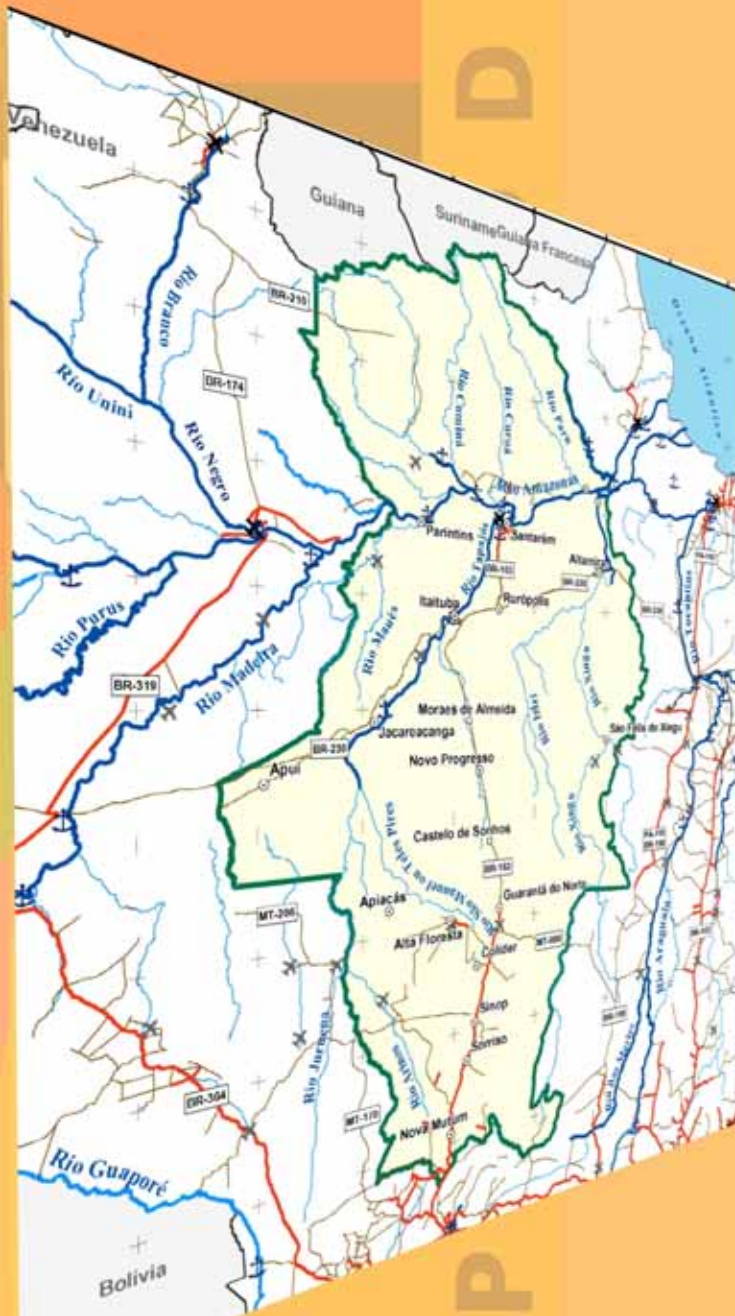


DOS

U M P



Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá - Santarém

junho 2006

Grupo de Trabalho Interministerial
Decreto de 15 de março de 2004

Casa Civil
da Presidência da República



**GRUPO DE TRABALHO INTERMINISTERIAL
PLANO BR-163 SUSTENTÁVEL**

Decreto de 15 de março de 2004

Casa Civil da Presidência da República

Secretaria-Geral da Presidência da República

Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

Ministério das Cidades

Ministério da Ciência e Tecnologia

Ministério da Cultura

Ministério da Defesa

Ministério do Desenvolvimento Agrário

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome

Ministério da Educação

Ministério da Integração Nacional

Ministério da Justiça

Ministério do Meio Ambiente

Ministério de Minas e Energia

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

Ministério da Saúde

Ministério do Trabalho e Emprego

Ministério dos Transportes

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

1.	INTRODUÇÃO	1
1.1	O Plano BR-163 Sustentável	2
1.2	Ações Implementadas no Âmbito do Plano BR-163 Sustentável	3
2.	ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PLANO: DELIMITAÇÃO E SUB-REGIONALIZAÇÃO	9
2.1	Delimitação da Área do Plano	9
2.2	Estrutura Espacial e Sub-Regionalização	10
3.	DIAGNÓSTICO SÓCIO-ECONÔMICO E AMBIENTAL	13
3.1	Diagnóstico Geral da Área do Plano	13
3.1.1	Contexto Natural	13
3.1.2	Contexto Histórico do Processo de Ocupação da Área	15
3.1.3	Situação Fundiária	20
3.1.4	Contexto Demográfico	25
3.1.5	Contexto Econômico	30
3.1.6	Infra-Estrutura	39
3.1.7	Contexto Social	45
3.2	Diagnóstico das Mesorregiões e Sub-Áreas	50
3.2.1	Mesorregião Norte – Calha do Amazonas e Transamazônica	51
3.2.2	Mesorregião Central – Médio Xingu/Tapajós	59
3.2.3	Mesorregião Sul – Norte Mato-Grossense	66
4.	CENÁRIOS PARA O FUTURO	74
5.	OBJETIVOS E DIRETRIZES	75
5.1	Objetivo Geral	75
5.2	Objetivos Específicos	75
5.3	Diretrizes Gerais	76
6.	ESTRATÉGIA DO PLANO	77
6.1	Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental	79
6.1.1	Planejamento Territorial para o Desenvolvimento Sustentável	80
6.1.2	Ordenamento Fundiário	83
6.1.3	Criação e Consolidação de Unidades de Conservação	85
6.1.4	Regularização e Proteção de Terras Indígenas	88
6.1.5	Pactos Sociais para o Manejo de Recursos Naturais	89
6.1.6	Monitoramento e Controle Ambiental	90

6.2	Infra-Estrutura para o Desenvolvimento	93
6.2.1	Sistema de Transportes	94
6.2.2	Sistema Energético	97
6.2.3	Sistema de Comunicações	98
6.2.4	Sistema de Armazenagem	99
6.3	Fomento a Atividades Produtivas Sustentáveis	100
6.3.1	Cadeias Produtivas e Arranjos Produtivos Locais	101
6.3.2	Fortalecimento da Produção Familiar	104
6.3.3	Uso Sustentável da Floresta	106
6.3.4	Economia Solidária	108
6.3.5	Turismo Ecológico	108
6.3.6	Instrumentos de Promoção do Desenvolvimento	109
6.3.7	Sustentabilidade da Produção Mineral	115
6.4	Inclusão Social e Cidadania	115
6.4.1	Ações na Área de Segurança Pública	118
6.4.2	Ações na Área de Saúde	120
6.4.3	Ações na Área de Educação	122
6.4.4	Ações na Área de Desenvolvimento Agrário	123
6.4.5	Ações na Área de Trabalho, Emprego e Renda	123
6.4.6	Ações na Área de Desenvolvimento Social e Combate à Fome	124
6.4.7	Ações na Área de Comunidades Indígenas	126
7.	MODELO DE GESTÃO DO PLANO	130
7.1	A Câmara de Políticas de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional	132
7.2	Conselho Gestor do Plano BR-163 Sustentável	132
7.3	Comitê Gestor do Plano BR-163 Sustentável	132
7.4	Gerência Regional do Plano BR-163 Sustentável	133
7.5	Gerências Locais do Plano BR-163 Sustentável	134
7.6	Instâncias de Participação Social	135
7.7	Fórum Regional	135
7.8	Sistema de Monitoramento e Avaliação	137
7.9	Sistema de Informações	138
7.10	Fortalecimento Institucional	139

ANEXOS

ANEXO 1	Lista de Siglas Utilizadas	141
ANEXO 2	Relação de Municípios da Área do Plano por Mesorregiões e Sub-Áreas	147
ANEXO 3	Mapas e Cartogramas	161

APRESENTAÇÃO

Este documento constitui a versão final do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163, Trecho Cuiabá-Santarém (Plano BR-163 Sustentável). Trata-se, sobretudo, de um plano estratégico de desenvolvimento regional, referenciado no Plano Amazônia Sustentável (PAS), que estabelece novos paradigmas para o desenvolvimento da Amazônia Brasileira, mas é também um plano operacional, referenciado à implementação de ações e políticas governamentais em toda a região.

A elaboração do Plano BR-163 Sustentável esteve a cargo do Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) instituído por Decreto em 15 de março de 2004, coordenado pela Casa Civil da Presidência da República e integrado por vinte Órgãos Federais – Ministérios e Órgãos da Presidência da República.

Esta versão final do Plano incorpora elementos que constavam no documento inicial de junho de 2004 e na versão preliminar do Plano de março de 2005, além de uma série de propostas advindas de diversos setores da sociedade e governos locais, apresentadas nas consultas públicas realizadas em julho de 2004 e abril de 2005, nas audiências públicas do EIA-RIMA relativas à pavimentação da rodovia BR-163 e em eventos promovidos por um consórcio de movimentos sociais e outras entidades da sociedade civil. A elaboração do documento também foi subsidiada por um diagnóstico, que analisou características e tendências econômicas, sociais, ambientais, políticas e institucionais da região.

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

Etapas e cronologia de elaboração do Plano

A elaboração do Plano BR-163 Sustentável compreendeu as seguintes etapas e cronologia:

- 1) *Fevereiro de 2004* – Preparação de um documento inicial, estabelecendo a proposição e metodologia de elaboração de um plano de desenvolvimento regional sustentável para a área de influência da BR-163;
- 2) *Março de 2004* – Criação, por Decreto, do Grupo de Trabalho Interministerial responsável pela elaboração e implementação do Plano;
- 3) *Abril a junho de 2004* - Elaboração de um documento inicial para discussão pública, a partir das discussões no âmbito do GTI e das contribuições provenientes de diversas origens (governos estaduais, municipais, entidades empresariais e de trabalhadores, fóruns da sociedade civil, etc);

- 4) *Julho de 2004* - Realização da primeira etapa de consultas públicas, com o objetivo de acolher propostas e sugestões dos diversos segmentos sociais e instâncias interessadas (governos estaduais, prefeituras, entidades representativas do empresariado e dos trabalhadores, da sociedade civil, etc);
- 5) *Agosto de 2004 a março de 2005* - Elaboração da versão preliminar do Plano BR-163 Sustentável, contendo um conjunto de diretrizes estratégicas e ações prioritárias;
- 6) *Abril de 2005* – Realização da segunda etapa de consultas públicas, com o objetivo de submeter a versão preliminar do Plano à apreciação da sociedade local, visando à negociação de acordos sobre diretrizes estratégicas, ações prioritárias e processo de institucionalização;
- 7) *Maio de 2005 a maio de 2006* – Elaboração da versão final do Plano, contendo ajustes e um maior detalhamento de sua estratégia de implementação, levando em conta os resultados da segunda etapa de consultas públicas;
- 8) *Maio de 2006* – Análise da versão e aprovação do Plano pelo GT Interministerial; e
- 9) *Junho de 2006* – Lançamento oficial do Plano BR-163 Sustentável.

1. INTRODUÇÃO

O Governo Federal tem como prioridade a viabilização de um novo modelo de desenvolvimento na Região Amazônica, baseado na inclusão social, na redução das desigualdades sócio-econômicas, no respeito à diversidade cultural, na viabilização de atividades econômicas dinâmicas e competitivas que gerem emprego e renda e no uso sustentável dos recursos naturais, com a valorização da biodiversidade e a manutenção do equilíbrio ecológico desse importante patrimônio brasileiro.

Essas diretrizes fundamentam o Plano Amazônia Sustentável (PAS), cujo documento-base está sendo finalizado pelo Governo Federal em parceria com os governos estaduais da Região Amazônica e deverá ser objeto de consultas no âmbito da sociedade amazônica durante 2006. O PAS representa um grande avanço nas políticas públicas para a Amazônia, estabelecendo as diretrizes gerais para a implantação de um novo modelo de desenvolvimento sustentável da região. A estratégia do PAS contempla cinco eixos temáticos: (1) produção sustentável com inovação e competitividade; (2) inclusão social e cidadania; (3) gestão ambiental e ordenamento do território; (4) infra-estrutura para o desenvolvimento; e (5) novo padrão de financiamento. Uma característica fundamental do PAS é o reconhecimento da necessidade de uma estratégia flexível e “regionalizada”, capaz de se adaptar à enorme diversidade social, econômica e ambiental da Amazônia brasileira.

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

Também baseada nas diretrizes do PAS, uma outra iniciativa estratégica do Governo, em curso na região amazônica e que interage diretamente como o Plano BR-163 Sustentável e que merece citação é o Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal. O objetivo geral desse Plano é promover a redução das taxas de desmatamento na Amazônia por meio de um conjunto de ações integradas nas áreas de ordenamento territorial e fundiário, monitoramento e controle, fomento a atividades produtivas sustentáveis e planejamento estratégico de obras de infra-estrutura. A estratégia de implementação do Plano de Ação contempla parcerias entre os diferentes níveis do Governo, bem como a participação ativa da sociedade civil.

1.1 O Plano BR-163 Sustentável

A rodovia BR-163, no trecho Cuiabá-Santarém, possui 1.780 km e atravessa uma das regiões mais importantes da Amazônia do ponto de vista do potencial econômico, diversidade biológica, riquezas naturais e diversidade étnica e cultural. Nessa região há uma paisagem diversa formada pelos biomas da Floresta Amazônica e do Cerrado e por áreas de transição. A região faz parte da bacia hidrográfica do rio Amazonas, a maior do mundo, abrangendo duas de suas maiores sub-bacias (Teles Pires/Tapajós e Xingu/Iriri), além de dezenas de tributários. Dessa riqueza natural dependem aproximadamente dois milhões de habitantes, envolvendo diversos grupos sociais e econômicos. Além disso, a Região Centro-Norte do Mato Grosso abriga um dos pólos agrícolas mais produtivos do País, com destaque para a produção de soja.

O estado precário das rodovias na região tem sido um grave obstáculo para o desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida de sua população. Por essa razão, a pavimentação dessa rodovia tem sido longamente reclamada pelos segmentos sociais e empresariais que dela necessitam para o escoamento dos seus produtos e para o atendimento às suas demandas básicas. Essa reivindicação de mais de três décadas é agora uma das prioridades do Governo Federal para a Amazônia.

A percepção das vantagens de escoar a crescente produção agrícola do Norte de Mato Grosso, pelos portos de Miritituba (próximo à Itaituba) ou de Santarém, no Pará, tornou o asfaltamento da BR-163 uma obra estratégica para o desenvolvimento regional e nacional. Estima-se uma expressiva redução nos custos de transporte da safra agrícola por essa via, em comparação com as principais rotas atualmente utilizadas, que se destinam aos portos de Paranaguá e Santos. A obra servirá, também, para escoar produtos eletro-eletrônicos da Zona Franca de Manaus, carne, madeira e produtos agro-florestais destinados ao mercado do Centro-Sul do País.

Os resultados de 16 consultas públicas, incluindo uma com as populações indígenas, realizadas na região em 2004 e 2005, mostraram que a pavimentação da BR-163 é também defendida pela sociedade local na expectativa de que a obra dinamize a economia e contribua para melhores condições de vida das populações que residem em municípios com graves problemas sociais, escassez de emprego, serviços sociais precários e infra-estrutura incipiente. Ademais, os movimentos sociais, em parceria com organizações não-governamentais (ONG), reivindicam, em caráter prioritário, o combate à violência e à grilagem de áreas públicas, assim como a alocação de recursos financeiros no apoio à produção familiar e às populações tradicionais.

Não obstante seus potenciais benefícios sociais e econômicos, a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém, na ausência de um plano estratégico, poderia agravar os impactos sociais e ambientais indesejáveis na sua área de influência. Esses impactos se relacionam ao aumento de migrações

desordenadas, grilagem e ocupação irregular de terras públicas, concentração fundiária, desmatamento, queimadas, incêndios florestais e exploração não-sustentável dos recursos naturais, aumento da criminalidade e agravamento das condições de saúde pública, tudo isso agravado pela presença ainda insuficiente do poder público na região.

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

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

Em suma, o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 é uma iniciativa pioneira no planejamento integrado para o desenvolvimento sustentável da Amazônia. Trata-se de uma experiência piloto de implementação das diretrizes do Plano Amazônia Sustentável (PAS), em que a participação de todos – governos federal, estaduais e municipais, sociedade civil e setor privado – é imprescindível.

