursos e interesses nacionais em torno da construção da Rodovia Interoceânica

Os produtos brasileiros já têm presença marcante nas economias andinas, e não há como negar que o Brasil apresenta reais possibilidades de liderar esta integração entre os dois países. Esse mercado ampliado estaria formado por aproximadamente ½ bilhão de consumidores potenciais, representando um significativo centro de atração comercial para os países da região.

No cenário nacional-regional dos interesses em torno da construção da Rodovia Interoceânica, destacamos que sua viabilidade se assenta na interconexão física de estados da Região Centro-Oeste e Sudeste, via BR 364, como eixo de integração física para o desenvolvimento.

Quando ministro das Relações Exteriores (1992-1993), Fernando Henrique Cardoso já expressava opiniões favoráveis à construção da rodovia e manifestava que “qualquer iniciativa de integração física regional é bem-vinda para o Brasil” (www.ifhc.org.br, 1995). Poucos anos depois, como Presidente do Brasil, declarou: “não estarei feliz ao deixar o governo sem ter iniciado a construção de uma via para o Pacífico. Não são promessas, são determinações” (www.ifhc.org.br, 1995).

Na época da campanha para eleições presidenciais no Brasil, Luis Inácio Lula da Silva se manifestou a favor da construção da Rodovia Interoceânica, segundo ele:

Dotaremos a los proyectos de integración física de infraestructura y recursos necesarios. Adicionalmente la interconexión vial peruana-brasileña no solo debe ser importante para el interés estratégico de ambos Estados, sino que debe significar mayores niveles de integración para los pueblos y regiones por onde van a discurrir la carretera⁴⁹.

O ex-presidente Peruano Alberto Fujimori (1990-2000), durante seu governo, privilegiou ações no sentido da integração física com o Brasil. Neste intuito, instituiu um organismo governamental intersetorial intitulado – Proyecto Especial Carretera Transoceânica

⁴⁹ **A paso de samba.** Lima: CARETAS/Entrevista de Luis Chuquihara, 14/07/1994.

– PECT, encarregado do projeto da rodovia e do programa de desenvolvimento da sub-região amazônica (LLOSA, 2003:21).

Os interesses nacionais-regionais também se assentam na perspectiva da integração e na homogeneização de hábitos, culturas e vivências na trifronteira Brasil, Peru e Bolívia, que podem ser alcançados com a construção da Rodovia Interoceânica. Esta integração de povos e culturas é amplamente defendida pelos governos, mas mostram grande sintonia com estratégias mercadológicas para a região.

Segundo Baud (apud OOSTEN, 2007:8a):

“La nueva cooperación económica y infraestructural entre los países Latinoamericanos a resultado en el crecimiento de la importancia de las áreas fronterizas que, por sus interacciones transfronterizas sociales, políticas y económicas, no pueden ser consideradas por sistemas económicos cerrados, pero como centros de sistemas económicos transfronterizas”.

Os interesses nacionais-regionais se mostraram conflitantes e similares tanto no Brasil como no Peru. Subjacentes ao discurso oficial dos diversos representantes da sociedade, manifestaram-se claramente as posições das elites que visam manter e reforçar o seu poder relativo em termos nacionais, assim como a sua dominação de classe.

Por meio de uma política de desenvolvimento que se baseia na fixação do homem ao solo, os políticos locais aumentaram seu poder, ampliando cada vez mais sua representatividade, uma vez que os grupos econômicos locais e aqueles trazidos de outras regiões serão beneficiados pelo investimento estatal em infraestrutura, uma vez que os acordos estabelecidos para este fim, quase sempre, envolvem outras moedas de troca.

3.3.3 Os discursos e interesses internacionais em torno da construção da Rodovia Interoceânica

É preciso levar em conta a localização estratégica da Amazônia, não apenas com respeito ao Brasil, mas também com relação a todo o continente sul-americano. Situada exatamente em ambos os lados da linha equatorial, que a corta de Leste a Oeste, a Amazônia é uma ponte de ligação entre o Atlântico Sul e o Atlântico Norte, constituindo, este último, uma das áreas do mundo mais densas em intercâmbio comercial (SANT'ANA, 1998:51).

É uma ideia quase unânime que o mundo político-econômico é atualmente organizado, seguindo a tendência de conformação de blocos econômicos internacionais. Estes blocos formam-se para defesa de interesses político-econômicos dos países-membros (sempre países ricos que buscam manter posição privilegiada em relação aos países pobres), que adotam como principal estratégia criar dificuldades para os demais países.

Sobre estas estratégias, Chiarella Quinhões (1995:115) revela:

No debate a respeito da construção da Rodovia Interoceânica, encontram-se as posições dos países desenvolvidos em oposição aos países subdesenvolvidos. Os primeiros liderados pelos Estados Unidos e os segundos composto pelos países amazônicos. O discurso principal que obstaculiza os projetos de desenvolvimento e integração amazônica baseia-se numa argumentação que expressa preocupações com o meio ambiente, defesa da biodiversidade e das comunidades nativas da região, ou seja, um discurso ecológico.

Os diversos atores da cena internacional contemporânea têm seus interesses conflitantes; de modo geral, visam ao controle dos recursos naturais e da biodiversidade através da apropriação do espaço, o território amazônico. Um primeiro ator, o Japão, pretende assegurar sua ecologia de sombra, que se desloca do sudeste asiático – onde os recursos naturais foram extintos – para a Amazônia. O Japão⁵⁰ já manifestou grande interesse em financiar a construção da rodovia, embora tenha que suportar uma grande pressão contrária por parte dos Estados Unidos da América. É claro que com ela poderiam ter um acesso direto aos recursos naturais e matérias-primas, como minério, madeiras, grãos etc.

Outro ator é personificado pelos Estados Unidos. A rigor, é o ator principal. Controla os financiamentos canalizados pelos maiores organismos de apoio como FMI, BM, BID, BIRD etc. Desta maneira, pode exercer pressão para cuidar dos seus interesses, no caso, aqueles que ameaçam a *pax americana*. No entanto, já admitem, de acordo com as tendências do comércio mundial, deslocar o eixo de suas relações com o Pacífico.

⁵⁰ O Japão já está dando os primeiros passos no sentido de se apropriar do espaço amazônico. Em Rondônia, imigrantes japoneses aposentados estão recebendo benefícios do Estado japonês para comprar terras e dedicaram-se a atividades agroextrativistas. Nessas áreas remotas, predominam os colonos japoneses, assim como a sua cultura. Ou seja, trata-se de uma clara estratégia de implantação de ilhas culturais, com clara orientação para fornecimento de recursos naturais e matérias-primas.

Neste cenário, a Amazônia ocupa um papel estratégico no contexto globalizado das relações comerciais. Este intercâmbio contribuirá significativamente para ampliar o mercado regional, proporcionando excelentes oportunidades para o desenvolvimento da região. Visando alcançar este feito, busca-se penetrar, por via terrestre, principalmente rodoviária, em direção aos limites da fronteira amazônica, desta forma, ocorre uma interligação do sudeste para cada um dos diversos segmentos da Amazônia Legal (Amazônia Oriental, Amazônia Ocidental, Fronteira Noroeste ou Amazônia do Centro-Oeste). Percebemos que, na medida em que a expansão da fronteira econômica avança, a região alcança maior densidade política e econômica, assim, adquirindo relativa autonomia.

Sant'ana (1998:60) aduz:

A política internacional e a intensificação da cooperação econômica, científica e tecnológica entre o Brasil e os países da Bacia Amazônica poderão conduzir a uma aceleração do desenvolvimento, principalmente nos eixos dos corredores de integração continental, isto, precisa estar em harmonia com a orientação a ser conferida à política ambiental de forma mais adequada ao contexto Amazônico, e constituirá certamente num fator decisivo no dinamismo de seu desenvolvimento, bem como no modelo econômico a ser adotado.