1.2 Ações Implementadas no Âmbito do Plano BR-163 Sustentável

O Plano BR-163 Sustentável já está em plena execução. Os documentos iniciais do Plano, discutidos nas consultas públicas, previam que, concomitantemente ao processo de elaboração do Plano, o Governo Federal, em conjunto com os governos estaduais e outros parceiros, iniciaria a execução de uma série de ações, algumas emergenciais e outras estruturantes, relacionadas à necessidade de fortalecer a presença do Estado e a implantar o Estado de Direito na região. Desde então, várias ações vêm sendo implementadas para promover o ordenamento fundiário e territorial, o monitoramento e o controle ambiental, o fomento a atividades produtivas sustentáveis e o fortalecimento da segurança pública e

promoção da cidadania. Em alguns casos, essas ações se articulam com o Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal, merecendo destaque as seguintes:

1.2.1 Ordenamento Fundiário e Territorial.

- a) Expedição da Portaria Conjunta nº 10 do INCRA/MDA, de 1º/12/04, que cria mecanismos para promover o ordenamento fundiário e inibir práticas de grilagem em terras públicas, muitas vezes relacionadas a atos de violência e à exploração predatória dos recursos naturais.
- b) Aprovação da Lei nº 11.196/2005, que define novos parâmetros para a regularização de ocupações entre 100 e 500 hectares em terras públicas.
- c) Realização, pela Polícia Federal, da “Operação Faroeste”, com o objetivo de desarticular as quadrilhas especializadas em “grilagem” de terras públicas atuantes no oeste do Pará (com a detenção de um conjunto de pessoas, inclusive ocupantes de cargos públicos, para averiguação e apuração de responsabilidades).
- d) Criação da Superintendência Regional do INCRA em Santarém (SR 30/E) em maio de 2005 e recuperação das sedes em Santarém e Altamira; recuperação da frota de veículos; aquisição de novas viaturas e computadores; informatização dos escritórios; contratação de servidores temporários e realização de concurso público para contratação de 90 técnicos.
- e) Criação, em 2005, de 19 Projetos de Desenvolvimento Sustentável – PDS, em uma área de 1,2 milhão de hectares e capacidade de assentamento de cerca de 6.200 famílias.
- f) Assentamento de 18.000 famílias, extrapolando em 20% a meta prevista para a SR 30/E em 2005 que era de 15.000 famílias.
- g) Realização, pelo INCRA, de levantamento sócio-econômico e legitimação de sete Áreas Quilombolas em Santarém e Oriximiná/PA.
- h) Realização, pelo INCRA, de cadastramento de 500 posses em Novo Progresso, Itaituba, Santarém e Altamira (localidade de Castelo de Sonhos).
- i) Realização de georreferenciamento de 6.126 lotes nas glebas Curuá-Una, Pacajá e Belo Monte totalizando cerca de 1,5 milhão de hectares.
- j) Instituição de cinco Áreas de Limitação Administrativa Provisória (mediante a Medida Provisória nº 239) no sudoeste do Pará, num total de 8,2 milhões de hectares de terras públicas federais e criação de Grupo de Trabalho Técnico para a realização de estudos e posterior definição, após discussão com o Governo do Pará e representantes da sociedade local, de sua melhor destinação. Essa ação resultou na criação de um mosaico de unidades de conservação apresentados no item “n”.

- k) Realização, pelo Ministério da Integração Nacional, através da Agência de Desenvolvimento da Amazônia (ADA), de investimento de R\$ 5 milhões para a elaboração do Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) da Área de Influência da BR-163, projeto coordenado pela EMBRAPA Amazônia Oriental e tendo a participação do IBGE, SIPAM, DNPM, CPRM, MPEG, UFPA e SECTAM/PA.
- l) Realização, pelo Ministério do Meio Ambiente, de investimento de cerca de R\$ 7 milhões para a elaboração de Planos Diretores Municipais (PDM), ZEE Municipais e “Agendas 21” em 23 municípios da área de influência da BR-163.
- m) Criação de um mosaico de unidades de conservação no centro-oeste do Pará entre novembro de 2004 e fevereiro de 2005, compreendendo uma área total de 5,84 milhões de hectares, consistindo na criação de duas novas unidades de conservação de uso sustentável em novembro de 2004: Reserva Extrativista Verde para Sempre (1.288 mil hectares) e Reserva Extrativista do Riozinho do Anfrísio (736 mil hectares), com o objetivo de garantir os direitos de populações tradicionais e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais, e na criação de duas novas unidades de conservação de proteção integral em fevereiro de 2005: Estação Ecológica da Terra do Meio (3.373 mil hectares) e Parque Nacional da Serra do Pardo (445 mil hectares), com o objetivo de neutralizar as ações predatórias ao ambiente em terras públicas.
- n) Criação de um mosaico de Unidades de Conservação em parte da Área de Limitação Administrativa Provisória - ALAP do sudoeste do Pará, entre maio de 2005 e fevereiro de 2006, num total de 6,8 milhões de hectares, com o objetivo de fomentar a produção florestal madeireira e não-madeireira em bases sustentáveis, ordenar as atividades garimpeiras e assegurar a preservação do meio ambiente. As novas unidades de conservação de uso sustentável somam 4,9 milhões de hectares, incluindo a Floresta Nacional do Jamanxim (1.301 mil hectares), a Floresta Nacional do Crepori (740 mil hectares), a Floresta Nacional Amana (540 mil hectares), a Floresta Nacional do Trairão (257 mil hectares) e a Área de Proteção Ambiental do Tapajós (2.059 mil hectares), esta última envolvendo a quase totalidade da Reserva Garimpeira do Tapajós. As novas unidades de conservação de proteção integral somam 1,9 milhões de hectares, compreendendo a Reserva Biológica Nascentes da Serra do Cachimbo (342 mil hectares), o Parque Nacional do Jamanxim (859 mil hectares), o Parque Nacional do Rio Novo (537 mil hectares) e a ampliação do Parque Nacional da Amazônia (167 mil hectares).
- o) Criação de um mosaico de Unidades de Conservação no sudeste do Amazonas, capitaneada pelo Governo Estadual, com sete unidades de conservação, num total de 2,31 milhões de hectares, compreendendo o Parque Estadual Sucunduri (808 mil hectares), as Florestas Estaduais Sucunduri (493 mil ha), Aripuanã (336 mil ha) e Apuí (186 mil ha); a Reserva Extrativista do

Guariba (150 mil ha) e as Reservas de Desenvolvimento Sustentável Aripuanã (224 mil ha) e Bararati (114 mil ha), que se somam ao Parque Nacional Jatuarana, criado em 2002, com 837 mil hectares.

1.2.2 Monitoramento, Controle e Gestão Ambiental.

- a) Instalação, em 2004, de três bases do IBAMA, localizadas nos municípios de Altamira, Itaituba e Alta Floresta e outras três em 2005, localizadas em Novo Progresso, Garantã do Norte e Sinop.
- b) Instalação do Sistema Integrado de Alerta ao Desmatamento (SIAD) no Centro Técnico Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), localizado em Belém, constituindo-se em mais um instrumento importante no combate ao desmatamento ilegal da área do Plano BR-163 Sustentável.
- c) Instalação do Sistema de Detecção de Desmatamento (DETER) permitindo o monitoramento “quase instantâneo” do desmatamento em toda a região Amazônica.
- d) Realização de operações integradas da Polícia Federal e do IBAMA, no combate a crimes relacionados à exploração e transporte florestal na Amazônia (Operações Curupira e Ouro Verde).
- e) Operação conjunta de fiscalização entre o IBAMA, a Polícia Federal e a FUNAI contra o desmatamento nas Terras Indígenas Kaiabi, Baú e Menkrangnoti e Parque do Xingu.

1.2.3 Fortalecimento da Segurança Pública.

- a) Fortalecimento da presença da Polícia Federal na região com a instalação de posto em Altamira e, posteriormente, sua transformação em delegacia.
- b) Elaboração de projetos visando à instalação em 2006 de três postos da Polícia Rodoviária Federal nos municípios de Itaituba, Novo Progresso e Garantã do Norte, com futura transformação do posto de Novo Progresso em delegacia.

1.2.4 Infra-Estrutura de Transportes e Energia

- a) Realização pelo Ministério dos Transportes de investimento de R\$ 40 milhões em 2005/06 para a manutenção das BR-163 e BR-230, garantindo condições de trafegabilidade.
- b) Ampliação da Linha de Transmissão de Tucuruí até à localidade de Caracol, no município de Trairão (PA).

- c) Ligação, pelo Ministério de Minas e Energia, de milhares de novos domicílios, urbanos e rurais, à rede de energia elétrica, no âmbito do Programa “Luz para Todos”.
- d) Licitação e construção de 120 Km de estradas em Projetos de Desenvolvimento Sustentável - PDS e Projetos de Assentamento - PA em Anapu, Rurópolis e Itaituba e empenho de R\$ 500 mil para construção de estradas em Medicilândia - PA.
- e) Construção de seis Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCH) nos PA de Moju e Corta Corda para atendimento de duas mil famílias.

1.2.5 Fomento a Atividades Produtivas Sustentáveis.

- a) Aprovação, pelo Congresso Nacional, da Lei nº 11.284 de março de 2006 sobre a Gestão de Florestas Públicas, prevendo a concessão para fins de manejo florestal sustentável como uma das alternativas para a destinação de terras públicas e a criação de novos empregos formais, neutralizando a grilagem de terras.
- b) Criação do Distrito Florestal Sustentável da BR-163, envolvendo uma área de 16 milhões de hectares, instituindo uma política de incentivo à produção florestal sustentável na região com potencial de produzir de 3 a 6 milhões de m³ de madeira em tora, 50 a 300 MW a partir do aproveitamento dos resíduos florestais e gerar cerca de 100 mil empregos e renda de R\$ 740 milhões com a cadeia florestal.
- c) Assinatura do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) pelo IBAMA, Ministério Público e Setor Madeireiro para liberação de Planos de Manejo Florestal do Oeste do Pará que foram suspensos devido a não regularização das terras exploradas.
- d) Destinação de 1,43 milhão de hectares de terras públicas federais compreendidas na ALAP do sudoeste do Pará para a consolidação e expansão da atividade agropecuária nos eixos da BR-163, BR-230 e rodovia Transgarimpeira, e de 2,06 milhões de hectares voltados para o garimpo e a mineração em geral.
- e) Lançamento do edital do projeto Alternativas ao Desmatamento e Queimada (PADEQ), com chamada específica para a Área da BR-163 e aprovação de 7 projetos no Mato Grosso (R\$ 2 milhões) e 6 projetos no Pará (R\$ 1,6 milhão).
- f) Implantação do GESTAR (Programa de Gestão Ambiental Rural) em Itaituba, Santarém e Alta Floresta (Portal da Amazônia).
- g) Implantação do Pólo do Programa de Desenvolvimento Sustentável da Produção Familiar Rural (PROAMBIENTE) da Transamazônica (Anapu, Pacajá, Senador José Porfírio).

- h) Implantação, pela Agência de Desenvolvimento da Amazônia (ADA), do Núcleo de Desenvolvimento Sustentável da Amazônia em Santarém (no local onde funcionava o Centro de Tecnologia da Madeira).
- i) Elaboração, pela ADA, do estudo “Arranjos Produtivos Locais da BR-163: Contribuições ao Planejamento Estratégico Territorial”, com o objetivo de identificar as principais cadeias produtivas e as vocações regionais.

1.2.6 Inclusão Social e Promoção da Cidadania.

- a) Atendimento do Programa Bolsa-Família do Ministério do Desenvolvimento Social em 67 (dos 73) municípios da região, com o beneficiamento de 98.287 famílias, num repasse mensal de R\$ 7,65 milhões, atendendo 66% das famílias pobres da área.
- b) Empenho de R\$ 26 milhões para crédito de apoio e habitação para famílias residentes nas Florestas Nacionais do Tapajós e Saraca-Taquera, Reservas Extrativistas Verde para Sempre e Tapajós Arapiuns, Projetos de Desenvolvimento Sustentável de Cupari, Divinópolis e Novo Mundo e Projetos de Assentamento de Moju e Pueru. Ainda em 2005, foram liberados R\$ 13,3 milhões em 1.800 operações de crédito de apoio e habitação para famílias da RESEX Tapajós-Arapiuns e PAs do Oeste do Pará (R\$ 7,4 mil/família).
- c) Inserção de novos Municípios e ampliação do atendimento do Programa de Erradicação do Trabalho Infantil (PETI) do Ministério do Desenvolvimento Social.
- d) Ação conjunta da Polícia Federal e do Ministério do Trabalho e Emprego no combate à utilização de trabalho escravo.
- e) Implantação de três Territórios Rurais de Desenvolvimento Sustentável pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário.
- f) Capacitação de Agentes Ambientais Voluntários Indígenas para o controle e monitoramento do desmatamento em Terras Indígenas no Parque do Xingu, Panará, Bau, Kayapó, Badjonkore, Menkrangnoti e Capoto/Jarina.
- g) Atendimento de 6,5 mil estudantes (alfabetização, 1ª a 4ª séries e escolarização de jovens e adultos) pelo Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária – PRONERA.

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

2.1 Delimitação da Área do Plano

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

- a) A efetiva influência exercida pela rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), considerando a ampliação da escala e da velocidade características da atual dinâmica de ocupação territorial e de uso dos recursos naturais na fronteira amazônica, que tornou obsoleto o critério de impactos de 50 km para cada lado do eixo rodoviário, justificando a previsão de efeitos em território muito maior;
- b) A presença de estradas, associadas a fluxos demográficos e relações econômicas já conhecidas, que balizam dinâmicas em áreas próximas e tendem a afetar o território em torno da rodovia, inclusive e sobretudo as frentes de expansão que atuam a partir de São Félix do Xingu para a Terra do Meio, do Norte do Mato Grosso em direção ao Sudoeste do Pará e ao Sudeste do Estado do Amazonas (Apuí). Não menos importante é o processo, já em curso, de grilagem das terras públicas acompanhadas de desflorestamento nessas áreas;
- c) A nova abordagem do planejamento, que visa à concertação das políticas setoriais no território.

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

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

Deve-se destacar também que se buscou respeitar a integridade e a identidade territorial de unidades étnicas e socioambientais localizadas na área de abrangência do Plano, implicando no cômputo de suas ações o polígono total das Terras Indígenas cujas áreas são cortadas ou adjacentes à área de abrangência. Pelo primeiro critério são consideradas como foco da ação do Plano toda a extensão do Parque Indígena do Xingu e das Terras Indígenas (TI) Kaiapó, Capoto-Jarina, Parque do Tumucumaque e Trombetas/ Mapuera. As Terras Indígenas cujos limites dos polígonos encontram-se imediatamente adjacentes aos limites da área de abrangência do Plano e possuem inerente vinculação étnico-cultural com as Terras Indígenas já inseridas e, portanto, compartilhando dos mesmos conflitos sócio-ambientais existentes ou potenciais, também são consideradas dentro das políticas públicas voltadas para as populações indígenas no Plano BR-163.

Nesse caso se enquadram as seguintes Terras Indígenas: Parabubure, Ubawawe e Chão Preto, da etnia Xavante - pertencente à mesma unidade cultural da TI Marechal Rondon (já inserida na área de abrangência); TI Santana, da etnia Bakairi, pertencente à mesma unidade cultural da TI Bakairi; TI Wawi, pertencente à unidade cultural do Parque do Xingu; TI Xikrin do Rio Catete, da etnia dos Kaiapó, pertencente à unidade cultural das 5 TI da etnia Kaiapó; TI Escondido e TI Erikbaktsa, da etnia Erikbaktsa; TI Irantxe, da etnia Irantxe, com estreito vínculo com as TI Ponte de Pedra e TI Pareci.

Compõem a área do Plano 73 Municípios, sendo 28 no Estado do Pará, 39 no Estado do Mato Grosso (dois instalados em 2005) e 6 no Estado do Amazonas (**mapa 2.2**), perfazendo uma área total de 1.232 mil km², correspondente a 14,47% do território nacional. Desse total, 828.619 mil km² estão no Pará (66,41% do território estadual), 280.550 km² no Mato Grosso (31,06% do Estado) e 122.624 km² no Amazonas (7,81% do Estado).

2.2 Estrutura Espacial e Sub-Regionalização

A grande extensão da área do Plano, de 1,232 milhão de km², não se apresenta como um todo homogêneo, mas envolve diferenciações internas decorrentes da combinação de processos de povoamento anteriores com o novo processo de ocupação sinalizado pelas frentes de expansão. Da mesma forma, fatores como as suas distintas características fisiográficas e estruturais e dinâmicas demográficas e econômicas fazem com que a heterogeneidade seja sua característica dominante.

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

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

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

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

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

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

MESORREGIÃO NORTE - CALHA DO AMAZONAS E DA TRANSAMAZÔNICA

Compreende a Calha do Rio Amazonas, desde Almeirim (PA) até Parintins (AM) e o eixo da Transamazônica sob influência de Altamira, com as seguintes sub-áreas:

- a) Calha do Amazonas Oriental (Santarém);
- b) Calha do Amazonas Ocidental (Parintins);
- c) Transamazônica Oriental (Altamira).

MESORREGIÃO CENTRAL - MÉDIOS XINGU E TAPAJÓS

Compreende as regiões central e sudoeste do Pará e o sudeste amazonense, incluindo as seguintes sub-áreas:

- a) Baixo e Médio Tapajós (Itaituba);
- b) Médio Xingu / Terra do Meio (São Félix do Xingu);
- c) Vale do Jamanxim (Novo Progresso);
- d) Transamazônica Ocidental (Apuí).