Segundo Amayo Zevallos (1993), os projetos de infraestrutura na integração entre o Atlântico e o Pacífico têm caráter estratégico para os países sul-americanos, embora as estratégias implementadas, nem sempre, sejam as mais adequadas social e ambientalmente nas comunidades locais, onde se localizam. Na Amazônia e no Pacífico Andino, que são territórios extremamente ricos em biodiversidade, reservas indígenas e sítios arqueológicos de civilizações pré-colombianas, estes projetos, além de ocasionarem mudanças profundas na dinâmica territorial da região, podem desencadear um processo extremamente perverso e draconiano de destruição de uma riqueza ambiental e de um patrimônio da humanidade incalculável.

Este cenário de intensas modificações ocorridas na Amazônia, especialmente o contexto da inserção do “grande capital” que busca explorar as riquezas amazônicas (exploração de madeira, de minérios, da fauna, implantação de grandes complexos hidrelétricos, avanço da monocultura da soja, da cana-de-açúcar e, por fim, exploração de gás e petróleo), mostra que o imperativo é modificar esse padrão de desenvolvimento que alcançou o auge a partir da década de 1970 até os dias atuais.

É imperativo o uso não predatório das fabulosas riquezas naturais que a Amazônia contém e também do *saber* das suas populações tradicionais, que possuem um secular conhecimento para lidar com o trópico úmido. Essa riqueza tem de ser melhor utilizada. Sustar esse padrão de economia de fronteira é uma necessidade internacional, nacional e também regional. Já há na região resistências à apropriação indiscriminada de seus recursos e atores que lutam pelos seus direitos. Certamente, a integração transnacional acarretará impactos que precisam ser mais bem analisados, e nossa pesquisa busca dar esta contribuição.

São vários os motivos, subjacentes à argumentação ecológica, que norteiam as ações dos Estados Unidos contra a construção da Rodovia Interoceânica. A implantação de um projeto de integração e desenvolvimento no espaço amazônico efetivado pela rodovia permitirá a interligação do Atlântico com o Pacífico. Isto faria com que o Canal do Panamá, atualmente sob seu controle, diminuísse sua importância relativa em termos geopolíticos e geoeconômicos. Portanto, a Rodovia Interoceânica se estabelece como uma iniciativa contrária aos interesses dos EUA para região, uma vez que enfraquece comercialmente a rota via canal do Panamá. Na figura 7, verificamos como as estratégias de integração da América Latina e a integração interoceânica escamoteiam outras estratégias geopolíticas. Entre elas, está a implantação de rotas mais curtas aos mercados asiáticos, o que reduziria de modo substancial os valores com transportes. Uma vez que as atuais rotas são muito mais longas e onerosas.

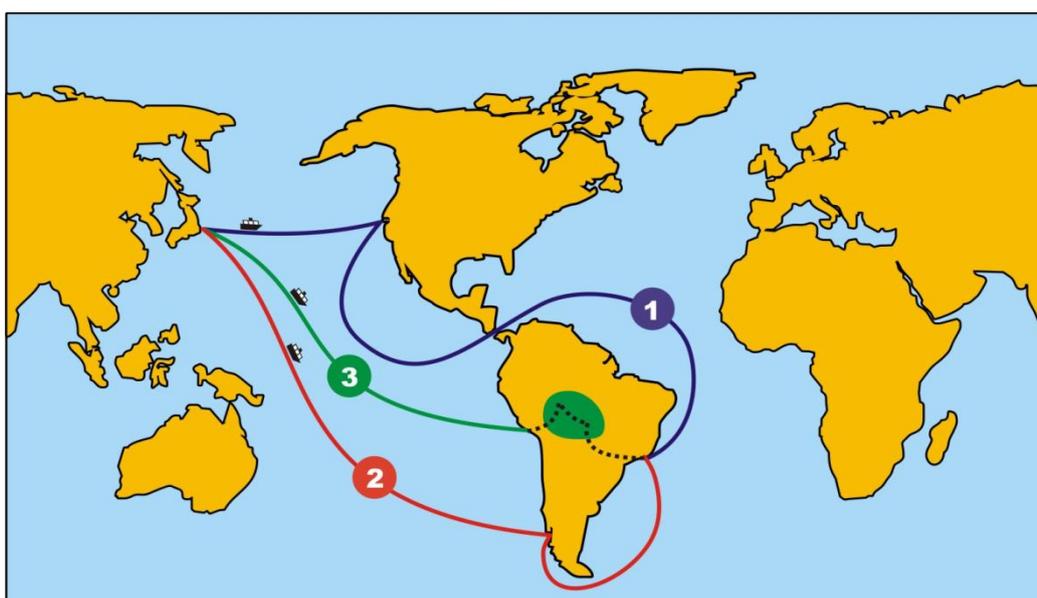


Figura 7 - Rotas de Integração ao Pacífico – Japão.

Fonte: Folha de São Paulo 1990 – Adaptações da pesquisa.

Até o final da década de 1990, as rotas mais usadas para chegar até o continente asiático eram a partir do porto de Santos, passando por São Francisco e, finalmente, Yokohama, com um trajeto de 12.150 milhas; e, também, da Santos, passando por Valparaíso, indo até Yokohama, com 12.866 milhas. A nova rota, que será estabelecida a partir da Transoceânica, saindo de Santos, passando por Rio Branco, Matarani e, por fim, Yokohama será de apenas 9.799 milhas.

Vale ressaltar que, a partir dos anos 2000, um novo contexto geopolítico se emoldura com a emergência da China e da Índia compondo o grupo dos maiores países consumidores do mundo. Neste sentido, a integração interoceânica com vistas ao Pacífico, por ser fortemente influenciada pela necessidade de ampliar mercado, migra sensivelmente seu destino prioritário do Japão para a China⁵¹ e à Índia.

Na Figura 8, verifica-se o novo concerto geopolítico de mercado onde a rodovia Interoceânica se insere.

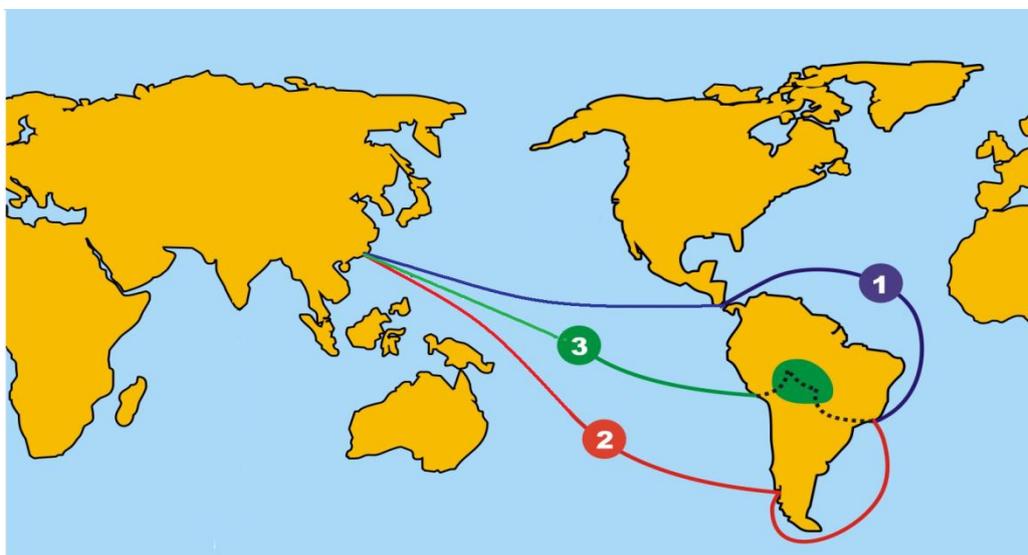


Figura 8 - Rota Comercial Brasil-China

Fonte: Folha de São Paulo 1990 – Adaptações da pesquisa.

⁵¹ A China dobrou a sua participação nas exportações brasileiras, no primeiro trimestre de 2009. Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, o país asiático respondeu por 11% das vendas do Brasil para o exterior. No mesmo período, em 2008, a participação era de 5,4%. Ou seja, nos três primeiros meses do ano, as exportações para a China aumentaram 63%, para US\$3,4 bilhões. Em um momento de desaceleração do comércio mundial. Fonte: Eduardo Cucolo/<http://www.votebrasil.com/noticia/brasil-mundo/china-dobra-participacao-nas-exportacoes-do-brasil-e-ajuda-balanca-comercial>

Mantendo-se as principais rotas comerciais em direção ao continente asiático, aquela que tem a Rodovia Interoceânica como trecho estratégico continua sendo a que demanda menor tempo, distância e demais logísticas de transportes, o que mantém sua importância comercial para o Brasil, especialmente para as relações comerciais com China e Índia.

O desenho de estratégias comerciais significa, na verdade, a proteção do capital organizado nas grandes potências mundiais, em ferrenha competição, num contexto em que as agências multilaterais controladas por essas mesmas nações pregam o livre comércio e a ausência de controle sobre fluxos de capital, especialmente nas relações internacionais dos países dependentes (PAIVA, 2008:15).

O impacto substancial da redução da distância, do tempo e dos valores dos transportes das mercadorias com a construção da rodovia cria um imenso interesse por parte das grandes corporações mundiais com atuação na América Latina. Aumentar as bases de lucro nas relações comerciais significa também lançar sobre os territórios as teias parasitárias do capital comercial, não importando quais os impactos sobre eles.

Acredita-se que a Integração Interoceânica promoverá certo grau de crescimento e irradiação econômica decorrentes dos mercados por ela estabelecidos. Todavia, a integração continental da Amazônia com o oceano Pacífico vai muito além de uma simples integração regional em que a América Latina não é o alvo, muito menos o Peru. O que se esconde por trás desta iniciativa é a direção ao sudoeste asiático, onde se direcionam interesses dos EUA, China, Rússia e Japão. Nessa área, estão localizados também os “tigres asiáticos”: Coreia do Sul, Hong Kong e Taiwan, maiores produtores de tecnologia, com mais de 50%⁵² da população mundial, ou seja, o maior mercado consumidor potencial da Terra.

Atualmente, na perspectiva da geopolítica de mercado, não é mais interessante, para alguns, associarem a Amazônia ao conceito de fronteira. É possível que hoje esteja inclusive em face de uma revisão da noção de fronteira, não mais somente como espaço de reconquista e ocupação de atores econômicos e sociais, de novos usos dados aos recursos naturais, mas, como um marco político redefinido pela sua capacidade de potencializar a integração de mercado para além dos limites nacionais (BECKER apud CASTRO, 2004:60).

⁵² Segundo dados da OMC – Organização Mundial do Comércio/2007.

Um dos interesses dos Estados Unidos mais visível parece o de continuar a estratégia de colher espécies de plantas amazônicas e modificá-las geneticamente ou produzir remédios para, depois, mandar a conta das patentes e dos direitos intelectuais de todo este patrimônio aos países produtores destas espécies, situação esta já analisada por Divardin (2008).

Segundo Quiarella Quinhões (1995) e Divardin (2008), os Estados Unidos efetivaram sua presença na região especialmente de duas formas: A primeira se utilizando do discurso da preocupação ao combate ao tráfico internacional de drogas, construindo bases militares e firmando presença em território amazônico. A segunda foi através da implantação do Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), desse modo, realizando um grande *lobby* durante a concorrência. Resultado, uma empresa norte-americana venceu a disputa e instalou seus sistemas no coração da Amazônia, na melhor das hipóteses, podemos afirmar que os americanos têm posse de informações estratégicas sobre a Amazônia.

Especialmente na análise realizada por Divardin (2008), verificamos como os europeus figuram como outro ator importante, principalmente os franceses, ingleses e os alemães. Todos estão interessados nos recursos amazônicos como capital de realização futuro. De modo geral, eles ocultam seus reais interesses através da utilização de alguns organismos de fachada, especialmente no caso das ONG'S e por meio dos acordos de cooperação técnico-científicos.

Cabe destacar o interesse dos alemães em relação à Amazônia. É preciso levar em consideração que foram eles os que exerceram uma forte pressão sobre o Grupo dos Sete (G-7) para incluírem, em suas negociações, uma cláusula no tocante a essa região. Em princípio, eles pretendem não ficar relegados perante aos Estados Unidos, em relação às informações referentes à Amazônia, ou seja, desejam retomar a elaboração de sua própria base de dados.

Neste contexto, a Amazônia torna-se, para os alemães, um vasto espaço à implementação de programas, projetos e pesquisas voltados para a conservação da natureza e experiências sustentáveis, ou denominados acordos de cooperação técnico-científicos. Ações como o Programa Nacional de Meio Ambiente – PNMA, Experimento de Grande Escala Biosfera-Atmosfera, Fundo para o Meio Ambiente Global e o Programa Piloto para a Proteção das Florestas Tropicais do Brasil PPG-7, entre outras, são implementadas com o discurso de promover o desenvolvimento sustentável da região, alocando recursos humanos e tecnológicos através do envolvimento de universidades e instituições científicas, mas que, na verdade, escamoteiam seus interesses em se apropriarem das riquezas amazônicas.

A Rodovia Interoceânica irá estabelecer uma rota viária cuja influência será a Amazônia Sul-Occidental que se desenha, atualmente, como a parte mais inexplorada da pan-amazônia, com inestimáveis reservas de recursos naturais, particularmente, no território boliviano e peruano por conta das reservas minerais e de petróleo. Hoje, este território é alvo de várias pesquisas, quase sempre ligadas a acordos de cooperação técnico-científicos internacional.

Além deste aspecto, Paiva (2008:14) observa que grandes projetos que se inserem no espectro da internalização de capital trazem consigo o risco iminente sobre o domínio e governança do território, uma vez que se materializa o controle da região por grandes empresas internacionais. Ocorre uma forma de transferência de controle por parte do Estado. Transferir o controle desse imenso território para grandes empresas internacionais é perder gradativamente o controle sobre ele; e a população vem a reboque e à mercê de tudo isso.

A interligação viária deste território intensificará de sobremaneira o fluxo de pessoas e empresas que estabeleceram e/ou estabelecerão seus interesses na região.

3.3.4 Os discursos e interesses empresariais em torno da construção da Rodovia Interoceânica

Outra vertente importante que devemos considerar se refere aos discursos e interesses empresariais que atuam nos diversos setores da economia em face da construção da Rodovia Interoceânica.

Em primeiro lugar, podemos destacar algumas empresas extrativistas e madeireiras, que, através de processos produtivos, tidos como “*sustentáveis*”, objetivam ampliar sua produção e facilitar a comercialização a baixo custo, obtendo desta maneira melhores ganhos; as empreiteiras, que pretendem obter maior lucro decorrente de uma alta rotatividade do seu capital de giro; as exportadoras, que, com o aumento da exportação, seus ingressos em divisas serão maiores; as empresas de transporte, interessadas em absorver maiores fatias do mercado, já que será ampliado em consequência da maior mobilidade de pessoas e produtos; e, de modo geral, aquelas ligadas aos setores de serviço.