MESORREGIÃO SUL - NORTE MATO-GROSSENSE

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

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

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

Mesorregião / Sub-Área	Área (km ²)	% Área Total do Plano
<i>Mesorregião Norte</i>	449.026	36,5
1) Calha Oriental do Rio Amazonas	315.856	25,6
2) Calha Ocidental do Rio Amazonas	43.384	3,5
3) Transamazônica Oriental	89.786	7,3
<i>Mesorregião Central</i>	502.217	40,8
4) Baixo e Médio Tapajós	123.603	10,0
6) Vale do Jamanxim	80.162	6,5
5) Médio Xingu / Terra do Meio	219.212	17,8
7) Transamazônica Ocidental	79.240	6,4
<i>Mesorregião Sul</i>	280.550	22,8
8) Extremo Norte Mato-grossense	114.511	9,3
9) Centro Norte Mato-grossense	166.039	13,5
TOTAL	1.231.793	100,0

Fonte: IBGE

3. DIAGNÓSTICO SÓCIO-ECONÔMICO E AMBIENTAL

3.1 Diagnóstico Geral da Área do Plano

3.1.1 Contexto Natural

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

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

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

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

Biodiversidade: Apesar da falta de levantamentos sistemáticos sobre a flora e fauna em muitas áreas, existem fortes indicativos sobre a grande importância da área de abrangência do Plano para a conservação da biodiversidade. Uma avaliação da biodiversidade no bioma da Floresta Amazônica identificou 385 áreas prioritárias para conservação, sendo que, destas, 79 têm sobreposição com a área de influência do Plano. Além disso, cabe observar que: a) no Município de Santarém, às margens do Rio Amazonas, são encontradas florestas de igapó que são raras na região do baixo Amazonas; b) a Serra do Cachimbo é uma área extremamente diversificada ecologicamente, com mosaico formado por florestas diversas, campinas e savanas; c) no Município de Monte Alegre (PA), há uma savana ao Norte do Rio Amazonas, que é considerada um verdadeiro laboratório evolutivo sobre as consequências do isolamento de populações de plantas e animais de savanas no centro da Floresta Amazônica; d) a região das cabeceiras do Rio Teles Pires/Juruena, onde se encontram os formadores do Rio Tapajós, é de grande importância para os organismos aquáticos; e) a área junto ao Rio Tapajós, no Município de Jacareacanga, é caracterizada por alta diversidade e endemismos; f) a própria várzea do Rio Amazonas é importante na composição e produção dos peixes da Bacia Amazônica.

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

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

Recursos Minerais: A região atravessada pela BR-163 compreende algumas das províncias minerais brasileiras com maior potencial de produção mineral, as quais têm sido intensivamente estudadas e

exploradas nas últimas décadas. As principais áreas de extração mineral no sentido Cuiabá-Santarém são os depósitos aluvionares de diamante em áreas como Paranatinga (MT), os depósitos de ouro na região de Alta Floresta e Peixoto de Azevedo (MT), a província aurífera do Tapajós (PA), as ocorrências de ouro de Altamira e no Baixo Iriri (PA), o diamante aluvionar do Baixo Tapajós (PA), a gipsita em Aveiro (PA), a cassiterita na região de São Pedro do Iriri e Canopus e a bauxita em Oriximiná e Juruti (Calha do Amazonas), sendo as duas últimas as maiores produtoras deste bem mineral no País.

3.1.2 Contexto Histórico do Processo de Ocupação da Área

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

Já no plano viário discutido em 1927 foi proposta a conexão Cuiabá-Óbidos, que, entretanto, não foi realizada. Tampouco foi ela implantada no contexto do Plano de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek, responsável pela abertura da rodovia Belém-Brasília (1958-60) que acompanhou e fortaleceu a migração de fazendeiros já em curso, logo seguida da Brasília-Cuiabá. Visando à integração regional no mercado nacional, as duas estradas formaram uma pinça que contornou a hiléia em sua borda. A BR-163 só foi iniciada quinze anos depois, em 1973, no contexto do Programa de Integração Nacional (PIN) que visava não somente a acelerar a conclusão dos circuitos de integração econômica, como também ao controle do território em termos geopolíticos.

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

3.1.2.1 Ocupação até à Década de Setenta

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

Até então, em toda a área abrangida pelo Plano BR-163 Sustentável, havia ocupação expressiva apenas na Calha do Rio Amazonas, distribuída em vários núcleos urbanos e em estabelecimentos

agrícolas e extrativistas próximos ao Rio e aos seus afluentes, ocupação esta que remontava aos séculos XVII e XVIII, quando vários desses núcleos foram fundados.

Quando da construção da rodovia BR-163, no início da década de 1970, o Estado do Mato Grosso apresentava na região cortada pela estrada apenas os Municípios de Nobres, Diamantino e Chapada dos Guimarães, esses dois últimos com seus limites setentrionais indo até à divisa com o Estado do Pará, além dos Municípios de Barra do Garça e Luciara, a Leste e Aripuanã e Porto dos Gaúchos, a Oeste. Situação idêntica ocorria no Pará, onde a porção Oeste era ocupada apenas pelos Municípios de Santarém, Altamira e Itaituba. Em suma, ainda no início dos anos setenta, excetuando-se as extremidades, todo o território entre Cuiabá e Santarém era praticamente um imenso vazio demográfico e econômico, ocupado somente pela economia “invisível” do extrativismo e da auto-suficiência das populações locais.

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

A criação da SUDAM, sem dúvida, constituiu o eixo principal da política do Estado brasileiro para a região Amazônica. Ela nasceu tendo como principais objetivos a adoção de uma política de incentivos fiscais e creditícios com vistas a atrair capitais nacionais e internacionais para a região, a concentrar os investimentos em áreas selecionadas e a definir espaços econômicos suscetíveis de desenvolvimento planejado. A atuação da SUDAM se fez via criação de um fundo de investimentos (FINAM) e da ação do Banco da Amazônia S/A (BASA). Foi assim, com o apoio da SUDAM, que grandes grupos econômicos investiram em projetos agropecuários na Amazônia.

A região Centro-Norte do Estado de Mato Grosso formou-se como uma região tipicamente caracterizada pela presença de grandes projetos agropecuários, por áreas de posseiros regularizadas ou não pelo INCRA, por projetos privados de colonização e pela presença expressiva de Terras Indígenas. Nela se impôs a lógica da articulação entre as empresas de colonização particulares e os colonos, de um lado, e do outro, a expansão das empresas agropecuárias. Em articulação com os dois processos, também se dá a expansão da atividade madeireira. O processo de ocupação do norte mato-grossense pelos projetos agropecuários incentivados e financiados pela SUDAM se fez com a grilagem de terras indígenas, o que provocou impactos desastrosos para as comunidades indígenas. A área ocupada pelos projetos

agropecuários e agroindustriais na Amazônia Legal como um todo foi de mais de 9 milhões de hectares. O objetivo principal desses projetos era aumentar o rebanho bovino. A apropriação da terra para a pecuária bovina foi sem dúvida alguma, o objetivo fundamental desses projetos agropecuários e agroindustriais na Amazônia.

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

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

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

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

Também no Pará o garimpo teve uma forte expressão, notadamente na região próxima à Itaituba. De modesta cidade no Baixo Tapajós, Itaituba em pouco tempo transformou-se no centro de apoio a toda a atividade garimpeira da região, provocando, por vezes, desequilíbrios sociais.

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

3.1.2.2 A Ocupação a Partir dos Anos Oitenta – Intensificação do Desmatamento

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

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

Na área mineral houve iniciativas do governo de regularização e, principalmente, sustentabilidade ambiental da atividade garimpeira, circunscrevendo-as a áreas específicas chamadas Reservas Garimpeiras, e criação de um título minerário atrelado ao licenciamento ambiental, específico para esse tipo de atividade: a Permissão de Lavra Garimpeira (PLG). Na região de abrangência da BR-163, foram criadas 5 (cinco) Reservas Garimpeiras: Tapajós (PA), Cabeças (MT), Colider (MT), Zé Vermelho (MT), Oriximiná (PA). Recentemente (2005) o MME implementou uma série de ações de formalização e apoio técnico-gerencial para pequenos produtores minerais, que contemplam a região de abrangência da BR-163.

No Norte de Mato Grosso, principalmente, cresceram várias cidades, como Sinop e Alta Floresta, frutos de investimentos empresariais. Essas duas cidades têm servido de base para todos os empreendimentos do gênero em quase toda a região. Assim, a colonização foi deixando a sua marca na construção do território capitalista nessa porção da Amazônia. A formação territorial foi sendo produto das lógicas contraditórias da destruição dos territórios indígenas e da construção imposta pelos projetos agropecuários e de colonização. Se o Araguaia mato-grossense tem a marca da primeira lógica, a segunda é a marca do Centro, Norte e Noroeste do Estado. Em 20 e pouco anos, nasceram mais de 50 novas

idades na Amazônia, principalmente nos extremos Norte e Noroeste mato-grossense e Sudoeste paraense, onde áreas de matas fechadas da Floresta Amazônica vêm sendo ocupadas rapidamente pelos colonos do Sul brasileiro, numa corrida para a expansão da fronteira agrícola nacional.

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

A marca dos anos noventa foi a expansão do agronegócio no Cerrado, com destaque para a produção de soja e para a exploração em grande escala desta leguminosa pelos grandes grupos econômicos. A implantação dos projetos agropecuários, a aceleração do movimento de colonização e a recente expansão da soja geraram uma nova configuração territorial, ora em processo de consolidação. Rondonópolis, Sinop, Cáceres, Barra do Garças, Alta Floresta e Tangará da Serra tornaram-se cidades de segunda grandeza, comandadas pela capital Cuiabá, que rapidamente vai-se tornando uma metrópole regional.

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

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

De modo geral, a legislação sobre a manutenção de Reservas Legais e Áreas de Preservação Permanente (APP) não tem sido respeitada pela maioria dos proprietários e produtores rurais. No caso das bacias do Xingu e do Teles Pires, existem intensos processos de desmatamento nas nascentes de rios que estão localizadas em propriedades e posses onde predominam o cultivo de grãos e a pecuária. Por força das diversas atividades praticadas, já se fazem sentir na área pressões que contribuem diretamente para a perda da qualidade dos recursos hídricos, pelo assoreamento dos rios e pela poluição das águas,

inclusive sobre as comunidades do Parque Indígena do Xingu, indicando a necessidade de medidas para reverter essa situação. Nesse contexto, outra questão preocupante diz respeito ao uso indiscriminado de agrotóxicos, com sérias conseqüências em termos de poluição de recursos hídricos e danos à saúde humana.

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

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

3.1.3 Situação Fundiária

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

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

A maioria das áreas não protegidas legalmente, especialmente no Pará e Amazonas, são terras públicas ou devolutas. A mera expectativa do asfaltamento da BR-163 ocasionou uma onda de especulação e grilagem de terra, com prejuízos ao patrimônio público e agravamento das tensões e violência no campo.

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

3.1.3.1 Distribuição de Imóveis Rurais

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

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

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

Existiam na região, até 2004, 177 projetos de assentamentos, ocupando uma área de 7,6 milhões de hectares, dos quais 10,1% estão no Estado do Amazonas, 64,4% no Estado do Pará e 25,5% no mato

Grosso (**mapa 3.8**). Apesar de os projetos de assentamentos ocuparem uma área maior no Pará, são numericamente mais expressivos no Mato Grosso. A grande maioria desses assentamentos são projetos federais (91,5%). Em 2005, apenas no Oeste paraense (jurisdição da SR 30 do INCRA), foram criados 19 novos Projetos de Desenvolvimento Sustentável (PDS), que ocupam cerca de 1,2 milhão de hectares.

Quadro 3.1 Projetos de Assentamentos

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

Fonte: INCRA, 2004

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

3.1.3.2 Áreas Protegidas e de Destinação Específica

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

As terras indígenas - TI da região (33) totalizam cerca de 34 milhões de hectares. Cerca de 75% da área correspondem às TI já regularizadas; 15% às TI declaradas e 10% às delimitadas. A maior parte da área ocupada por TI situa-se no Médio Xingu e Alto Iriri e no extremo Norte paraense, fronteira com a Guiana e o Suriname. Historicamente, as terras e povos indígenas têm sofrido pressões da expansão desordenada da fronteira, a exemplo do povo Panará que hoje ocupa a TI Baú, no eixo da Rodovia Cuiabá-Santarém e a TI Apyterewa, nas proximidades de São Félix do Xingu.

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

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

Unidade de Conservação (UC)	Nº de Unidades	Área por Categoria (ha)	Categoria por Área Total do Grupo (%)	Categoria por Área Total das UC (%)
1. Proteção Integral	11	6.793.017,37	100,00%	41,66%
1.1. Estação Ecológica (ESEC)	3	3.732.032,00	54,94%	22,89%
ESEC Federal	2	3.600.237,00	53,00%	22,08%
ESEC Estadual	1	131.795,00	1,94%	0,81%
1.2. Reserva Biológica (REBIO)	2	488.000,00	7,18%	2,99%
REBIO Federal	2	488.000,00	7,18%	2,99%
1.3. Parque	6	2.572.985,37	37,88%	15,78%
Parque Nacional (PARNA)	2	1.309.439,00	19,28%	8,03%
Parque Estadual (PES)	4	1.263.546,37	18,60%	7,75%
2. Uso Sustentável	27	9.405.383,30	100,00%	57,68%
2.1. Área de Proteção Ambiental (APA)	7	119.510,00	1,27%	0,73%
APA Estadual	3	27.165,00	0,29%	0,17%
APA Municipal	4	92.345,00	0,98%	0,57%
2.2. Floresta	14	6.018.836,21	63,99%	36,91%
Floresta Nacional (FLONA)	10	4.646.873,38	49,41%	28,50%
Floresta Estadual (FES)	4	1.371.962,83	14,59%	8,41%
2.3. Reservas Extrativistas (RESEX)	4	2.853.573,64	30,34%	17,50%
RESEX Federal	3	2.672.668,94	28,42%	16,39%
RESEX Estadual	1	180.904,70	1,92%	1,11%
2.4. Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS)	2	413.463,45	4,40%	2,54%
RDS Estadual	2	413.463,45	4,40%	2,54%
3. Outras Categorias de UC (fora SNUC)	3	106.980,00	100,00%	0,66%
3.1. Reserva Ecológica Estadual (RESEC)	1	100.000,00	93,48%	0,61%
3.2. Reserva Estadual	2	6.980,00	6,52%	0,04%
TOTAL MUNICIPAL	4	92.345,00	-	0,57%
TOTAL ESTADUAL	18	3.495.817,35	-	21,44%
TOTAL FEDERAL	19	12.717.218,32	-	77,99%
TOTAL GERAL	41	16.305.380,67	-	100,00%

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

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

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

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

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

As terras ocupadas pelas 24 comunidades remanescentes de quilombos na região, em 6 áreas já tituladas, somam cerca de 325 mil hectares. Essas comunidades concentram-se nos Municípios de Oxiriminá, Alenquer e Óbidos, no Estado do Pará. No entanto, ainda existem muitas demandas de comunidades locais para a resolução de pendências de regularização fundiária de seus territórios. Em 2005, a SR 30-PA do INCRA realizou o levantamento e legitimação de sete novas terras quilombolas (Arapemã, Saracura, Murumurutuba, Tinguu, Bom Jardim, Murumuru e Ariramba).

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

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

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

Categoria	Especificação	Área (milhões de ha)	Percentual da área do Plano
Unidades de Conservação	Unidades de Conservação de Proteção Integral	6,9	5,6
	Unidades de Conservação de Uso Sustentável	9,4	7,6
Terras Indígenas	-	30,5	24,8
Projetos de Assentamento	Projetos Assentamento INCRA (1)	7,3	5,9
	PA Quilombolas	0,3	0,2
Área do Min. Defesa	Campo de Treinamento	2,2	1,8
Total das áreas especiais	-	56,6	45,9
Área total do Plano	-	123,1	100,0

Fonte: INCRA/MDA, FUNAI/MJ, IBAMA/MMA, MD
(1) PDS, PAC, PIC, PCA e PE (jan 2005)

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

3.1.4 Contexto Demográfico

Observam-se na área três padrões demográficos: o da Calha do Rio Amazonas e Transamazônica Oriental, o do Sudoeste paraense e Sudeste amazonense e o Mato-grossense.

O primeiro padrão destaca-se como o de maior adensamento populacional de toda a área, com concentração ao longo da Calha do Amazonas, especialmente em torno de Santarém, e ao longo da Transamazônica, no eixo Anapu-Uruará. O padrão correspondente ao Sudoeste paraense e Sudeste amazonense caracteriza-se por uma baixíssima densidade demográfica. Já o padrão do Mato Grosso tem uma densidade populacional intermediária, mas fortemente concentrada nas áreas urbanas.