Quanto à construção da rodovia, grandes empresas do mercado de construtoras, como a Mendes Junior, Camargo Correia, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e a Norberto

Odebrecht, sinalizaram com muito interesse, ao ponto de algumas realizarem investimentos na região, antes mesmo da abertura do certame licitatório.

O caso emblemático deste interesse é assim descrito por Chiarella Quinhões (1995:136):

A CNO é quem deu passos mais significativos visando ganhar o projeto [...] Seu interesse na região é estratégico. Assim, efetuou alguns estudos a respeito da construção da rodovia e seus impactos que envolveram sociólogos, antropólogos, economistas e ecologistas. Além da rodovia, ela visa pelo menos mais um contrato no Peru: o aproveitamento de um imenso campo de gás natural na selva de Camisea. Esta lançando “sementes de simpatia” junto à população da região, o que poderá beneficiá-la quando chegar a hora da concorrência. Com esse intuito, assinou um protocolo com a OEA, para o financiamento de pequenos projetos de desenvolvimento no Departamento de Madre de Dios.

Em discurso durante o Seminário Peru-Brasil, realizado em 1994, Emilio Odebrecht, presidente da CNO, não deixa dúvidas quanto aos interesses dessa empresa na Amazônia: “Toda a discussão em torno da preservação da Amazônia não passa de uma “encenação de alguns países”, particularmente dos EUA, que têm como objetivo evitar a construção da rodovia Acre-Peru”. Segundo o próprio presidente da CNO, o financiamento do projeto não representa problema algum, mesmo que não se conte com os recursos japoneses. Ainda afirma:

Não somos crianças. Os interesses envolvidos nesta questão são muito grandes. A ligação do Brasil com o Pacífico será o novo caminho para as Índias. A estrada será construída e terminará com todas as dificuldades que temos de transporte e de comércio com o oriente (ODEBRECHET apud CHIARELLA QUINHÕES, 1995:140).

A Rodovia Interoceânica desperta interesse por parte das grandes empreiteiras, pois constitui um megaprojeto de infraestrutura, que envolve asfaltamento e construção de várias pontes ao longo do trecho, como a ponte sobre o rio Acre que está concluída, interligando a BR-317 com a Rodovia Interoceânica, no Peru, cuja pavimentação é parte da agenda da IIRSA, para dar vazão à produção brasileira pelo Pacífico.

A ponte, que custou o equivalente a U\$25,8 milhões, foi inaugurada pelo presidente Lula, no dia 20 de janeiro de 2006, apesar de o Tribunal de Contas da União (TCU) haver constatado treze irregularidades, como medições de serviço não realizadas, sobrepreço e

direcionamento da licitação, o que justificaria a paralisação das obras (MELO, 2006). A obra foi paga com recursos do governo federal e contrapartida do governo do Acre. Do lado peruano, a previsão de término da construção é 2010.

Além das empreiteiras, grandes corporações comerciais estão interessadas em estabelecer suas bases em território amazônico. A estratégia central é colocar as transnacionais como principal ator econômico controlador dos recursos naturais da Amazônia. E a força política que será hegemônica não poderá ser outra senão das grandes nações representadas por estas empresas, que enxergam, no mercado e no discurso de desenvolvimento das regiões pobres, os meios ideais para adentrarem e explorarem estes territórios⁵³.

Como o termo desenvolvimento foi patenteado pela teoria econômica neoclássica e, em decorrência da onipresença e onipotência do capital, vinculando-o como mero apêndice do crescimento econômico, faz-se necessário tencionar teoricamente e, se preciso, radicalizar na incorporação de outros aspectos não menos importantes ao desenvolvimento social e humano.

Apoiado nesta argumentação, Carvalho ([s.d.]:2) esclarece que:

O pano de fundo da estratégia dos eixos de integração é a crença de que as *forças de mercado*, devidamente induzidas pelo Estado, são capazes de produzir os instrumentos adequados para diminuir as históricas disparidades regionais no Brasil. Essa premissa é contundentemente combatida por alguns autores, por compreenderem que o mercado cada vez mais globalizado tende a exacerbar as fraturas existentes, a excluir grandes faixas do território que não interessam ao grande capital e, conseqüentemente, de parcelas consideráveis de suas populações.

No Acre, o Grupo Faria e Associados foi atraído a investir na região por conta dos benefícios disponibilizados pelo governo do estado. A sede da empresa está localizada no município de Capixaba, ao longo da rodovia Interoceânica, que foi palco dos grandes conflitos de luta e resistência pela terra, já abordados nesta investigação. O novo viés em prol dos grandes investimentos na região está novamente centrado na localização geoestratégica do estado em relação à fronteira com o Pacífico sul-americano (Figura 8).

⁵³ Esta análise estará alicerçada num percurso histórico recente - últimas três décadas - que envolve mudanças significativas na Amazônia especialmente no Estado do Acre, mudanças estas que emergiram dos movimentos sociais de luta pela terra e ascendeu ao posto de tema global, e, desde seu nascedouro, já revelará sua faceta fortemente marcada por traços políticos, que influenciaram decisivamente o discurso ideológico dos movimentos sociais e num posterior momento do ambientalista.



Figura 9 - Sede do Grupo Farias - Alcool Verde

Fonte: Oosten (2007:slide 18)

Investimentos como estes mostram que construção da Rodovia Interoceânica é importante para o fortalecimento da integração do Brasil com o Pacífico sul-americano, tal como definido nos acordos da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura da América do Sul – IIRSA, estratégia⁵⁴ que conta com a efetiva participação do Brasil na sua formulação e execução. Os organismos internacionais acreditam que essa obra contribuirá para a desconcentração do desenvolvimento econômico, gerando maior dinamismo às áreas favorecidas pelo empreendimento e inserindo-as competitivamente no mercado globalizado.

Na Figura 10, ilustra-se, por meio de uma metáfora, os interesses em torno da Amazônia, que evidenciam uma tendência de exploração de seus recursos por parte do grande capital.

⁵⁴ As estratégias da IIRSA incluem projetos de integração de produtos e mercados, reforçando a ideia de subordinação de nossos países como provedores de matérias-primas para as grandes nações e empresas transnacionais.



Figura 10 - Metáfora dos interesses na Amazônia

Fonte: www.universia.com.br/materia/materia.jsp?materia=10624

Em suma, o que buscamos destacar fundamentalmente, neste item, são os interesses empresariais voltados à região da Rodovia Interoceânica, conforme eles podem ser alinhados aos objetivos de um corredor de exportação ou aos programas de desenvolvimento sustentado regional como base para realização de negócios. Nota-se que o viés mercadológico determina a marcha dos acontecimentos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta temática, ora apresentada, não pode ser entendida como finita. O diálogo e as conclusões, neste trabalho, elencados necessitam, ainda, de escoimação, apuração, e, por fim, de síntese e antítese, pois não atingem o estágio conclusivo de um tema tão rico e controverso como é a Rodovia Interoceânica. A estratégia deste estudo foi relatar alguns períodos históricos relacionados à Amazônia e criar alguns cenários que permitissem analisar os processos de apropriação do território e de suas riquezas em detrimento da expansão capitalista instalada na região para a concentração de terra e riqueza, especialmente a partir do Regime Militar pós-1964.

Ao definir a Rodovia Interoceânica e a metamorfose dos discursos e interesses em torno da mesma, buscamos, em linhas gerais, fazer uma análise política dos principais momentos históricos determinantes ao que ela é, de fato, atualmente.

Como pano de fundo, analisamos algumas dimensões do processo de reforma estrutural que foram, singularmente, importantes ao desenvolvimento da infraestrutura regional imposta pelo Regime Militar. Atualmente, as estratégias de integração entre Brasil e Peru, via Rodovia Interoceânica, estão voltadas a proporcionar uma crescente abertura de mercados internacionais, assim, permitindo a ampliação de espaços econômicos regionais e, desta maneira, incrementando o comércio intrarregional para uma inserção mais competitiva no sistema econômico internacional.

Em grande medida, esta iniciativa responde a uma vontade política dos Estados brasileiro e peruano de incrementar suas capacidades de negociação regional com atores extrarregionais de comércio, por meio da concertação de políticas e de reorientação de suas estratégias de desenvolvimento em função da promoção de exportação. Para estes países em

relação à esta integração, este ordenamento atual existia de forma bem mais tímida e limitada nas décadas de 1970 e 1980.

A partir de 1970, a estrada se inseriu em definitivo no ideário político e nos debates acerca do desenvolvimento no estado, no governo Dantas, com a propaganda ufanista que seria: “*O Acre, a nova Canaã. Um Nordeste sem seca, um Sul sem geada*” e o convite de “*Venha produzir no Acre, investir no Acre e exportar pelo Pacífico*”. Esta compunha um cenário muito mais amplo, que tinha, na expansão de pecuária, seu norte.

Já na década de 1980, a intensificação dos conflitos entre fazendeiros e os seringueiros, que tinham, nos *empates*, a forma de estabelecer um movimento de resistência contra a devastação da floresta, possibilitou uma maior compreensão dos impactos ambientais que poderiam se intensificar na região com a construção da estrada.

Na mesma década, o movimento ambientalista ganhou grande notoriedade, sendo que os debates sobre os impactos causados pelo “desenvolvimento”, na Amazônia, atingiram repercussão internacional. O movimento seringueiro, apesar de não ser ambientalista, e, sim, de base social e sindical, foi alçado à condição de maior referência para o movimento de preservação da floresta em todo o mundo.

A estrada era vista, pelo movimento, como porta de entrada de diversos impactos desastrosos à floresta e, por isso, manter a mesma, nos modelos de expansão do rodoviarismo do Regime Militar ainda em voga, seria permitir o fim da floresta. Em virtude desse fato, o movimento seringueiro estabeleceu como uma de suas bandeiras prioritárias garantir que o processo de construção da estrada respeitasse o meio ambiente e as suas populações tradicionais, o que em grande medida foi alcançado com a implantação do PMACI. Nessa década, a estrada foi *empatada*.

No final da década seguinte, a chegada ao poder, no Acre, do grupo político que, nas décadas anteriores, engrossavam as fileiras daqueles que resistiam à expansão da pecuária e se mostravam contrários à construção da estrada, sinalizaria uma mudança radical na forma de conceber projetos e ações ligadas ao território amazônico.

Em conformidade ao referencial teórico desenvolvido, autores ressaltam que tais mudanças gestam-se em interpretações que permitem analisar a relação Estado/desenvolvimento no contexto de “arranjo” da sociedade civil. Através da “canonização” da sociedade civil, é possível pensar o Estado como expressão de processos

econômicos, sociais e conflitivos, pactuados politicamente num espaço conformado por diversos mediadores que atuam sob contextos condicionados.

O discurso “Florestânico” motra-se como um discurso competente no sentido que essa construção, elaborada pelo interesse econômico, conseguiu impregnar-se no senso comum, com um sentido socializante e ecológico que, apesar de não se sustentar nas ações, continua a ser repetido por todos, como um ritual religioso inquestionável, portanto “massificador”, segundo a ótica de alguns autores sobre o tema.

De acordo com o referencial teórico pesquisado, pode-se inferir que esse discurso tem o claro objetivo de desestimular a análise crítica com a finalidade de dissimular as manipulações do sistema econômico global engendradas no local. A estratégia busca legitimar a adoção do discurso de desenvolvimento sustentável (Florestania), no qual há uma revalorização no sentido técnico e ecológico da produção agroextrativista, desse modo, mantendo a região engessada dentro dessa concepção capitalista de fornecedor de matéria-prima para os países do centro, tendo a madeira ainda como principal produto nesse início do século XXI. Uma exploração capitalista que se ampara politicamente no discurso ecológico.

Neste cenário, a Rodovia Interoceânica se revela enquanto estratégia de integração econômica, a qual se mostra essencialmente preocupada com o processo de apropriação dos recursos naturais da região e sua disponibilização a outros centros. O que, de forma geral, apresenta-se injusta e incoerente, uma vez que a região de sua influência é uma dentre as mais pobres do continente, assim, tornando-a extremamente complexa e de resultados incertos. Os interesses em torno de sua construção são vários e, em muitos momentos, conflitantes.

Por constar na agenda de “entregação” da IIRSA, a Rodovia Interoceânica será facilmente apropriada pelas redes comerciais e excluirá dos seus benefícios as populações tradicionais da região. Os discursos e interesses relativos à rodovia se mostram diversos, desde os ligados aos movimentos sociais até aqueles vinculados aos agentes econômicos, mas tendo expressivas diferenças na sua consolidação.

É fato que os discursos atinentes à Rodovia Interoceânica contemplam preocupações socioambientais, uma vez que são importantes para construção de um ambiente de governabilidade política/institucional necessário à sua continuidade e conclusão. Entretanto, os reais interesses, discursos e beneficiários de sua construção compõem a trincheira econômica do desenvolvimento e da utilização máxima dos recursos naturais. A mudança ocorre essencialmente em torno dos interesses políticos circundantes à conquista e

manutenção do poder. Nessas implicações contextuais, estes interesses falam mais alto e os prontuários de luta e de vida destes homens e mulheres que antes eram contra e atualmente à favor da construção da estrada ficam limitados a um passado que, dependendo da finalidade, não deve ser lembrado.

Verdadeiramente, as metamorfoses dos discursos e dos interesses que envolvem a Rodovia Interoceânica Brasil/Peru se constituem em um tema relevante para compreensão dos processos políticos institucionais voltados para o desenvolvimento da região, e como este se articula e processa com os diferentes setores empresarial, econômico, político e ambiental que conformam um mosaico de disputas e interesses, sempre convergentes e divergentes.

O que percebemos, no atual estágio da construção da estrada, é que os discursos em torno desta estão visivelmente mais comedidos. De obra impulsionadora do desenvolvimento da região, a partir de uma rota de integração comercial capaz de elevar significativamente a renda pelo intercâmbio de grande quantidade de produtos, esta vem sendo ultimamente tratada como uma rota de integração de grande potencial turístico, que permitirá o fluxo de pessoas entre os países. Notadamente, a estrada foi, num primeiro momento, sobre-estimada por meio de uma ampla propaganda estatal, a qual mudou de foco e que, hodiernamente, divulga-lhe como conclusão de uma rota de integração de grande potencial turístico.

Na ausência de argumentos econômicos que mantenham a Rodovia como rota comercial de grande escala, como propagado anteriormente, o discurso político em defesa da mesma apresenta-se assentado em enfatizar outros supostos benefícios, dentre os quais, o fomento ao turismo e o aumento do fluxo de pessoas entre os países apresentam-se como os principais deles.

Nessa perspectiva, procurou-se enfatizar, no decorrer deste trabalho, as metamorfoses dos discursos e interesses em torno da construção da Rodovia Interoceânica, que sempre se mostraram pautadas nas preocupações socioambientais, como pano de fundo para as práticas efetivas do Estado, que se revelam bem afinadas com os interesses comerciais e mercadológicos do grande capital. Desconsiderando, em grande medida, a sociodiversidade da região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, D.S. "Space-times dynamics of deforestation in Brazilian Amazon". *International Journal of Remote Sensing*, v.23, n.14, p.2903-2908. 2002.