A população total da área de influência da BR-163 foi estimada em 2005 pelo IBGE em 2,02 milhões, o que resulta em uma densidade demográfica muito baixa, de somente 1,64 habitante por km², bastante inferior à média brasileira, de 21 hab/km² e mesmo inferior à verificada na Amazônia Legal, de 4,5 hab/km². Entretanto, como a distribuição populacional é muito diferenciada, há Municípios na Calha do Amazonas e no Centro-Norte do Mato Grosso com densidade demográfica entre 5 e 10 hab/km², enquanto no sudoeste paraense, a densidade média é inferior a 0,5 hab/km². Em relação à densidade demográfica rural, as maiores concentrações estão na Calha do Amazonas, no eixo da Transamazônica Oriental e no extremo Norte mato-grossense (**mapa 3.11**).

O crescimento populacional tem sido acelerado, tendo sido estimado em 2,26% ao ano no período 2000/05, praticamente mantendo o mesmo ritmo do período 1991/2000, de 2,40% ao ano. Trata-se de uma taxa 50% superior à média nacional no mesmo período.

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

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

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

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

Admitiram-se duas hipóteses para o comportamento futuro da dinâmica demográfica. Na primeira, conservadora, admitiu-se um crescimento moderado do fluxo migratório para a Região. Numa projeção mais otimista, admitiu-se uma maior intensidade no crescimento deste fluxo.

No primeiro caso, a população na Área do Plano cresceria para 2,73 milhões em 2015 e 3,49 milhões em 2025. Na segunda hipótese, o contingente populacional cresceria para 2,97 milhões em 2015 e 4,12 milhões em 2025. Nas duas hipóteses de projeção, foram admitidas taxas anuais médias para o crescimento demográfico vegetativo idênticas para todas as sub-áreas: 1,50% (2005/2010), 1,2% (2020/2015), 1,0% (2015/2020) e 0,85% (2020/2025). Para os fluxos migratórios, foram admitidas taxas diferenciadas em função dos fluxos observados no passado recente e das expectativas decorrentes da pavimentação.

Discriminação	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	Km ²	1991	2000	2005	1991-00	2000-05	Urbana	Rural	%	Total	Rural
TOTAL GERAL	1.231.793	1.456.653	1.805.131	1.976.769	2,41	2,30	1.049.545	747.891	58,14	1,47	0,61
TOTAL MESORREGIÃO NORTE	449.026	841.684	982.010	1.069.946	1,73	1,73	546.078	436.774	55,61	1,19	0,97
Calha do Rio Amazonas Oriental	315.856	545.390	601.381	642.969	1,09	1,35	345.349	255.656	57,43	1,90	0,81
Calha do rio Amazonas Ocidental	43.384	123.402	174.602	205.482	3,93	3,31	99.875	77.530	57,20	4,02	1,79
Transamazônica Oriental	89.786	172.892	206.027	221.495	1,97	1,46	100.854	103.588	48,95	2,29	1,15
TOTAL MESORREGIÃO CENTRAL	502.217	189.369	277.721	329.798	4,35	3,50	123.271	155.710	44,69	0,55	0,31
Baixo e Médio Tapajós	123.603	127.746	176.388	194.224	3,65	1,95	84.064	92.549	47,66	1,43	0,75
Vale do Jamanxim	80.162	24.000	44.848	66.067	7,19	8,06	20.580	24.405	45,89	0,56	0,30
Médio Xingu – Terra do Meio	219.212	28.891	39.621	45.774	3,57	3,67	12.500	27.016	31,55	0,18	0,12
Transamazônica Ocidental	79.240	8.732	17.864	22.790	8,28	4,99	6.127	11.740	34,30	0,23	0,15
TOTAL MESORREGIÃO SUL	280.370	425.710	544.400	617.644	2,77	2,54	383.176	160.231	70,38	1,94	0,57
Extremo Norte Mato-grossense	114.331	245.419	245.954	243.913	0,02	(0,17)	151.975	93.502	61,79	2,15	0,82
Centro Norte Mato-grossense	166.039	180.281	298.446	373.331	5,76	4,58	231.201	66.732	77,27	1,80	0,40

3.1.4.1 O Quadro Urbano

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

Uma característica da estrutura urbana de toda a Amazônia Legal é a concentração da população nas capitais, com um reduzido número de cidades de porte médio. Pode ser observado que a área do Plano está inserida entre as suas três principais capitais estaduais – Belém, Manaus e Cuiabá – e tal situação marca profundamente sua rede urbana e as interações existentes. Nos 73 Municípios da área do Plano, com exceção de Santarém, com 176,5 mil habitantes na área urbana, somente quatro cidades têm população acima de 50 mil habitantes (Altamira, Itaituba, Parintins e Sinop). Dos demais, 21 têm população entre 10 mil e 50 mil habitantes e 45 abaixo de 10 mil habitantes (**mapa 3.11**).

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

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

respectivamente. Ao Sul, é reforçada por Itaituba, localizada na confluência das BR-163 e BR-230 com o Rio Tapajós.

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

Ao contrário da porção paraense localizada na BR-163, no Norte mato-grossense observa-se uma maior taxa de urbanização e um maior número de cidades, mas estas são de menor tamanho que as do Pará. Na sua porção mais ao Sul, passado o fluxo de expansão da fronteira, o agronegócio tecnificado forçou o deslocamento de grande parte dos imigrantes, gerando um forte movimento em direção às cidades de maior porte. A região se caracteriza, assim, pelo forte crescimento da população urbana, concentrada em centros urbanos que se consolidam. Nessa região, Sinop é o centro regional, com cerca de 70 mil habitantes em sua área urbana, secundada por Sorriso. O extremo Norte do Estado, contudo, ainda guarda feições típicas da fronteira móvel, com atividades baseadas no beneficiamento da madeira e a agropecuária, distinguindo-se Alta Floresta como o núcleo mais importante, seguida de Guarantã do Norte e Colíder. É grande, contudo, a diferença entre Sinop e Sorriso, localizadas em plena área de soja, onde a população urbana corresponde a mais de 90 % da população total do Município, e Alta Floresta, Guarantã e Colíder, onde a população urbana não é tão elevada. As cidades do Norte mato-grossense, embora menos importantes em termos de raio de ação no seu entorno que as paraenses, são determinantes em termos de estímulo à frente de expansão que, comandada por Cuiabá, inclui o Sudoeste do Pará.

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

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

3.1.5 Contexto Econômico

A atividade econômica na área de influência da BR-163 está fortemente assentada no setor primário. Há um forte predomínio da agricultura (principalmente soja, milho, arroz e algodão), da pecuária bovina e da exploração madeireira. A indústria tem expressão bem menor, embora crescente, e concentra-se principalmente no processamento da madeira e, em menor escala, de grãos e carne, enquanto o comércio e os serviços estão concentrados nas principais cidades como Santarém, Altamira, Itaituba, Parintins, Sinop, Alta Floresta e Sorriso. A mineração de maior escala (bauxita) aumentou consideravelmente a partir da década de 80 e continua em uma curva ascendente, enquanto o garimpo de ouro e diamante declinou a partir dos anos noventa. A exploração de produtos florestais não madeireiros, muito promissora, ainda tem peso pequeno na economia regional.

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

Os dados sobre os Produtos Internos Brutos (PIB) municipais apurados pelo IBGE entre 1999 e 2002 confirma esta diferenciação nas nove sub-áreas do Plano. Deve-se lembrar que PIB diferencia-se de renda. Em termos nacionais, a renda das famílias (direcionada para consumo) corresponde a cerca de 60% do PIB, mas este percentual não deve ser aplicado aos municípios.

Ressalte-se aqui a contribuição da mineração para o PIB dos municípios, através da Compensação Financeira Pela Exploração de Recursos Minerais – CFEM. As duas maiores arrecadações em 2005 foram dos municípios de Oriximiná (bauxita): R\$ 18.331.606,8 e Almerim (bauxita): R\$ 190.882,9 (Fonte: DNPM)

Os dados para as sub-áreas não consideraram valores referentes a alguns setores censitários que foram desagregados, tal como foi feito para população. Dessa forma, em algumas sub-áreas estes dados estão um pouco subestimados, como no Vale do Jamanxim (sem os valores referentes às localidades de Castelo de Sonhos e Moraes de Almeida), no Médio Xingu/Terra do Meio (Terra do Meio) e na Transamazônica Ocidental (Mundurucus). Em contrapartida, estes valores estão considerados em outras sub-áreas.

O PIB para o conjunto da área do Plano totalizou 8,91 bilhões de reais em 2002. Este valor correspondeu a 0,66% do PIB nacional daquele ano (R\$ 1,346 trilhão). Apesar de representar uma pequena fração do PIB nacional, bem abaixo inclusive do percentual representado pela população (1,07%), esta participação vem crescendo, pois em 1999 representava 0,55%. Não se trata, ademais, de um valor a ser desprezado, pois supera os PIB de sete estados da federação (Alagoas, Piauí, Rondônia, Tocantins, Amapá, Acre e Roraima), sendo superior à soma destes três últimos.

Enquanto, em valores correntes, o PIB nacional cresceu 38,22% entre 1999 e 2002, o da área do Plano cresceu 66,86%. Em valores constantes (crescimento real, ou seja, deflacionando-se os valores), o PIB nacional cresceu 7,77% no período, contra crescimento de 30,10% na área do Plano.

Quanto ao PIB per capita, em valores correntes ele cresceu 56,65% na área do Plano, contra crescimento de 32,23% na média do país. Em valores constantes, a expansão do PIB per capita na área do Plano foi de 22,14% contra 3,10% na média nacional. Tal evolução fez com que o PIB per capita da área do Plano passasse de 51,8% da média nacional em 1999 (R\$ 2.992 x R\$ 5.771), para 61,4% (R\$ 4.687 X R\$ 7.631) em 2002. Os dados, contudo, apresentam-se de forma bastante diferenciada quando se analisa cada sub-área, conforme se observa no quadro abaixo.

QUADRO 3.5 PIB E PIB per capita segundo as mesorregiões e sub-áreas.

Mesorregiões e sub-áreas	PIB 2002 (R\$ milhões)	PIB per capita (R\$)	Percentual da Média nacional	Crescimento do PIB 1999 a 2002
Área do Plano	8.911,8	4.687	61,4	30,1
Meso Norte	3.756,0	3.595	47,1	
Calha do Amazonas Or.	2.180,9	3.507	46,0	22,9
Calha do Amazonas Oc.	418,0	2.182	28,6	22,1
Transamazônica Or.	1.157,1	5.000	66,5	31,9
Meso Central	1.085,2	3.859	50,6	
Baixo e Médio Tapajós	519,7	2.639	34,6	
Vale do Jamanxim	106,4	3.455	45,3	
Médio Xingu/Terra do Meio	423,4	11.261	147,6	46,3
Transamazônica Oc.	35,7	2.245	29,4	64,0
Meso Sul	4.070,6	7.076	92,7	25,2
Extremo Norte MT	1.136,8	4.671	61,2	18,5
Centro Norte MT	2.933,8	8.840	115,8	39,7

Fonte: IBGE

Merece destaque o elevado valor do PIB per capita encontrado na sub-área do Médio Xingu/Terra do Meio (formada pelo município de São Félix do Xingu).

Quanto às sub-áreas de maior dinamismo, os destaques ficam com o Vale do Jamanxim, Médio Xingu/Terra do Meio e Centro Norte mato-grossense.

3.1.5.1 Setor Agropecuário

A atividade agrícola possui uma forte tradição em toda a área de influência da BR-163, respondendo pela ocupação da maior parte de sua população economicamente ativa (PEA). Praticada desde tempos remotos na Calha do Rio Amazonas e em alguns pontos isolados do território paraense e mato-grossense, ganhou forte impulso no início da década de setenta com a abertura das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém. Ao longo de seus percursos, instalaram-se colonos vindos de outras regiões do País, predominando os nordestinos no primeiro caso e os sulistas no segundo. Nos dois casos, a atividade agrícola era praticada em lotes pequenos e médios, com reduzido uso de equipamentos e tecnologia agrícolas, obtendo-se uma baixíssima produtividade. Também, nos dois casos, predominavam o cultivo do arroz, milho, mandioca e feijão (**mapas 3.14 e 3.15**).

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

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

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

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

áreas mais extensivas e de baixa produtividade. As áreas de pecuária da porção mato-grossense se inserem no primeiro caso.

As pastagens ocupam aproximadamente 11,5 milhões de hectares para um rebanho bovino total de 9 milhões de cabeças, sendo que 40% de seu total concentra-se na sub-área do extremo Norte mato-grossense.

Há uma clara tendência de forte crescimento do rebanho em toda a região, sobretudo, em função de ganhos de produtividade advindos da facilitação do acesso a insumos essenciais à atividade **(mapa 3.16)**.

Nos últimos dez anos, o rebanho mais que triplicou e é razoável supor que, nos próximos dez, ele pelo menos duplique, sem que seja necessária uma substancial ampliação da área de pastagens, pois esta deve se dar com um aumento substancial da produtividade e da recuperação de áreas já abertas e degradadas e ou abandonadas. Dessa forma, ele alcançaria cerca de 20 milhões de cabeças em 2015, o que resultaria numa produção de aproximadamente 800 mil toneladas/ano de carne (equivalente carcaça). Um caso que chama a atenção é o de São Félix do Xingu, onde o crescimento do rebanho bovino tem se dado de forma meteórica. Enquanto o efetivo nacional cresceu 39% entre 1990 e 2004, e o paraense, 182%, o rebanho em São Félix cresceu nada menos que 4.313% no mesmo período, tendo passado de 34,6 mil cabeças em 1990 para 91,1 mil em 1995, saltando para 682,4 mil em 2000 e 1.527 mil em 2004, constituindo-se atualmente no segundo município em efetivo bovino do país, superado apenas por Corumbá (MS). A pecuária de médio e pequeno portes (suinocultura, avicultura) só recentemente passou a ter alguma expressão na região, principalmente no Norte do Mato Grosso.

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

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

Um indicador importante da atividade agrícola familiar é o volume de crédito concedido através do PRONAF. Considerado o ano agrícola 2003/2004, foram contratados na região, por intermédio do Plano Safra, R\$ 74,75 milhões para a agricultura familiar, envolvendo 14.038 contratos. O número de

contratos representa 1% do total nacional (1,4 milhão) e o volume contratado, 1,66% do volume total contratado no País (R\$ 4,5 bilhões). Este valor está próximo do percentual da população rural da área do Plano em relação à população rural brasileira (2,2%). A captação de recursos chega mesmo a surpreender, sabendo-se da baixa taxa de propriedades rurais com situação fundiária regularizada, o que dificulta o acesso ao crédito para muitas famílias, e da baixa produtividade e rentabilidade da agricultura na maior parte da região (exceto o Centro-Norte mato-grossense).

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

3.1.5.2 Atividade Florestal Madeireira

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

As florestas da área de abrangência do Plano possuem um elevado estoque de madeira, suficiente para, se exploradas de forma manejada, garantir atendimento à demanda e gerar uma economia florestal sustentável. Entretanto, essa atividade vem sendo sub-explorada ou explorada de forma predatória e irregular. Ademais, a indústria madeireira ainda se caracteriza pelo baixo valor agregado, inclusive sem aproveitamento adequado de resíduos florestais.

A extração madeireira tem aumentado, atingindo toda a área de influência da rodovia, principalmente nas áreas adjacentes à estrada, destacando-se a produção das áreas de ocupação mais consolidada (Norte mato-grossense, a Calha do Amazonas e a Transamazônica Oriental), mas com uma

clara tendência em direção às regiões onde se dá o “deslocamento da fronteira”, ou seja, Sudoeste paraense, Médio Xingu/Terra do Meio e, em menor escala, o Sudeste amazonense (**mapa 3.17**).

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

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

3.1.5.3 Produtos Florestais Não-Madeireiros

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

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

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

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

3.1.5.4 Pesca

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

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

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

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

3.1.5.5 Ecoturismo e Turismo Cultural

Em relação às vocações regionais, uma atenção especial deve ser dada ao ecoturismo. As notáveis belezas naturais, a riqueza e a diversidade sociocultural e a maior proximidade dos mercados do Hemisfério Norte são algumas vantagens competitivas que devem ser aproveitadas. Para tanto, torna-se necessário promover investimentos em infra-estrutura básica e infra-estrutura turística, capacitação de

recursos humanos, estudos de mercado e de marketing turístico, assim como criar condições favoráveis à organização comunitária para a construção de políticas públicas locais voltadas à implementação de instrumentos de ordenamento, fomento e gestão sustentável da atividade turística.

3.1.5.6 Mineração

A área de abrangência do Plano da BR-163 Sustentável se caracteriza como uma das regiões de maior potencial para a exploração mineral em todo o Brasil, embora o conhecimento existente sobre a extensão, qualidade e diversidade desse patrimônio mineral seja ainda precário. Das substâncias minerais com potencial utilização econômica, destacam-se por sua importância relativa o alumínio, o ouro e o calcário.