ALLEGRETTI, M.H. *A construção social de políticas ambientais: Chico Mendes e o Movimento dos Seringueiros*. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável), UNB, 2002.

AMARAL, C.E.P. *Do Estado soberano ao Estado das autonomias: regionalismo, subsidiariedade e autonomia para uma nova idéia de Estado*. Porto: Afrontamento, 1998.

AMAYO ZEVALLOS, E. "Da Amazônia ao Pacífico cruzando os Andes". *Revista de Estudos Avançados*, IEA/USP, v.7, n.17, p.117-169, janeiro-abril, 1993.

ANDERSON, P. "Balanço do Neoliberalismo". In: SADER, E.; GENTILLI, P. (Orgs.). *Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático*. 3.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

ARIMA, E.; VERISSIMO, A. "Brasil em Ação: Ameaças e Oportunidades Econômicas na Fronteira Amazônica". *Série Amazônia*, n.19. Belém: Imazon, 2002.

BALASSA, B. *The Theory of Economic Integration*. Tradução Portuguesa: Teoria da Integração Econômica. Lisboa: Livraria Clássica, 1964.

BECKER, B. Grandes Projetos e produção do espaço transnacional: uma nova estratégia do Estado na Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, n.51, p. 230-254, 1989.

_____. "Significância Contemporânea da Fronteira". In: *Fronteiras*, UNB, Brasília, 1988.

_____. "Significado geopolítico da Amazônia. Elementos para uma estratégia". In: PAVAN, C. (Coord.). *Uma Estratégia Latino-Americana para a Amazônia*. São Paulo: Memorial Da América Latina/Editora Da UNESP, 1994.

_____. "Cenários de curto prazo para o desenvolvimento da Amazônia". *Cadernos NADIAM*, Brasília: MMA, 1999.

_____. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

BIELSCHOWSKY, R. *Pensamento Econômico Brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1988.

BOBBIO, N. *Estado, governo e sociedade - para uma teoria geral da política*. 10.ed. Trad. Marco Aurélio Nogueira. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

BOISIER, S. “Política econômica, organização social e desenvolvimento regional”. In: HADDAD, P. R.; CARVALHO FERREIRA, C. M.; BOISIER, S.; ANDRADE, T.A. *Economia regional (teorias e métodos de análise)*. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil S.A. 1989.

BRANCO, S.M. *O Meio ambiente em Debate*. 26.ed. São Paulo: Moderna, 1997.

BUARQUE, S.C. *Construindo o desenvolvimento local sustentável*. Metodologia de Planejamento. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

CALAÇA, M. *Violência e resistência: o movimento dos seringueiros de Xapuri e a proposta de reserva extrativista*. Tese (Doutorado em Geociências e Ciências Exatas), Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”. Rio Claro/SP, 1993.

CAMARGO, A.L.B. *Desenvolvimento sustentável: dimensões e desafios*. Campinas: Papirus, 2003.

CAMARGO, S. A Geopolítica no Cone Sul – Discurso e Realidade. [S.L.] [s.d.] mimeo.

_____. *Militares e Geopolítica no Brasil*. Rio de Janeiro: IRI-PUC, 1982.

_____. Algumas Notas sobre o Discurso Geopolítico-Militar na América. [S.L.] [s.d.] mimeo.

CARDOSO, F.H.; MÜLLER, C. *Amazônia: Expansão do Capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1977.

CARDOSO, F.H. www.ifhc.org.br/Upload/conteudo/95_1_39.pdf Acesso em 10 de out. 2007.

CARNOY, M. *O Estado e Teoria Política*. 2.ed. Campinas/SP: Papirus, 1988.

CARRION, M, da C.; PAIM, E, S. Desvendando os interesses da IRRSA. Nucleo Amigos da Terra Brasil. Fevereiro de 2006. www.riosvivos.org.br/arquivos/iirsa_eli.pdf. acesso em 10 de outubro de 2008.

CASTRO, E.M.R. *Transformações ambientais na Amazônia: Problemas locais e desafios globais*. Belém: Terra e Civilização, 2004.

CASTRO, M.H.M. *Amazônia - soberania e desenvolvimento sustentável*. Brasília: Confea, 2007.

CAVALCANTI, C. Breve Introdução à Economia da Sustentabilidade. In: _____ (Org.). *Desenvolvimento e Natureza: estudos para uma sociedade sustentável*. São Paulo: Cortez/ Recife, PE: Fundação Joaquim Nabuco, 1998.

CHESNAIS, F. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.

CHIARELLA QUINHÕES, J.A.R. *Integração para o Desenvolvimento: Brasil/Peru: do Atlântico ao Pacífico*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 1995.

CHUQUIHUARA CHIL, L. Peru y Brasil entre el Pacífico y el Atlántico. In: CHUQUIHUARA, L. (coord.). *Entre dos Oceanos*. Cuzco/IPA: ALLPANCHIS, 1995.

COHEN, I. El concepto de integración. In: SALGADO PENÑAHERRERA, G. (Comp.). *Economía de la integración latinoamericana: Lecturas seleccionadas*. Buenos Aires: BID/INTAL, 1989. v.1, Cap. I, Contexto.

COSTA SOBRINHO, P.V. Chico Mendes: trajetória de uma liderança. In: PAULA, E.A.; SILVA, S.S. (Orgs.). *Trajectoria das lutas camponesas na Amazônia acreana*. Rio Branco: EDUFAC, 2006.

CUNHA, D.M. "A Hidrelétrica do Madeira: Estratégia para integrar ou entregar? Uma análise política e ideológica dos Planos de Desenvolvimento Energético na Amazônia". In: *I Encontro Latinoamericano Ciencias Sociales y Represas*. Salvador/Brasil: novembro 2007a.

_____. "Estratégia para integrar ou entregar? desafios e perspectivas da Interoceânica no contexto da pobreza, integração econômica e comércio internacional". In: *Seminário Internacional "Pobreza, integração econômica e comércio internacional"*. Quito/Equador: CLACSO, novembro 2007b.

CUNHA, E. *O Pacífico e a Amazônia*. 2.ed. Porto/Portugal: Livraria Chardron, 1913.

DIAZ, M.C.V.; BARROS, A.; SILVA, E.; ALENCAR, A. "Estradas e desenvolvimento social na Amazônia". In: BARROS, A. C. (Org.). *Projeto Brasil sustentável e democrático. Cadernos temáticos*, n.8, p.69-88, FASE/IPAM, 2001.

DINIZ, E. "Governabilidade, Democracia e Reforma do Estado: Os Desafios da Construção de uma Nova Ordem no Brasil nos Anos 90". *Revista Dados*, v. 38, n.3, 1995.

_____. *Globalização, Estado e Desenvolvimento: dilemas do Brasil no novo milênio*. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

DOUROJEANNI, M.J. *Estudo sobre o impacto ambiental dos projetos de estradas*. Lima: Selva Central del Peru (Instituto de Estudios Económicos do Ministério dos Transportes e Comunicações), 1981a.

_____. "Dourojeanni, MJ (1981b) Lineamientos generales para el desarrollo rural del área de influencia de la carretera Iquitos-Náuta (In Evaluación y lineamientos de manejo de suelos y bosques para el desarrollo agrario del área de influencia de la Carretera Iquitos-Náuta Ministerio de Agricultura, Organismo Regional de Desarrollo de Loreto, Lima pp. 283-321) Orientações gerais para o desenvolvimento rural da área de influência da estrada Iquitos-Náuta". In: *Avaliação e orientações para a gestão de florestas e solos para o desenvolvimento agrícola na área de influência da estrada Iquitos-Náuta Ministério da Agricultura. Agência de Desenvolvimento Regional de Loreto*, Lima, pp. 283-321, 1981b.

_____. *Amazônia: O que fazer?* Peru: Núcleo de Estudos Teológicos da Amazônia (CETA, Iquitos), 1990.

_____. Dourojeanni, MJ (1995) Evaluación ambiental de proyectos de carretera en la Amazonia (In Seminario Regional de Evaluación Ambiental de Proyectos de Desarrollo en la Amazonia Tratado de Cooperación Amazónica, Tarapoto, 9-13 de julio de 1995 12 p.) A avaliação ambiental de projectos rodoviários na Amazônia. In: *Seminário Regional de Avaliação Ambiental de Projetos de desenvolvimento na Amazônia Tratado Cooperação Amazônica*, Tarapoto, 9-13 julho, p.12, 1995. Dourojeanni, MJ 2000 Conflictos socio-ambientales en unidades de conservación de América Latina (In Atas II Congresso Brasileiro de Unidades de Conservação Campo Grande Vol. I: 35-36)

_____. “Conflito socioambiental conservação unidades na América Latina”. In: *Atas II Congresso Brasileiro de Unidades de Campo Grande Conservação*, v.I, p.35-36, 2000.

EGLER, C. A. G. *Eixos nacionais de integração e desenvolvimento: prováveis impactos ambientais*. [s/d]. Disponível em www.loget.igeo.ufrj.br. Acesso em 13 de novembro de 2008.

ESG: Escola Superior da Guerra. *Pensamento Geopolítico de Meira Mattos*. www.esg.br/pdf/publicacoes/Coletanea_MeiraMatos.pdf, Acesso em 13 de novembro de 2008.

ESTEVA, G. “Desenvolvimento”. In: SACHS, W. *Dicionário do Desenvolvimento: Guia para o Conhecimento como Poder*. Petrópolis: Vozes, 2000.

EVANS, P. “O Estado como Problema e Solução”. *Revista de Cultura e Política*, n.28/29. Rio de Janeiro: Lua Nova, 1966.

FURNIEL A.C.M. *Amazônia – a ocupação de um espaço: Internacionalização x soberania nacional (1960-1990)*. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais), Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1993.

FURTADO, C. *Desenvolvimento e Subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

GONÇALVES, C.W.P. *Geografando: Nos varadouros do Mundo. Da Territorialidade Seringalista – O Seringal – À Territorialidade Seringueira – À Reserva extrativista*. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1998.

GONÇALVES, C.W.P. *Os (des)caminhos do meio ambiente*. São Paulo: Contexto, 2002.

_____. *O desafio ambiental*. Rio de Janeiro, Record, 2004.

_____. *Amazônia, Amazôniaas*. 2.ed. São Paulo: Contexto, 2005.

_____. *Histórico dos Movimentos Ambientais no Brasil e no Mundo*. Disponível em: <http://www.fec.unicamp.br/~bdta/premissas/historico.htm> Acesso em 06 de out. de 2008.

GUDYNAS, E. “Contexto internacional y desarrollo sostenible amazônico: las posibilidades y limites de un nuevo regionalismo”. *Amazônia Política*, n.1. mar., 2003.

GUNDER, F.A. “Desenvolvimento do Subdesenvolvimento”. In: PEREIRA, L. (Org.). *Urbanização e Subdesenvolvimento*. *Monthly Review*, v.18, n.5, set., 1966.

HABERLER, G. "Some reflections on the present situation of business cycles theory". *The Review of Economic Statistics*, v.18, n.1, p.1-7, fev.1936.

HABERMAS, J. *Desenvolvimento e Subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

HIRSCHMAN, A.O. *Estratégia do Desenvolvimento Econômico*. 2.ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

IANNI, O. *Colonização e Contra Reforma Agrária na Amazônia*. Petrópolis, Vozes, 1979.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Dados Socioeconômicos da Amazônia*. Disponível em www.ibge.gov.br Acesso em 29 de out. de 2007.

IIRSA. *Iniciativa para Implantação da Infra-estrutura Regional da América do Sul*. Disponível em: www.iirsa.org Acesso em 14 de dez. 2008.

IMAZON. Instituto do Homem e do Meio Ambiente da Amazônia. *Atividades econômicas e o desmatamento na Amazônia*. Disponível em www.imazon.org.br Acesso em 29 de out. de 2007.

IVO, A. *Metamorfoses da questão democrática: governabilidade e pobreza*. Bueno Aires: Conselho Latino-Americano de Ciências Sociais – Clacso, 2001.

JOHNSON, C. *Mudança Revolucionária*. [S.L]: [s.Ed.], 1982.

KOHLHEPP, G. "Desenvolvimento regional adaptado: o caso da Amazônia brasileira". *Estudos Avançados*. São Paulo, v.6, n.16, 2002.

KOL, J. "Regionalization, Polarization and Blocformation in the World Economy". In: *Revista Integração e Especialização da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*, p.17, Coimbra, 1996.

LEFF, E. *Epistemologia ambiental*. São Paulo: Cortez, 2000.

_____. *Saber Ambiental: Sustentabilidade, Racionalidade, Complexidade, Poder*. Petrópolis: Vozes, 2005.

LIMA, D.; POZZOBON, J. "Amazônia socioambiental: sustentabilidade ecológica e diversidade social". *Estudos Avançados*, v.19, n.54, p.45-76, maio/ago., 2001.

LIRA, S. R. B. *Morte e ressurreição da SUDAM: uma análise da decadência e extinção do padrão de planejamento regional na Amazônia*. Tese doutoral apresentada no Curso de Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará. 2005.

LLOSA, E. *La batalla por la interoceánica en el sur peruano: ¿localismo o descentralismo?* Lima: IEP, 2003. (Documento de Trabajo, 129. Serie Sociología y Política, 36).

LOBÃO, R.J.S. *Cosmologias Políticas do Neocolonialismo*: como uma política pública pode se transformar em uma política do ressentimento. Tese (Doutorado em Antropologia Social), Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

MAC NEILL, J.; WINSEMIUS, P.; YAKUSHIJI, T. *Para além da interdependência: a relação entre economia mundial e a ecologia da terra*. Tradução de Alvaro Cabral. Rio de Janeiro: [s.Ed.], 1992.

MACHADO, V.F. “A Produção do Discurso do Desenvolvimento Sustentável: de Estocolmo à Rio-92”. *III Encontro da ANPPAS* - 23 a 26 de maio de 2006 Brasília-DF.

MATTOS, C.M. *Uma Geopolítica Pan-Amazônica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

MCCORMICK, J. *Rumo ao paraíso*. A história do movimento ambientalista. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1992.

MELO, S. *Presidente Lula vai inaugurar obra considerada irregular pelo TCU*. Rio Branco, 20 jan. 06. Disponível em <http://ef.amazonia.org.br/noticias/print.cfm?id=195529>> Acesso em nov. de 2006.

MENDES, A.D. *A invenção da Amazônia*. Alinhavos para uma história de futuro. [S.L.]: BASA, 2006a.

_____. *Amazônia. Terra & Civilização*. Uma trajetória de 60 anos. [S.L.]: BASA, 2006b.

MÉSZÁROS, I. *Para além do capital - rumo a uma teoria da transição*. Tradução de Paulo César Castanheira e Sérgio Lessa. São Paulo: Boitempo Editorial/Campinas: Editora da UNICAMP, 2002.

MIYAZAKI, S. *O Novo Regionalismo Econômico Asiático*. Revista Contexto Internacional. Rio de Janeiro, vol. 27, no 1, janeiro/junho 2005, pp. 101-125.

MIYAMOTO, S. *A Geopolítica e o Brasil Potência*. São Paulo: UNESP, 1985.