Cerca de 91% das reservas de bauxita metalúrgica e de 35% das reservas de bauxita refratária do Brasil estão localizadas no Pará, a maior parte dentro da área de abrangência do Plano. As reservas medidas em Oriximiná totalizam 1,15 bilhões de toneladas, com teor de 50,3% de minério contido. A principal empresa produtora é a Mineração Rio do Norte, controlada pela Cia Vale do Rio Doce (CVRD). Parte da produção é exportada *in natura* e a maior parte é destinada à Alunorte/Albras (Barcarena/PA) para produção de alumina e alumínio e para a Alumar (São Luís), para produção de alumina.

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

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

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

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

Outro importante produto mineral na região é o calcário, tanto para uso na construção civil (brita e cimento) quanto como corretivo de solo. As principais jazidas estão situadas em Itaituba e Monte Alegre. As jazidas de Itaituba, cerca de 1,4 bilhões de toneladas, correspondem a cerca de 81% das jazidas do Pará e pertencem ao Grupo João Santos, grupo empresarial dominante nos mercados de cimento do Norte e do Nordeste, e as de Monte Alegre, ao mesmo grupo e à CAEMI. A produção corrente é ainda inexpressiva, restrita a embarques da jazida de Itaituba para Manaus. No entanto, há projeto de instalação de usina de cimento em Miritituba. Tais jazidas são de importância estratégica para a expansão da produção mecanizada de grãos nas regiões planas do Baixo Tapajós e da calha Norte do Amazonas, podendo também contribuir para a consolidação da agricultura familiar na região. A produção de calcário associada à de areia, que se dissemina por toda a região, serão também fundamentais para viabilizar economicamente a pavimentação da BR-163.

3.1.5.7 Atividades Urbanas

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

3.1.6 Infra-Estrutura

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

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

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

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

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

Há consenso sobre a gravidade dos gargalos de infra-estrutura que restringem a possibilidade de crescimento sustentado da economia regional e brasileira, sendo que, na Amazônia, as lacunas de infra-estrutura são ainda mais dramáticas. A densidade média de rodovias por habitante é a mais baixa do País, assim como a porcentagem de domicílios com acesso à eletricidade, aos serviços de telecomunicação e ao saneamento básico.

3.1.6.1 Transportes

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

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

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

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

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

A BR-230, ou Transamazônica, foi concebida para ligar João Pessoa, na Paraíba, a Benjamin Constant (AM), na fronteira com o Peru, numa extensão total de 4.955 km. De Marabá a Altamira são 425 km que, com exceção de pequenos trechos próximos às cidades às suas margens, encontram-se todos em terra. De Altamira até Rurópolis são 439 km e desta cidade a Miritituba, outros 144 km, também

todos em terra, sendo que parte significativa deles estão em péssimas condições de tráfego. Após a travessia do Rio Tapajós entre Miritituba e Itaituba, são 510 km até Apuí, quase intransitáveis. A Transamazônica está implantada até Lábrea, 680 km além de Apuí. Em todo o seu percurso amazônico, as travessias dos grandes e médios rios são feitas em balsas e em pontes de madeira precárias nos pequenos rios e igarapés. Em diversos segmentos ocorre a total interrupção do tráfego em períodos chuvosos, devido à precariedade do leito da via.

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

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

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

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

Em relação à estrutura portuária, o quadro é de grande insuficiência diante da perspectiva de forte crescimento da movimentação de cargas decorrente da pavimentação da BR-163. Alguns portos existentes na área de influência, devido à transformação que deverá ocorrer na quantidade e no perfil das

cargas atualmente movimentadas, necessitarão passar por um processo de modernização e ampliação de capacidade, a fim de se adequarem às novas demandas, com destaque para os portos de Santarém e de Itaituba/Miritituba. Outros portos importantes são os de Parintins, Óbidos e Oriximiná.

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

O subsistema aeroviário da área do Plano dispõe de um único aeroporto de porte, o de Santarém, e de alguns outros que possuem uma boa infra-estrutura, operando vôos regulares regionais, como os de Altamira, Itaituba, Parintins, Sinop e Alta Floresta. Para vôos nacionais ou internacionais, entretanto, a população da região tem de recorrer aos aeroportos de Manaus, Belém e Cuiabá.

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

3.1.6.2 Energia

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

No Pará, os Municípios ao longo da BR-230 são abastecidos, mas somente em suas áreas urbanas, por energia da Usina Hidroelétrica de Tucuruí. Santarém é abastecida por Tucuruí e também pela Hidroelétrica de Curuá-Una e os demais Municípios consomem energia termelétrica fornecida por

geradores a diesel. Apesar dos recentes avanços do Programa Luz para Todos do governo federal e da recente instalação de seis Pequenas Centrais Hidroelétricas (PCH) na região Oeste do Pará, a grande maioria das áreas rurais nas quais se incluem assentamentos implantados pelo INCRA não dispõem de energia elétrica para atendimento às suas necessidades.

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

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

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

3.1.6.3 Comunicações

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

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

3.1.6.4 Armazenagem

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

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

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

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

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

3.1.7 Contexto Social

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

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

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

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

Nas áreas florestais de praticamente toda a região paraense e amazonense da área de influência da BR-163, a superposição de pretensos direitos à posse engendra um quadro de conflito fundiário que se avoluma com a chegada de migrantes e com a valorização de terras e gera custos e benefícios

extremamente assimétricos, agravando drasticamente um quadro social já caracterizado pela desigualdade.

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

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

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

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

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

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

Em síntese, o mercado de trabalho desses Municípios apresenta-se ainda pouco estruturado, com baixo peso do setor privado na geração de emprego regulamentado e com forte presença de formas de inserção associadas à auto-ocupação.

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

Já o quadro epidemiológico revela a existência de elevados índices de morbi-mortalidade relacionados com os fatores ambientais, especialmente com as precárias condições de saneamento básico. A baixa oferta e qualidade dos serviços de abastecimento d'água, de esgotamento sanitário, de drenagem urbana, de coleta e disposição de resíduos sólidos e as condições inadequadas de moradia têm forte associação com os elevados casos de doenças como diarreias, verminoses, hepatites e infecções cutâneas. Também fazem parte desse quadro sanitário doenças como malária, tuberculose, hepatite B, hanseníase, febre amarela, dengue e leishmaniose. Vale ressaltar que a diarreia é a doença que mais aflige a população e que as informações sobre a AIDS e outras doenças sexualmente transmissíveis são incipientes devido à precariedade dos sistemas de informação e registro. Devem-se, ainda, destacar os problemas relacionados com hábitos, comportamentos, tensões, violência e problemas decorrentes de conflitos fundiários, trabalhistas e outros (alcoolismo, trabalho escravo, homicídios, etc).

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

A somatória de todos esses problemas reflete-se no quadro da violência. Entre 1999 e 2002, a taxa de vítimas de homicídios por 100 mil habitantes apresentou crescimento de 51,72%, alcançando

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

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

Elaborando-se uma análise da concentração de homicídios por tipo de arma utilizada, observa-se que a sub-área do Vale do Jamanxim teve o percentual mais elevado de homicídios causados por armas de fogo (cerca de 80%), seguida pela sub-área do Médio Xingu/Terra do Meio. Por outro lado, a sub-área da Calha do Amazonas se caracterizou pelo alto índice de homicídios causados por arma branca. A sub-área da Transamazônica Oriental se destaca pela alta incidência de homicídios causados por outros meios, como por exemplo, envenenamento ou afogamento. Quanto ao crescimento da taxa de homicídio, as sub-áreas Centro-Norte mato-grossense; Médio Xingu/Terra do Meio e Transamazônica Oriental apresentaram crescimento percentual das taxas acima da taxa média regional (73%).

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

agrários, os quais têm contribuído fortemente para o desenvolvimento de um novo padrão de violência rural.

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

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

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

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

Expressão deste grave quadro social, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) revela que apenas cinco Municípios em toda a área abrangida pelo Plano (todos no Mato Grosso) possuem IDH superior a 0,8 (a média nacional é 0,83). Esses Municípios são os seguintes: Sorriso (0,823); Lucas do Rio Verde (0,817); Cláudia (0,813); Sinop (0,807) e Nova Mutum (0,801). Por outro lado, há dez

Municípios com IDH inferior ou igual a 0,650, todos localizados no Pará e Amazonas. Os Municípios de Prainha (0,621) e Faro (0,622) possuem os piores IDH da área de abrangência (**mapa 3.20**).

3.2 Diagnóstico das Mesorregiões e Sub-Áreas

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

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

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

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

principalmente, nas áreas já desmatadas. Esta flagrante diferenciação está presente no diagnóstico das três mesorregiões que formam a área do Plano.

3.2.1 - Mesorregião Norte - Calha do Amazonas e Transamazônica

Situada entre as duas metrópoles amazônicas (Belém e Manaus), esta mesorregião compreende os Municípios situados na Calha do Rio Amazonas desde Almeirim/Porto de Moz (PA) até Parintins/Nhamundá (AM), incluindo a porção territorial situada na margem esquerda do Rio e que se estende até a fronteira com a Guiana e o Suriname, chamada de Fronteira de Preservação e os Municípios situados ao longo da BR-230, a Transamazônica, no seu trecho oriental, entre Altamira/Anapu (PA) e Uruará (PA). Sua extensão territorial soma 449,0 mil km², abrangendo três sub-áreas.

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

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

A população da Mesorregião foi estimada pelo IBGE para 2005 em 1,07 milhão de habitantes, representando 53% do total da área do Plano. A densidade demográfica é de 2,19 habitantes/km², superior à encontrada no Norte mato-grossense. O crescimento demográfico situa-se ligeiramente acima da média nacional, revelando que o fluxo migratório tem sido pouco expressivo desde 1991. A taxa de urbanização é pouco superior a 55%. Sua rede urbana é relativamente desenvolvida, com um importante centro sub-regional de nível de centralidade 5 (Santarém) e dois centros menores (Altamira e Parintins), com graus diferenciados de interação com Santarém.

A atividade agropecuária apresenta forte predomínio na economia regional. O cultivo predominante é o da mandioca, ocupando cerca de 80 mil hectares e com produção pouco acima de um milhão de toneladas em 2004. A produção de arroz e milho aparecem num patamar abaixo, com produção de 313 mil t (em 140 mil ha) e 143 mil t (80 mil ha) respectivamente no mesmo ano. A soja já surge como quarta principal cultura na região, superando o feijão, que vem perdendo terreno.

A soja merece uma análise especial quanto ao seu desempenho na Mesorregião. Um excepcional crescimento tem acontecido nos últimos anos. Praticamente inexistente na região até fins da década passada, o cultivo da soja ainda na safra 2001/02 ocupou apenas 350 hectares (200 em Santarém e 150

em Belterra). Na safra seguinte, saltou para 6 mil hectares (4,6 mil e 1,4 mil, respectivamente em Santarém e Belterra), com a produção de 16,2 mil toneladas (produtividade média de 2700 Kg/ha). Na safra 2003/04, a área alcançou quase 20 mil hectares, com produção de quase 50 mil t, sendo 65% em Santarém e 30% em Belterra.

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

A pecuária bovina tem acentuada importância na região. O rebanho, em 2004, somava cerca de 2,5 milhões de cabeças, incluindo os bufalinos. Quanto à atividade florestal, a região possui 13 pólos madeireiros com 212 empresas que produzem 1,3 milhões de m³ de madeira e uma receita bruta mínima de R\$ 120 milhões. Nessa região, a dinâmica florestal possui duas facetas, a terra firme e a várzea. A primeira opera basicamente nos meses mais secos (maio/junho até dezembro/janeiro) e, no caso da várzea, opera na época das cheias para facilitar o escoamento por água. A extração nas regiões de várzea tem um componente de mão de obra muito mais pulverizado e com grande contingente de ribeirinhos operando nos esquemas empresariais. O grau de informalidade da atividade florestal é extremamente alto. Várias cidades da região têm as serrarias como única atividade industrial.

A atividade industrial possui pequena expressão em toda a Mesorregião, praticamente limitando-se aos segmentos agroindustrial e madeireiro, representando tão somente 12% do total do pessoal ocupado em 2000. Das 37 mil pessoas ocupadas na atividade, cerca de um terço estavam em Santarém.

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

desenvolvimento de estudos que viabilizem as obras de correção para transposição de corredeiras e cachoeiras, bem como derrocamentos para canalização de trechos dos rios.

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

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

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

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

Os demais portos e terminais da região são de menor expressão, na maior parte constituídos de um pequeno píer, trapiche ou rampa, para o atendimento a pequenas embarcações de cargas e passageiros. Nessa categoria, os de maior porte são os de Parintins, Óbidos, Alenquer, Monte Alegre,

Oriximiná e Prainha. Devem-se destacar os grandes portos regionais de Manaus, Belém/Vila do Conde e Macapá/Santana, todos com relações com os portos situados na área do Plano e que deverão intensificar fortemente suas atividades a partir da pavimentação da BR-163.

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

3.2.1.1 Sub-Área Calha do Rio Amazonas Oriental (Santarém)

Ocupando o extremo Norte da área do Plano, a sub-área é formada por doze municípios com superfície de 315,9 mil km² e uma população de 643,0 mil habitantes. Os municípios estão situados no vale do Amazonas, sendo três em sua margem direita e nove na margem esquerda, ocupando áreas de várzea e terra firme.

Os três municípios da margem direita ocupam pouco mais de 10% (35,6 mil Km²) da sub-área, mas neles estão concentrados mais de 50% de sua população (327,4 mil habitantes), precisamente pela presença de Santarém. Os municípios que estão na margem esquerda do Rio totalizam 315,6 mil habitantes, distribuídos numa extensa área de 280,3 mil km², que vai da Calha do Amazonas até a fronteira com o Suriname e a República da Guiana.

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

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

Constitui-se esta sub-área na mais populosa de toda a área de abrangência. A densidade demográfica é de 1,90 habitantes/km², sendo que nos municípios da margem direita alcança mais de 9 hab/km², mas é pouco superior a 1 hab/km² nos municípios da margem esquerda. O crescimento demográfico foi de 1,35% ao ano entre 2000 e 2005. A taxa de urbanização era de 57,4% em 2000, mas em apenas quatro municípios ela superava 50%, com destaque naturalmente para Santarém (71%).

Santarém é o município mais populoso da sub-área e de toda a área do Plano (274,0 mil hab), secundado por Monte Alegre (67,8 mil), Oriximiná (53,1 mil) e Óbidos (49,1 mil). Santarém polariza a totalidade destes municípios, atuando como uma verdadeira capital regional.

Capital do médio vale do Amazonas e um dos mais importantes centros comerciais da Amazônia, Santarém vem tendo seu poder de comando fortalecido pela perspectiva da pavimentação da BR-163. Não só aí se instalou o terminal graneleiro da Cargill, como também uma quantidade de empresas imobiliárias que estimulam a venda de terras e o direcionamento para a produção da soja.

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

A pavimentação da BR-163, possibilitando a Santarém tornar-se o principal porto de escoamento de grãos produzidos no Mato Grosso e destinados à exportação (e à Região Nordeste); o potencial para exportação de madeira e produtos florestais não madeireiros; o seu credenciamento como entreposto para as cargas provenientes do Pólo Industrial de Manaus destinadas ao mercado do centro-sul do país e de uma ampla gama de insumos e produtos industriais destinados aos pólos agrícolas do centro-Oeste, podem efetivamente provocar uma verdadeira revolução na economia da cidade, modernizando sua estrutura produtiva ao gerar enormes possibilidades em termos de industrialização (processamento de grãos na área do retro-porto, alternativa preferencial das grandes esmagadoras de grãos) e de prestação de serviços especializados (transportes, bancários, comunicações, comercialização e manutenção de equipamentos, etc).

A estrutura fundiária da sub-área, segundo o Censo Agropecuário de 1996, revelava uma larga predominância dos estabelecimentos de até 100 hectares (mais de 80%), ocupando pouco mais de 40% da área. Os estabelecimentos com área acima de 1500 hectares representavam apenas 2% do total, mas ocupavam mais de 30% da área.

A atividade agropecuária predomina na quase totalidade dos municípios. Segundo os resultados da safra de 2004, a mandioca ocupou a maior área (77 mil hectares), cultivada principalmente nas várzeas, com produção um pouco superior a 900 mil toneladas. Os cultivos do milho e do arroz se distribuem por toda a área, com diferenciais quanto à superfície plantada e quantidade produzida. A produção de milho (60 mil hectares e 118 mil t em 2004), está bastante concentrada no município de Monte Alegre. O cultivo do arroz também apresenta uma baixa produtividade, variando de 2,5 a 3

toneladas/ha. A produção de 280 mil toneladas em 2004 em quase 100 mil hectares está concentrada nos municípios de Santarém e Belterra, mas há uma progressão do cultivo mecanizado. O feijão (8 mil toneladas) tem em Monte Alegre seu principal produtor. A extração da castanha tem mais peso nos municípios de Óbidos e Santarém, pela presença das áreas protegidas. A quantidade de soja produzida ainda é pequena (cerca de 46 mil toneladas em 2004) mas tem crescido em ritmo muito acelerado, conforme diagnosticado anteriormente.