_____. O Projeto Calha Norte e a Ocupação do Espaço Amazônico. 1989. mimeo.

_____. “Amazônia, Militares e Fronteiras”. In: _____. *Antropologia e Indigenismo*. Rio de Janeiro: Museu Nacional, 1990.

MIRANDA, J. B. *Amazônia – área cobiçada*. Porto Alegre: AGE, 2005.

MIRANDA, E. “A mundialização financeira frente ao neoliberalismo”. *Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC*, v. 2, n.1 (2), janeiro-junho/2004, p. 41-51

MORE, R. F. *Integração Econômica Internacional*. Teresina: Jus Navegandi, Outubro/2002. Disponível em: <http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=3307>. Acessado em 10/09/2008.

MOREIRA, R. *Renda da natureza e territorialização do capital: competição reinterpretando a renda da terra na competição intercapitalista*. Rio de Janeiro: UFRJ/CPDA, 1995. Estudos, n.4.

MUNASINGHE, M. “Como os economistas veem o desenvolvimento sustentável”. *Finanças & Desenvolvimento*, v.13, n.4, p.16-19, dez.1994.

MUZIO, G. *A globalização como o estágio de perfeição do paradigma moderno: uma estratégia possível para sobreviver à coerência do processo*. [S.L.]: [s.ed.], 1999.

MYRDAL, G. *Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas*. Rio de Janeiro: UFMG Biblioteca Universitária, 1960.

NOBRE, M.; AMAZONAS, M.C. (Orgs.). *Desenvolvimento sustentável: a institucionalização de um conceito*. Brasília: IBAMA, 2002.

NYE, J.S. *Compreender os Conflitos Internacionais - Uma Introdução à Teoria e à História*. [S.L.]: Gradiva, 2002.

OLIVEIRA, F.; PAOLI, M.C. *Os sentidos da democracia: políticas do dissenso e hegemonia global*. Petrópolis, RJ: Vozes; Brasília: NEDIC, 1977.

OLIVEIRA, G.B.; SOUZA LIMA, J.E. “Elementos endógenos do desenvolvimento regional: Considerações sobre o papel da sociedade local no processo de desenvolvimento sustentável”. *Revista FAE*, Curitiba, v.6, n.2, p.29-37, maio/dez. 2003.

OLIVEIRA, G.B. “Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento”. *Revista da FAE*, Curitiba, v.5, n.2, p.41-48, maio/ago. 2002.

OOSTEN, C.V. “Desde “Cambios climáticos” hacia “Sociedades locales diseñando soluciones regionales”. La formación de un espacio de gobernanza transfronteriza en la Amazonia Suroccidental”. *Simpósio de Investigação Socioambiental na Fronteira Trinacional Amazônica. Brasil, Bolívia e Peru*: Universidade Federal do Acre/ UFAC/Brasil; Universidade Amazônica de Pando/UAP/Peru e Universidade Nacional amazônica de Madre de Dios/UNAMAD/Bolívia, 16 a 17 de novembro de 2007.

PAGOTTO, C. “Movimentos e Práticas Sociais no Jogo das Transformações Político-Econômicas”. *Revista Espaço Acadêmico*, Maringá/PR, v.1, p. 1-3, 2006. Disponível Em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/cuba/if/marx/documentos/22/Movimentos%20e%20pr%20eticas%20sociais....pdf>. Acesso em 14 de out. de 2008.

PAIVA, M. A. *O Estado contra o campesinato: um estudo dos conflitos pela posse da terra no Sul do Amazonas*. Dissertação apresentada do Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Acre, 2008.

PAULA, E.A. *(Des)envolvimento insustentável na Amazônia Ocidental: dos missionários do progresso aos mercadores da natureza*. Rio Branco: Edufac, 2005.

- PAULA, D.A. *Fim de Linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. Tese (Doutoral em História), Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2000.
- PEREIRA, L. C. B. “A reforma do Estado dos anos 90: lógica e mecanismos de controle”. *Lua Nova Revista de Cultura e Política*, n. 45, 1997 49-95. *Desarrollo Económico* 38(150) July 1997.
- PERROUX, F. “O Conceito de Pólo de Desenvolvimento”. In: SCHWARTZMAN, J. (Org.) *Economia Regional: textos escolhidos*. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 1977 (primeira edição: *Note sur la notion de pôle de croissance*, 1955).
- PHILIP L. K. *Pensamento Geopolítico de Meira Mattos*. 1982. www.esg.br/pdf/publicacoes/Coletanea_MeiraMatos.pdf, acesso em 13 de novembro de 2008
- PICOLI, F. *O capital e a devastação da Amazônia*. São Paulo: Expressão Popular, 2006.
- POLANYI, K. *A Grande transformação*. Rio de Janeiro: Campus, 1980.
- PRADO, S. *Intervenção Estatal, Privatização e Fiscalidade: um estudo sobre a constituição e a crise do setor produtivo estatal no Brasil e os processos de privatização a nível mundial*. Tese (Doutorado em Economia), Instituto de Economia da Unicamp, Campinas, 1994.
- RÊGO, J.F. *Estado Capitalista e Políticas Públicas (Estado brasileiro, processo de ocupação capitalista e extrativismo da borracha na Amazônia)*. Campina Grande (PB): UFPB, 1992.
- REUTER, P. *Sur quelques limites du droit des organisations internationales*. Festschrift für Rudolf Bindschedler. Bern: Verlag Stämpfli & Co., 1980.
- ROBSON, P. *Teoria econômica da integração internacional*. Coimbra/Portugal: Coimbra, 1985.
- ROLIM, C.F.C. *Integração Competitiva e Território: que fazer com as regiões excluídas?* [S.L.]: [s.ed.], [s.d.].
- ROSENSTEIN-RODAN, P. “Problems of industrialization of Eastern and South-Eastern Europe”. *Economic Journal*, 53(3), 1943.
- ROSTOW, W. *Etapas do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Zahar, 1961.
- SANT’ANNA, J.A. *Rede básica de transportes da Amazônia*. Brasília: Ipea – Instituto de Pesquisas Economia Aplicada, 1998.
- SENHORAS, E.M.; GUZZI, A.C. *A Amazônia, o pacífico e a problemática da Integração de Infra-estrutura regional na América do Sul*. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais), San Tiago Dantas, UNESP-UNICAMP-PUCSP, São Paulo, [s.d.].
- SERRES, M. *O contrato natural*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1991.
- SILVA, M.I.C. *Amazônia e política de defesa no Brasil (1985-2002)*. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

SOUZA, H.J. *O capital transnacional e o Estado*. Petrópolis: Vozes, 1985.

SOUZA, I.P.D. *Soberania e governança ambiental na Amazônia Sul-ocidental: um olhar sobre a iniciativa MAP*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional), UFAC, Rio Branco, 2007.

STANLEY, E.H. *Introduction to Econophysics: Correlations and Complexity in Finance*. [S.L.]: Cambridge University Press, 2000.

TEIXEIRA, A. *Desafios políticos e socioambientais da governança global na Amazônia: a emergência do programa piloto para a proteção das florestas tropicais do Brasil (PPG-7)*. [S.L.]: [s.Ed.], 2003.

UDERMAN, S. “O Estado e a formulação de Políticas de Desenvolvimento regional”. *Revista Econômica do Nordeste*, Fortaleza, v.39, n.2, abr.-jun. 2008.

ULHOA, W. *Estratégias Competitivas no Brasil e Abertura Comercial na Década de 90, 2003*. Disponível em: <http://www.cesuc.br/revista/ed-3/estrat_comp_no_brasil_e_abertura_comerc_na_decada_de_90.pdf>. Acesso em: 17 de out. de 2008.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)