A par de suas funções tradicionais de comando de pequenos produtores de arroz no planalto e ribeirinhos na várzea, Santarém, hoje, passa a comandar, à sua volta, a reconversão produtiva de pequenos produtores para a soja, ao Sul até a Flona do Tapajós e extravasando também para a calha Norte do Rio Amazonas. Difundida por toda a sub-área, a pecuária é mais expressiva em termos do efetivo bovino e bufalino (940 mil cabeças em 2004) e está concentrada em Monte Alegre, Santarém, Alenquer, Óbidos e Oriximiná. Já na extração da madeira em tora (856 mil m³), destaca-se o município de Almeirim.

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

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

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

A infra-estrutura de transportes apresenta-se bastante deficiente, com o transporte hidroviário atuando como modal principal. A questão da pavimentação da BR-163 merece uma apreciação especial. Se, por um lado, traz perspectivas de desenvolvimento, devido ao significativo potencial de produção agropecuária e florestal, por outro, tende a se acentuar a presença de madeireiros e pecuaristas,

aumentando a pressão sobre a agricultura familiar (pela concentração de terras) e para o crescimento desordenado das cidades (pelo êxodo rural e fluxo migratório).

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

3.2.1.2 Sub-Área Calha do Rio Amazonas Ocidental (Parintins)

Ocupando a porção ocidental do extremo Norte da área do Plano, a sub-área é formada por cinco dos seis municípios amazonenses que integram a sua área, com superfície de 43,4 mil km² e uma população de 205,5 mil habitantes. Os municípios estão situados no vale do Amazonas, sendo quatro em sua margem direita e apenas Nhamundá na margem esquerda, ocupando essencialmente áreas de várzea e terra firme.

O processo de ocupação da região também remonta ao século XVIII, quando os portugueses instalaram suas primeiras povoações, como Parintins, nas margens do Rio Amazonas, no percurso para Manaus e o restante da Amazônia Ocidental. Assim como na sub-área anterior, a consolidação desta ocupação só viria ocorrer no final do século XIX, com a exploração da borracha.

A densidade demográfica, de 4,0 habitantes/km², é significativa, sendo bem maior nas áreas de várzea. O crescimento demográfico foi dos mais expressivos, de 3,3% ao ano entre 2000 e 2005. A taxa de urbanização era de 57,2% em 2000, com destaque para Parintins (64,4%).

É precisamente este município o mais populoso da sub-área, com 109,5 mil habitantes em 2005. Polarizando os demais municípios, atua como pólo local, subordinado a Manaus e Santarém.

A atividade agropecuária é muito pouco significativa na maioria dos municípios. Segundo os resultados da safra de 2004, a mandioca, principal produto agrícola, teve produção de apenas 46 mil t. Os cultivos do milho, arroz e feijão não alcançam 1 mil toneladas, cada. Já a pecuária tem uma expressão um pouco maior, com um efetivo bovino de 200 mil cabeças.

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

A atividade industrial na sub-área é incipiente, concentrando-se em Parintins, com cerca de 2 mil pessoas ocupadas em 2000, assim como as atividades comercial e de serviços, com cerca de 12 mil pessoas ocupadas no mesmo ano neste município.

A infra-estrutura de transportes praticamente resume-se ao transporte hidroviário, com o porto de Parintins apresentando uma significativa movimentação de cargas e de passageiros. A expectativa é de

construção de uma rodovia que ligue Parintins à Itaituba, conectando a sub-área, por meio terrestre, com a BR-230 e a BR-163.

3.2.1.3 Sub-Área Transamazônica Oriental (Altamira)

Tendo a cidade de Altamira como pólo, nesta sub-área estão inseridos oito municípios, sendo todos situados no eixo ou sob a influência da BR-230 (Transamazônica). Sua área territorial soma 89,8 mil km² e a sua população totalizava em 2005, 221,5 mil habitantes. Estão excluídos desta sub-área o extremo sudoeste do município de Altamira (localidade de Castelo de Sonhos) e o restante do centro e sul do município, incluindo a chamada Terra do Meio e as terras indígenas do limite sul.

Os seus nove municípios foram objeto de dinâmicas distintas no processo de sua ocupação, combinando projetos missionários-exploratórios de séculos passados (Altamira, Senador José Porfírio, Vitória do Xingu, Porto de Moz) com políticas de integração dos anos setenta (Anapu, Brasil Novo, Medicilândia e Uruará) que afetaram também parte do território de Altamira. A porção sul da sub-área é ocupada por várias terras indígenas e no seu extremo norte localiza-se a RESEX Verde para Sempre.

Os 221,5 mil habitantes da sub-área, com exceção de Altamira, estão fortemente concentrados na área rural, reflexo da dinâmica correspondente ao modelo clássico de ocupação pela colonização. Dessa forma, à exceção de Altamira e Uruará, os demais municípios têm populações de até 30 mil habitantes, predominantemente rural. O município de Altamira, com um contingente de população urbana superior a 80%, destaca-se como pólo regional, concentrando o comércio e os serviços para toda a sub-área. A densidade demográfica é de pouco mais de 2 hab/Km².

A estrutura fundiária é relativamente concentrada e sua economia é centrada na produção familiar dos pequenos produtores da Transamazônica, destacando-se a produção de mandioca, da ordem de 141 mil t em 2004. Já a produção de arroz foi de 32 mil t e a de milho, de 25 mil t no mesmo ano.

A pecuária bovina tem grande importância, com um rebanho de 1,34 milhão de cabeças em 2004, concentrado em Altamira, Brasil Novo, Vitória do Xingu e Uruará. A exploração madeireira (745 mil m³ de madeira em tora) tem expressão na economia local, mas a atividade extrativista da castanha do Brasil é pouco significativa pela quantidade produzida.

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

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

3.2.2 Mesorregião Central - Médio Xingu/Tapajós

Integrada por quatro sub-áreas, a mesorregião ocupa o centro e o sul do território paraense e o sudeste amazonense, envolvendo os vales baixos e médios dos rios Xingu e Tapajós. Constitui-se em uma vasta região (502,2 mil km²), mas escassamente habitada (329,8 mil habitantes). Praticamente desabitada até o início da década de setenta, ainda tem mais de 90% de seu território coberto pela vegetação nativa, a Floresta Equatorial. Nela estão inseridas as maiores terras indígenas de toda a área do Plano e extensas unidades de conservação, além de uma grande área militar (Cachimbo).

O reduzido contingente populacional está predominantemente (56%) concentrado nas áreas rurais. A densidade demográfica é baixíssima, pouco superior a 0,5 hab/km² em 2000, mas tem apresentado uma taxa de crescimento extremamente acelerado, fruto de um intenso fluxo migratório, revelando a sua face de “fronteira” (3,5% ao ano).

A estrutura fundiária é extremamente concentrada; os estabelecimentos com mais de 1500 hectares são 15% do total e ocupam mais de 70% da área total. A atividade econômica é ainda muito incipiente. A produção agrícola só apresenta alguma expressão com a mandioca, com 280 mil toneladas em 2004, secundada pelo arroz (66 mil t) e milho (30 mil t). A pecuária tem maior importância, com rebanho bovino superior de 2,4 milhões de cabeças em 2004, sendo a área de crescimento mais acelerado em todo o país. A produção de madeira em toras também tem crescido de forma acelerada. A produção formal é superior a 400 mil m³, mas a extração supera largamente este volume. As atividades econômicas urbanas têm reduzido peso na economia local, fortemente concentradas em Itaituba.

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

Como consequência da insuficiência de estradas federais, estaduais e municipais em toda a região, desenvolveu-se uma expressiva malha de estradas informais. Quase sempre abertas por madeireiros, essas estradas se multiplicam em ritmo vertiginoso, sem qualquer controle público. Estudo recente apontou a existência de cerca de 21 mil km de estradas informais no Sudoeste do Pará, extensão significativamente maior do que a rede de vicinais públicas. Entre 1990 e 2001, estima-se que a rede de estradas informais na região cresceu cerca de 14% ao ano. As estradas informais mais importantes e

extensas são: I) a estrada de Canopus, que vai de São Félix do Xingu às margens do Iriri, com cerca de 350 km no sentido Leste-Oeste; II) a Transiriri, com cerca de 150 km de extensão no sentido Norte-Sul, no coração da Terra do Meio; e III) a Transgarimpeira, com cerca de 200 km no sentido Leste-Oeste, a partir de Moraes de Almeida, em direção aos garimpos da Bacia do Crepori.

A proliferação de rodovias informais intensifica a grilagem e o desmatamento e cria condições para a disseminação do trabalho escravo, na medida em que possibilita a abertura de fazendas em locais isolados. Além disso, as estradas informais causam duas ordens de conseqüências perversas para os objetivos do Plano BR-163 Sustentável. Em primeiro lugar, erodem a possibilidade de ocupação racional e ordenada do espaço, na medida em que viabilizam fatos consumados em termos de ocupação humana. Em segundo lugar, a ocupação com base em estradas de extração de madeira resulta em um padrão extensivo, de baixa densidade econômica e elevado custo de manutenção.

Uma questão da maior relevância na região é a da enorme dimensão de seus municípios. Torna-se crucial a emancipação de algumas localidades como Castelo de Sonhos, pertencente a Altamira, assim como de Moraes de Almeida, pertencente a Itaituba.

Castelo de Sonhos tem atualmente uma população estimada em cerca de 15 mil habitantes, sendo em torno de 10 mil no seu núcleo urbano. Em seu entorno localizam-se dezenas de madeireiras e a atividade agropecuária tem apresentado crescimento substantivo. Mas a enorme distância da sede municipal (Altamira), que por via terrestre (BR-163 e BR-230) está a cerca de 980 km, tem sido um formidável obstáculo ao seu pleno desenvolvimento.

3.2.2.1 Sub-Área Baixo e Médio Tapajós (Itaituba)

Para além da Flona do Tapajós situa-se a sub-área do Baixo Tapajós. Dela fazem parte seis municípios, sendo sua área total de 123,6 mil km² e a população de 194,2 mil habitantes em 2005.

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

A população da região está bastante concentrada em Itaituba, seu principal município. A densidade demográfica é de cerca de 1,5 hab/km² e o crescimento populacional (quase 2% ao ano) só não é maior devido à estagnação populacional em Itaituba. A taxa de urbanização da sub-área é inferior a 50%, mas em Itaituba supera 70%.

A estrutura fundiária na sub-área é fortemente concentrada. Os estabelecimentos de até 100 hectares (quase 60%) ocupam menos de 10% da área total, enquanto os acima de 1500 hectares (menos de 20%) respondem por 75% da área. Na sub-área do Baixo Tapajós, muito embora a atividade agropecuária seja a base da economia local, ocupando mais da metade da PEA, o volume produzido é reduzido, voltado basicamente para o abastecimento da população local. A colheita de mandioca em 2004 ficou um pouco acima das 200 mil toneladas e a de arroz em 46 mil toneladas. O milho e o feijão têm produção menor, de 14 mil e 3 mil toneladas respectivamente. A pecuária bovina (400 mil cabeças) ainda é pouco desenvolvida, mas tem crescido aceleradamente, e a produção de madeiras em tora é de cerca de 150 mil m³.

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

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

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

A cidade de Itaituba ocupa uma posição estratégica, pois está situada na conexão da BR-163 com a BR-230 e possui porto fluvial, o que lhe assegura a condição de principal entroncamento de toda a área. Há alguns anos vivendo um processo de estagnação econômica em função da regressão da produção garimpeira, Itaituba hoje se confronta com a chegada da frente das madeiras e da pecuária e se credencia para ser um grande centro exportador de soja, através das instalações portuárias previstas para Miritituba (Grupo Maggi). A pavimentação da BR-163 e a implantação do Distrito Florestal Sustentável (DFS) da BR-163 poderão estimular sua industrialização (madeira, grãos) e consolidá-la como centro prestador de serviços de toda a imensa mesorregião que ela polariza. Ademais, a sua condição central em

meio a imensas áreas de florestas protegidas (unidades de conservação, terras indígenas) a credencia como o local mais propício para abrigar um centro de pesquisas voltado para o estudo da biodiversidade da Amazônia Central, ou mesmo uma universidade federal ou estadual com ênfase nesse perfil.

3.2.2.2 Sub-Área Vale do Jamanxim (Novo Progresso)

Com cerca de 80,2 mil km² e 66,1 mil habitantes, esta sub-área é constituída pelo Município paraense de Novo Progresso e a parte sul dos municípios de Itaituba (localidade de Moraes de Almeida) e o extremo sudoeste do município de Altamira (localidade de Castelo de Sonhos). Embora com povoados de origens diversas, tem em comum o fato de encontrar-se na rota de uma forte frente de expansão que se move pela BR-163 a partir de Mato Grosso e do Norte do Pará.

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

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

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

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

A densidade demográfica na sub-área é inferior a 1 hab/km² e a população é predominantemente rural (55%). O ritmo de crescimento é o mais acelerado em toda a área do Plano, situando-se acima de 8% ao ano. Novo Progresso já é uma cidade de quase 20 mil habitantes e sua posição é estratégica, localizada que está no meio do percurso da rodovia no Pará (372 km para Garantã do Norte e 401 km para Itaituba). Morais de Almeida, localizada 100 km ao Norte de Novo Progresso, implantada em 1996 por uma empresa colonizadora, está localizada no sítio de uma antiga vila garimpeira e tem cerca de 5 mil habitantes urbanos, mas já polariza extensa área que contém 30 madeiras e mobiliza 18 mil pessoas. Quanto a Castelo de Sonhos, 153 km ao Sul de Novo Progresso, trata-se de uma típica localidade de fronteira, concentrando cerca de 10 mil habitantes em sua área urbana. Esta localidade do Município de Altamira vive uma situação de absoluto isolamento, pois está situada a 980 km da sede municipal. A sua emancipação é uma reivindicação de seus moradores e mais do que justificada.

Com uma população predominantemente rural, a atividade econômica está voltada para a agricultura, pecuária e extração madeireira. A mandioca, com cerca de 30 mil toneladas e o milho e o arroz, com 6 mil toneladas cada, são os principais cultivos. O percentual de pastagens plantadas em relação à área dos estabelecimentos varia entre 20% e 50%, indicando a importância da pecuária, muito embora o efetivo bovino seja pouco superior a 380 mil cabeças. Nesta área paraense da BR-163, que se estende da divisa de Mato Grosso até as proximidades de Itaituba, predominam pecuaristas com estabelecimentos médios (2.000 ha), localizados no eixo da estrada, e é muito pequeno o número de Projetos de Assentamentos (PA) do INCRA.

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

3.2.2.3 Sub-Área Médio Xingu/Terra do Meio (São Félix do Xingu)

A sub-área compreende o Município de São Félix do Xingu e a parte do Município de Altamira ocupada pela Terra do Meio e terras indígenas. Sua extensão territorial é de 219,2 mil km², e o contingente populacional é de 46,7 mil habitantes. Sua ocupação é muito recente e tem-se dado a partir do Sudeste paraense, desde Xinguara e Redenção, pela PA-279. Nesta sub-área estão localizadas as grandes terras indígenas de Menkragnoti, Kayapó e Baú e a chamada Terra do Meio.

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

O marco inicial da grilagem na área foi o apossamento de 4 a 7 milhões de hectares de terras da União pela empresa Incenxil, e, embora o Ministério Público tenha ganhado a causa na Justiça Federal em 2002, ainda se aguarda uma decisão definitiva sobre a anulação do título da empresa. Para esta área está proposto e em processo de criação um mosaico de unidades de conservação que, somadas às terras indígenas de seu entorno, constituirá um corredor ecológico de 25 milhões de hectares. O Estado do Pará vem trabalhando com o IBAMA com a finalidade de avançar neste processo.

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

São Félix é o único centro urbano da sub-área, possuindo uma população urbana de 12,5 mil habitantes. A densidade demográfica é de apenas 0,2 hab/km², mas o crescimento populacional é rápido (3,3% ao ano).

A principal atividade econômica é a pecuária bovina. São Félix tem atualmente o segundo maior rebanho bovino do país, com 1,53 milhão de cabeças em 2004 e que cresce em mais de 100 mil cabeças por ano. A produção agrícola tem pouca expressão, destacando-se apenas a mandioca, com cerca de 30 mil toneladas. O arroz e o milho têm produção respectivamente de 6 e 4 mil toneladas. A extração de madeira, notadamente de forma ilegal, vem crescendo aceleradamente.

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

3.2.2.4 Transamazônica Ocidental (Apuí)

Esta sub-área é constituída pelo município de Apuí e a parte sul de Maués, cortada pela Transamazônica, ambos no sudeste amazonense, totalizando 79,2 mil km² e 22,8 mil habitantes. A característica comum a todos eles é a relação menos intensa com a BR-163, mas é importante frisar que esta sub-região se constitui em uma área potencial de “escape” para as atividades ilegais no eixo da BR-163, quando a presença do Estado se intensificar na mesma.

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

A população é predominantemente rural (66%). A densidade demográfica na sub-área é de pouco mais de 0,2 hab/km², mas tem crescimento de 5% ao ano. O único centro urbano relevante é Apuí, com cerca de 6 mil habitantes.

A atividade econômica predominante é a pecuária bovina (pouco menos de 100 mil cabeças), sendo que a agricultura tem expressão muito pequena, com algum destaque para a mandioca (16 mil toneladas), o arroz (8 mil) e o milho (7 mil). Os produtores agrícolas familiares têm por base de sua economia os cultivos tradicionais de arroz, milho, mandioca, banana e a extração da castanha do Brasil. A pecuária praticada nessa sub-área é de caráter extensivo. Os dados do IBGE para a micro-região da qual o município faz parte indicam que as pastagens plantadas ocupam de 6% a 10 % das áreas dos estabelecimentos.

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

A essa questão de garantia mínima de seus territórios e identidade, somam-se problemas comuns que aí alcançam maior magnitude, como a precariedade de infra-estrutura que dificulta o escoamento da produção e reduz o preço dos produtos, demandando-se estudos sobre a logística, para garantir o tráfego

perene na BR-230, para implantar infra-estrutura energética e de comunicação, que não existe, assim como para armazenagem necessária à comercialização.

3.2.3 Mesorregião Sul - Norte Mato-grossense

A Mesorregião compreende 39 municípios distribuídos em duas sub-áreas localizadas no norte do Mato Grosso. Estende-se por 280,4 mil km² e sua população soma 617,2 mil habitantes. Trata-se da mesorregião de mais intensa ocupação humana, com perda da maior parte da cobertura vegetal nativa, muito embora possua uma grande área preservada em seu extremo leste, o Parque Nacional do Xingu, assim como no extremo noroeste (confluência dos rios Teles Pires e Juruena). A ocupação da região seguiu-se à abertura da BR-163 no início dos anos setenta, consolidando-se com os projetos privados de colonização dos anos oitenta. Neste período, predominavam na economia regional a pecuária bovina e a extração madeireira, secundadas pela produção de arroz. Entretanto, a rápida penetração da soja no Centro-Norte do Estado, notadamente no eixo Nova Mutum-Sorriso, provocou o deslocamento das antigas atividades para o extremo Norte, particularmente da pecuária.

A Mesorregião tem densidade demográfica de 2 hab/km². A taxa de urbanização (70,4%) é a mais elevada entre as três mesorregiões e muito elevada na porção centro-norte. Já o crescimento populacional, da ordem de 2,5% ao ano, está exclusivamente concentrado na sub-área do Centro-Norte, estando a população do Extremo Norte estagnada nos últimos quinze anos.

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

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

Esta mesorregião é, ainda, a maior produtora de madeira da Amazônia. Sinop é atualmente o maior pólo madeireiro da Amazônia. O Escritório do IBAMA na cidade é o maior emissor de autorização de transporte de produtos florestais (ATPF) do Brasil. A produção madeireira nesta mesorregião é estimada em 5,6 milhões de m³ (cerca de 200 mil carretas carregadas de madeira). Por outro lado, o forte

avanço da agricultura e a não perenização da atividade florestal por meio dos planos de manejo fizeram a atividade florestal entrar em decadência em vários Municípios, migrando para o Sudoeste Paraense e o Sul do Amazonas.

3.2.3.1 Sub-Área Extremo Norte Mato-grossense (Alta Floresta/Guarantã do Norte)

Situada na divisa de Mato Grosso com Pará, em área de transição entre o Cerrado e a Floresta Amazônica, já bastante devastada, essa área é também herdeira do processo de colonização privada característico de Mato Grosso, mas principalmente da colonização realizada por empresas menos poderosas que as do Centro do Estado, que não conseguiram assegurar aos colonos os títulos de suas terras. A área é constituída por 17 Municípios circunscritos a 114,3 mil km², relativamente pequenos, a maioria com superfícies inferiores a 6 mil km².

Essa área concentra uma população de 243,9 mil habitantes, tendo a maioria de seus municípios população entre 5 mil e 10 mil habitantes. Destacam-se, com população acima de 25 mil habitantes, os municípios de Alta Floresta, Guarantã do Norte, Colíder e Peixoto de Azevedo. A densidade demográfica é de 2,15 hab/km² e a população está estagnada desde 1991. A taxa de urbanização é de 61,8% e está em franca ascensão. O seu principal centro urbano é Alta Floresta, com quase 40 mil habitantes, secundado por Guarantã do Norte, Colíder e Peixoto de Azevedo, todos com cerca de 20 mil habitantes em suas áreas urbanas.

A estrutura fundiária revela que os estabelecimentos de até 100 hectares são cerca de 80% do total (ocupando quase 30% da área), enquanto os acima de 1500 hectares (2,5%) ocupam em torno de 40% da área total. Em termos de economia, a área apresenta uma dinâmica baseada na produção familiar de produtos agrícolas e, principalmente, na pecuária. Arroz e milho são os cultivos tradicionais na área, com produção respectivamente de 190 mil e 90 mil toneladas em 2004, mas vão sendo superados pela soja, cujo cultivo nos últimos anos tem crescido de forma muito acelerada. A área cultivada saltou de 3,7 mil hectares em 2000 para mais de 40 mil em 2004, ao passo que a produção saltou de 10 mil para 110 mil toneladas no mesmo período. Mesmo em áreas próximas à fronteira com o Pará (Novo Mundo, Matupá e Paranaíta), seu cultivo tem surgido com enorme vitalidade.

Quanto à atividade pecuária, os estabelecimentos apresentam um percentual variável de áreas de pastagens plantadas, mas os percentuais de 20% até 36% são os dominantes, revelando a importância assumida pela pecuária nessa sub-área em que o rebanho bovino apresenta um número expressivo de cabeças (4,63 milhões). A sub-área já responde por quase 20% do efetivo bovino do Mato Grosso, estado que se tornou recentemente o principal produtor do País, com cerca de 25 milhões de cabeças. Deve-se

destacar o avanço da produção de leite (próxima a 100 milhões de litros/ano), estimulada pela implantação da indústria de laticínios na região.

Em relação à extração mineral, há uma expressiva atividade garimpeira de ouro nesta sub-área. Os municípios de Alta Floresta e Peixoto de Azevedo possuem, respectivamente duas e uma Reservas Garimpeiras que têm sido alvo de Permissão de Lavra Garimpeira para Cooperativa de Garimpeiros e Empresas de Mineração. Há, também, uma possibilidade de diversificação da produção mineral dessa região para diamante a partir de minérios primários (Kimberlitos), atualmente em fase de estudos por empresas de mineração. Ressalte-se, ainda, a necessidade premente de se regulamentar a mineração em terras indígenas, conforme previsto na Constituição Federal em seu Art. 321, o que pode diminuir os níveis de conflitos locais.

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

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

3.2.3.2 Sub-Área Centro-Norte Mato-grossense (Sinop/Sorriso)

Situada no coração da agroindústria de grãos (soja, milho e arroz), esta área se destaca das demais pelo volume da produção, alta produtividade e modernização da pecuária, além de maior conectividade. Com 166,0 mil km², corresponde em sua maior parte à área do Cerrado mato-grossense, dela fazendo parte 22 municípios.

Seu povoamento, como assinalado, relaciona-se com os projetos de colonização e um contingente grande de migrantes do Sul do País. Com uma população de 373,3 mil habitantes, apresenta baixa densidade demográfica (cerca de 2 hab/Km²) e, à exceção de Sinop e Sorriso, todos os seus municípios têm até 35 mil habitantes. O crescimento populacional é acelerado, da ordem de 4,6% ao ano, estimulado pelas atividades urbanas derivadas da produção de grãos. O caráter urbano da sub-região é comprovado pelos percentuais de população urbana (77,3%) em relação ao total, a maioria acima da média da Amazônia Legal.

Essa urbanização decorre do processo de modernização tecnológica da atividade agropecuária praticada na área com a introdução da soja, expulsando a mão-de-obra rural. Esse processo teve início muito recentemente, a partir do final da década de oitenta e esta cultura tem mudado a paisagem física e econômica da região, merecendo uma análise especial. A sub-área é responsável por mais de 80% do total da área cultivada em toda a área do Plano, ou seja, 3,15 milhões de hectares. As demais culturas agrícolas que merecem destaque na região são as mesmas que despontavam antes do surto da soja (arroz, milho, feijão, mandioca), surgindo algumas novas nos últimos anos (algodão, sorgo e cana-de-açúcar).

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

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

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

A partir do final dos anos setenta, a ascensão da soja no Sul do País gerou impactos profundos na região, inicialmente, devido à escala exigida pelo seu cultivo ter provocado a “expulsão” de milhares de pequenos agricultores no Rio Grande do Sul. Posteriormente, a expansão de seu cultivo rumo a Santa Catarina e Paraná resultou, neste último, na substituição das culturas do café e do algodão, utilizadoras intensivas de mão-de-obra, provocando o desemprego de outros milhares de trabalhadores agrícolas. Toda esta massa migrante rumava pelo leito da BR-163, desde o Oeste dos estados sulinos, na direção do novo Estado do Mato Grosso do Sul, do Mato Grosso e de Rondônia, em busca de terra farta e acessível, implantando o cultivo da oleaginosa em áreas de Cerrado. Data dessa época o desenvolvimento pela

EMBRAPA de sementes de soja mais adequadas ao tipo de solo e às condições climáticas encontradas no Cerrado. No início dos anos oitenta a soja já era bastante cultivada no Mato Grosso do Sul e em Goiás e já chegara ao Mato Grosso, mais precisamente à região de Rondonópolis, subindo a BR-163. Em 1980, o Estado cultivava 56 mil hectares de soja (0,8% do total nacional), produzindo 89 mil toneladas.

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

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

No curto espaço de menos de duas décadas, a produção de soja na região saiu de praticamente zero para 5,85 milhões de toneladas em 2004, respondendo o Centro-Norte mato-grossense por cerca de 45% da produção estadual.

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

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

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

A área cultivada com outras culturas superou 800 mil hectares em 2004, com o milho e o arroz respondendo por cerca de 450 e 350 mil hectares, e 1,73 e 1,15 milhão de toneladas, respectivamente. Registrem-se também destaques na região para os cultivos de algodão, sorgo e cana-de-açúcar.

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

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

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

A pecuária tem um peso expressivo na sub-área, com um efetivo bovino de 2,5 milhões de cabeças, dos quais mais de 900 mil em Juara. A suinocultura e a avicultura, estimuladas pela expansão da soja e do milho na região, têm tido enorme crescimento, com efetivos de 530 mil e 2,25 milhões de cabeças respectivamente em 2004.

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

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

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

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

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

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

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

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

Quadro 3.5 Projeção da População na Área do Plano, segundo as suas sub-áreas e mesorregiões.

Discriminação	2005	2010	2010	2015	2015	2020	2020	2025	2025
	estimat.	inferior	superior	inferior	superior	inferior	superior	inferior	superior
Área do Plano	2.017,0	2.354,2	2.450,4	2.729,4	2.973,6	3.104,9	3.525,4	3.490,5	4.121,7
Mesorregião Norte	1.070,0	1.217,6	1.250,5	1.385,3	1.472,7	1.553,4	1.705,2	1.729,0	1.960,2
Calha do Amazonas Or.	643,0	728,2	746,1	832,8	885,3	943,1	1.039,9	1.059,8	1.212,5
Calha do Amazonas Oc.	205,5	238,5	247,4	272,7	293,5	301,2	332,4	330,3	373,6
Transamazônica Or.	221,5	250,9	257,0	279,8	293,9	309,1	332,4	338,9	373,6
Mesorregião Central	329,8	405,3	433,4	495,0	5770,0	590,0	726,8	681,0	886,6
Baixo e Médio Tapajós	194,2	225,3	233,8	264,0	287,7	306,4	350,6	344,3	408,8
Vale do Jamanxim	66,1	95,3	109,6	129,1	167,0	165,1	234,9	199,7	305,4
Médio Xingu-Terra Meio	46,7	55,5	58,3	65,1	71,8	73,7	84,3	82,8	98,3
Transamazônica Oc.	22,8	29,2	31,7	36,8	43,5	44,8	57,0	54,2	74,1
Mesorregião Sul	617,2	731,3	766,5	849,1	930,9	961,5	1.093,4	1.080,5	1.274,9
Extremo Norte Mato-gr.	243,9	276,2	283,0	315,9	335,8	357,7	394,4	402,0	459,9
Centro Norte Mato-gr.	373,3	455,1	483,5	533,2	595,1	603,8	699,0	678,5	815,0

Fonte: Projeções do Equipe Técnica do GTI.

4. CENÁRIOS PARA O FUTURO

Considerando as tendências históricas de ocupação territorial e de uso dos recursos naturais na área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém, conforme analisado no capítulo anterior, é possível vislumbrar dois cenários para o seu futuro. Estes cenários têm como variáveis principais a pavimentação da BR-163 e o nível de governança¹, associado à implantação de políticas de desenvolvimento local e regional. Em suma, os principais cenários podem ser caracterizados da seguinte forma:

Cenário 1: Pavimentação da BR-163 com baixa governança: Nesse cenário, a pavimentação da rodovia geraria importantes benefícios sociais e econômicos, mas não resolveria problemas associados à precária infra-estrutura secundária de transportes (rodoviário, fluvial). Mais importante, a escassa presença do Estado e de condições efetivas de governança levariam à intensificação de conflitos pela terra e outros recursos naturais, resultando na expulsão do campo de populações tradicionais e em outros problemas socioambientais. Nesse cenário, a urbanização acelerada superaria cada vez mais a capacidade das cidades em atender às demandas de novos migrantes (trabalho, moradia, saneamento básico, serviços de saúde e de educação).

Cenário 2: Pavimentação da rodovia com elevada governança. Nesse cenário, a pavimentação da rodovia BR-163 ocorreria num contexto de planejamento integrado para o desenvolvimento local e regional, envolvendo a implementação de um conjunto de políticas de ordenamento territorial e ambiental, fomento às atividades produtivas sustentáveis, fortalecimento de políticas de inclusão social (saúde, educação e segurança pública) e melhorias na logística de infra-estrutura sócio-econômica (transportes, comunicações e energia). Nesse cenário, haveria condições de prevenir e mitigar problemas socioambientais relacionados à pavimentação da estrada, e de criar gradativamente condições estruturantes para o desenvolvimento local e regional, com geração de emprego e renda, redução da pobreza e o uso sustentável dos recursos naturais. Tal cenário exigiria esforços de fortalecimento das instituições públicas, de parcerias entre as três esferas de governo e de mecanismos de gestão participativa das políticas públicas.

Considerando os resultados das consultas públicas realizadas pelo Grupo de Trabalho Interministerial, assim como outras manifestações da sociedade local, entende-se que este último cenário (pavimentação da rodovia com fortalecimento da governança) representa o cenário desejado a ser perseguido nos objetivos e estratégia de implementação do Plano BR-163 Sustentável.

¹ O termo “governança” pode ser definido como a presença de condições mínimas necessárias para garantir o Estado de Direito com a implementação de políticas voltadas para o interesse público, ou seja, o desenvolvimento sócio-econômico com sustentabilidade ambiental.

5. OBJETIVOS E DIRETRIZES

5.1 Objetivo Geral

- Implementar um novo modelo de desenvolvimento local e regional e organizar a ação de Governo, com base na valorização do patrimônio sócio-cultural e natural, na viabilização de atividades econômicas dinâmicas e inovadoras e no uso sustentável dos recursos naturais, visando à elevação do bem estar da população em geral.

5.2 Objetivos Específicos

- Prevenir e mitigar impactos associados à pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém, em particular os conflitos fundiários, a violência no campo, o deslocamento de produtores familiares e populações tradicionais de seus territórios, o desmatamento acelerado e outros problemas socioambientais.
- Promover um conjunto de ações voltadas à criação das condições estruturantes necessárias ao desenvolvimento local e regional, nas áreas de ordenamento territorial e ambiental, fomento a atividades sustentáveis com inovação tecnológica e agregação de valor, melhorias na logística de infra-estrutura sócio-econômica e fortalecimento da inclusão social e cidadania.
- Ampliar a presença do Estado, garantindo maior governabilidade sobre os processos de ocupação territorial e maior capacidade de orientação dos processos de transformação sócio-produtiva.
- Estimular processos de diálogo, negociação e formação de consenso entre órgãos governamentais e diferentes grupos da sociedade, em contextos democráticos de gestão de políticas públicas, contemplando as necessidades de arbitragem de conflitos pelo Estado.
- Promover a gestão compartilhada das políticas públicas, por meio da efetivação de parcerias entre as três esferas de governo (federal, estadual e municipal).
- Reconhecer e valorizar a diversidade sócio-cultural, econômica e ambiental nos territórios contemplados na área de abrangência do Plano, como aspecto fundamental de sua estratégia de implementação.
- Promover uma estratégia de ordenamento territorial capaz de impedir movimentos indesejados de ocupação de áreas conservadas da floresta e de estimular a melhor utilização de áreas já desmatadas que, às vezes, encontram-se abandonadas.
- Fomentar as atividades produtivas pautadas no uso sustentável dos recursos naturais e da biodiversidade, com densidade técnico-científico, valorização de sabedorias das populações

locais e agregação de valor, de modo a contribuir para a geração de emprego e renda e para o fortalecimento da segurança alimentar.

- Apoiar a estruturação dos núcleos urbanos, considerando suas funções de apoio à produção (energia, armazenagem, transportes e comunicações) e de prestação de serviços essenciais à qualidade de vida de seus habitantes (saneamento básico, destinação de resíduos sólidos, saúde, educação e segurança pública).

5.3 Diretrizes Gerais

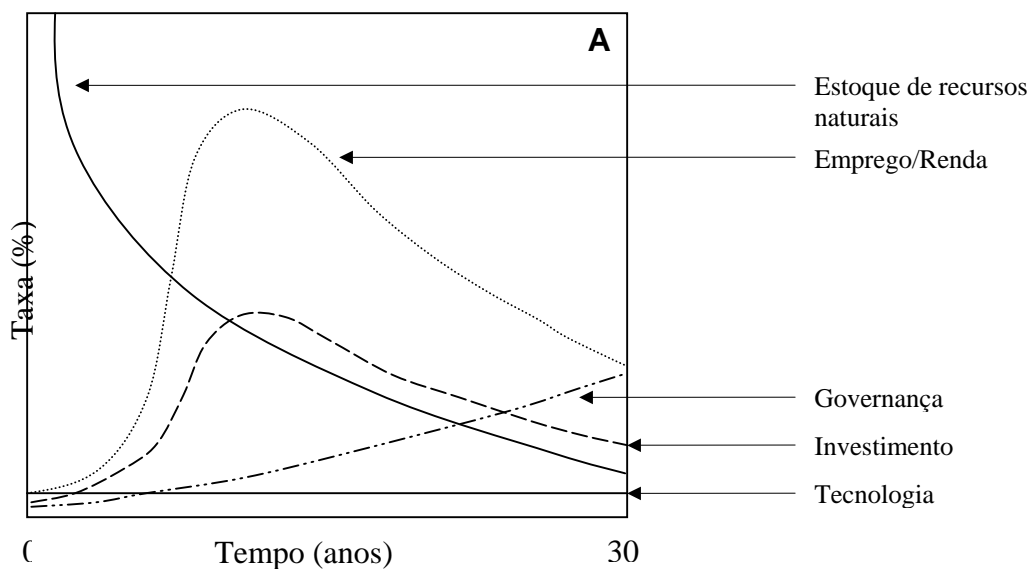
Para maximizar o alcance de seus objetivos, a estratégia de implementação do Plano BR-163 Sustentável adotará as seguintes diretrizes norteadoras:

- Estimular o desenvolvimento com equidade, evitando-se a reprodução de uma sociedade desigual, em que poucos se beneficiam dos investimentos e das iniciativas organizadas para a região.
- Minimizar o desmatamento ilegal, associado à transformação da estrutura produtiva regional, impedindo a replicação do padrão extensivo do uso do solo que caracterizou a economia de fronteira da Amazônia nas últimas décadas.
- Fortalecer e empoderar a sociedade civil da região, para que o avanço da presença do Estado se construa em sinergia com o engajamento da sociedade local.

6. ESTRATÉGIA DO PLANO

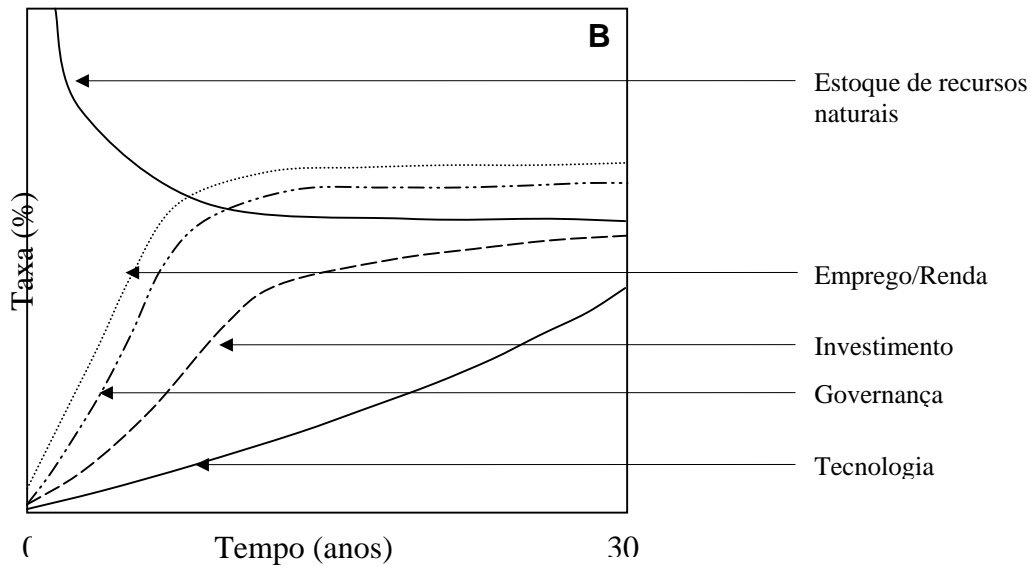
A evolução da economia de fronteira vem estabelecendo, ao longo dos anos, um padrão pouco harmônico de relações entre o estoque de recursos naturais, a geração de emprego e renda e a governança na Amazônia (ver figura 6.1-A). Essa situação reflete-se no Cenário 1, de pavimentação da BR-163 com baixa governança. Nesse cenário, promove-se uma troca pouco sustentável e inversamente proporcional entre volumes de emprego e renda e estoques de recursos naturais durante a fase de maior potencial de exploração. Com o passar dos anos, a própria erosão da base de recursos naturais tenderá a determinar uma baixa capacidade de criação de novos postos de trabalho e geração de renda, momento no qual, contraditoriamente, é necessário estabelecer uma razoável capacidade de governo. Alia-se a esse quadro uma taxa de investimento pouco sustentada e níveis insatisfatórios de esforços em tecnologia e inovação, que não chegam a determinar a trajetória da dinâmica de ocupação assinalada.

Figura 6.1. Padrão de Evolução da Economia de Fronteira da Amazônia.



Mudar este quadro é, sem dúvida, um grande desafio. Nessa direção, é possível imaginar outro cenário (figura 6.1-B), cujo formato está mais próximo do Cenário 2 (pavimentação da BR-163 com alta governança), em que há equilíbrio nas relações entre os grandes agregados ambientais, socioeconômicos e políticos. Nele, a exploração dos recursos naturais se processa de acordo com os princípios do desenvolvimento sustentável, ficando limitada ao nível necessário para assegurar, simultaneamente, a geração sustentada de emprego e renda e a instalação de uma governança ascendente, garantindo o uso

racional e a reposição dos recursos naturais. Adicionalmente, os níveis crescentes de investimento e, em especial, as inversões em pesquisa e desenvolvimento e inovação determinam uma trajetória de continuidade dos níveis de renda e emprego, sem que isso implique em degradação da base de recursos naturais, pois a exploração destes recursos se fará com sistemática incorporação de conhecimentos e agregação de valor aos produtos.



Fonte: Adaptado da ADA (2004).

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

A partir da implementação do Plano, uma sociedade mais inclusiva e articulada deverá emergir na região, construída com base em novas formas e relações de produção e, também, na manutenção dos direitos dos povos indígenas e outras populações tradicionais que vivem hoje na região. Como em

qualquer lugar do País, cumpre ao Estado arbitrar os conflitos, construir consensos e disciplinar esses processos, enquadrando-os numa consistente estratégia regional e nacional de desenvolvimento. Ele deve atuar como indutor do desenvolvimento, auxiliando a população a promover o tipo de sociedade que deseja para o futuro. O Plano, elaborado de maneira participativa, com o concurso de amplos segmentos da sociedade local, regional, estadual e nacional, não pode ser o mero somatório das demandas da população local apuradas nas consultas públicas, nem mesmo dos programas e ações previstos nos planos plurianuais federal e estaduais. Ele deve necessariamente levar em conta as potencialidades regionais e a estratégia de desenvolvimento que se vem concebendo para a região. E isto é papel das forças sociais da região e dos poderes instituídos. Nesse sentido, o Estado deve articular-se com os atores regionais e colaborar ativamente na estruturação desse novo projeto de desenvolvimento.

A Sub-Regionalização e os Eixos Temáticos como Estratégia de Implementação do Plano

No Plano BR-163 Sustentável, as mesorregiões e sub-áreas servem, não apenas como elementos de diagnóstico como foram tratadas no Capítulo 3, mas como referências para aumentar a precisão da implementação das ações em face das especificidades sociais, econômicas e ambientais de cada uma dessas porções territoriais. Outro fator fundamental considerado no Plano é a organização das suas ações em quatro eixos temáticos: Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental, Fomento a Atividades Produtivas Sustentáveis, Infra-Estrutura para o Desenvolvimento, e Inclusão Social e Cidadania.

Esta visão inovadora adotada pelo Plano BR-163 Sustentável de organizar as suas ações por eixos temáticos e implementá-las em porções territoriais com identidade social, econômica e ambiental (mesorregiões e sub-áreas) constitui uma abordagem de desenvolvimento territorial moderna e que busca aumentar a qualidade da implementação de políticas públicas, rompendo com a lógica da implementação a partir de uma visão apenas setorial. Portanto, nas seções seguintes são apresentados os eixos temáticos do Plano, suas diretrizes específicas e estratégia de implementação das ações.

6.1 Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental

As ações do eixo temático Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental serão norteadas pelas seguintes diretrizes específicas:

- a) Implementar o planejamento do uso do território como base para um novo modelo de desenvolvimento local e regional em bases sustentáveis.
- b) Implementar ações de ordenamento fundiário, voltadas para o esclarecimento dos direitos de acesso aos recursos naturais e a destinação de terras públicas, considerando o interesse público e

as necessidades de mediação de interesses privados e conflitos sociais, evitando o desperdício de recursos naturais.

- c) Garantir os direitos de acesso à terra e outros recursos naturais entre comunidades indígenas, populações tradicionais e produtores familiares em situações de vulnerabilidade perante a ocupação desordenada do território.
- d) Implementar ações de prevenção e coibição de atividades ilícitas que tendem a se intensificar com a pavimentação da BR-163, a exemplo da grilagem de terras públicas, especulação fundiária, conflitos socioambientais e a exploração ilegal de recursos naturais.
- e) Priorizar medidas de ordenamento territorial baseadas na proteção e uso sustentável da floresta e de outros recursos naturais em áreas onde ainda predomina a cobertura florestal, levando em consideração as necessidades de populações tradicionais, atividades econômicas já estabelecidas, com fortalecimento da indústria de base florestal.
- f) Consolidar em bases sustentáveis as áreas de ocupação antiga na fronteira agropecuária, a exemplo do eixo da rodovia Transamazônica no Pará, promovendo o aumento da produtividade de áreas já desmatadas e a recuperação de áreas degradadas, associada à proteção e uso sustentável nas áreas de florestas.

A seguir, são apresentadas considerações sobre a estratégia de Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental e suas principais linhas de ação, a saber: a) planejamento territorial para o desenvolvimento sustentável, b) ordenamento fundiário, c) criação e consolidação de unidades de conservação, d) regularização e proteção de terras indígenas, e) pactos sociais para o manejo de recursos naturais, e f) monitoramento e controle ambiental

6.1.1 Planejamento Territorial para o Desenvolvimento Sustentável

Nessa linha de ação, serão apoiadas iniciativas de planejamento territorial em diferentes escalas (regional, microrregional e municipal) como alicerces para a construção do novo paradigma de desenvolvimento sustentável previsto no Plano. As iniciativas de planejamento territorial devem facilitar, com a utilização de métodos participativos, a adequação das ações do Plano à diversidade de características sociais, econômicas e ambientais encontradas em territórios específicos, no âmbito de sua área de abrangência.

As iniciativas de planejamento territorial tipicamente envolvem o levantamento e a sistematização de informações úteis (p.ex. potencialidades e limitações para o uso sustentável dos recursos naturais, biodiversidade e serviços ambientais, demografia de populações locais, atividades econômicas, situação fundiária), como também processos de diálogo e negociação envolvendo as três

esferas do Governo, organizações da sociedade civil e o setor privado, objetivando a mediação de conflitos e a construção de acordos sobre a destinação e a utilização de espaços territoriais.

No curto prazo, o Plano tem como prioridade a implementação de ações voltadas à reversão de processos de ocupação desordenada do território, especialmente em terras públicas, que tendem a se intensificar com a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém, ou seja: especulação fundiária, grilagem, violência no campo, expulsão de produtores familiares e populações tradicionais, desmatamento acelerado e exploração ilegal dos recursos naturais. Nesse sentido, uma questão essencial para o sucesso do Plano é a destinação de terras públicas na área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém que têm sido o alvo de processos de ocupação desordenada nos últimos anos.

Assim, no início de 2005, o Governo Federal expediu a Medida Provisória nº. 239 (posteriormente convertida em lei) e o Decreto Presidencial de 18/02/05, estabelecendo a “interdição” de 8,2 milhões de hectares de terras públicas na área de influência direta da BR-163 no Pará (Mesorregiões Norte e Central). Tal iniciativa desencadeou uma série de estudos e negociações, inclusive por meio consultas públicas, objetivando, por meio da destinação de terras públicas, a criação de um mosaico de espaços territoriais compatíveis com as diretrizes do Plano BR-163 Sustentável, ou seja: florestas nacionais e estaduais voltadas ao manejo sustentável, áreas de proteção ambiental, parques nacionais, reservas extrativistas, assentamentos sustentáveis, áreas de regularização fundiária, e outros.

O Plano deve promover a implementação integrada de programas e projetos de planejamento territorial para o desenvolvimento sustentável em diferentes escalas, contemplando: a) programas de zoneamento econômico-ecológico (ZEE) coordenados pelos governos estaduais (Pará, Mato Grosso Amazonas); b) zoneamento econômico-ecológico na escala de 1:250.000 no eixo da BR-163 no Pará, sob a coordenação da ADA/MI; c) a elaboração de planos de gestão de recursos hídricos nas bacias dos rios Amazonas, Tapajós e Xingu; d) elaboração da Agenda 21 Local nos municípios da região, em conjunto com a implantação de Planos Diretores Municipais e o ZEE municipal; e) planos de desenvolvimento territorial sustentável apoiados pelo MDA; f) projetos de gestão ambiental rural (GESTAR) apoiados pelo MMA, e g) Programa de Formalização e Desenvolvimento Sustentável da Pequena Mineração, coordenado pelo MME.

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

participativa, integrada e pactuada com as organizações civis locais e regionais, descentralizando a gestão e fortalecendo a base do sistema de meio ambiente.

Uma questão de grande relevância para o Plano é a integração entre as iniciativas de planejamento territorial com as ações de fomento à produção sustentável, objetivando a promoção de atividades economicamente viáveis, ambientalmente sustentáveis e apropriadas do ponto-de-vista social e cultural.

Ações prioritárias por mesorregião:

1 - Mesorregião Norte:

- a) Elaborar Planos Diretores Municipais em Santarém, Altamira e Itaituba.
- b) Elaborar planos de gestão de recursos hídricos do Baixo Tapajós e Baixo Xingu.
- c) Implementar o Plano de Gestão Ambiental Rural (GESTAR) da BR-163 nos Municípios de Altamira, Itaituba, Rurópolis, Trairão e Placas (GESTAR BR-163) e nos Municípios de Santarém, Belterra e Juruti (GESTAR Baixo Amazonas);
- d) implementar o Programa de Formalização e Desenvolvimento Sustentável da Pequena Mineração, coordenado pelo MME, nos municípios de Altamira e Itaituba.

2 - Mesorregião Central:

- a) Implementar o GESTAR BR-163, englobando os municípios de Novo Progresso, Altamira (localidade de Castelo de Sonhos) e Jacareacanga.
- b) Elaborar planos de gestão de recursos hídricos no médio Xingu e médio Tapajós.
- c) Implementar o Programa de Formalização e Desenvolvimento Sustentável da Pequena Mineração, coordenado pelo MME, nos municípios pelo MME, nos municípios de Itaituba, Novo Progresso, Trairão e Jacareacanga.

3 - Mesorregião Sul:

- a) Implementar o GESTAR Portal da Amazônia, englobando os municípios de Colíder, Paranaíta, Alta Floresta, Apiacás, Carlina, Guarantã do Norte, Matupá, Nova Bandeirantes, Nova Canaã do Norte, Nova Guarita, Nova Monte Verde, Nova Santa Helena, Novo Mundo, Peixoto de Azevedo, Terra Nova do Norte e Marcelândia.
- b) Implementar o Programa de Fortalecimento e Desenvolvimento Sustentável da Pequena Mineração, coordenado pelo MME, englobando os municípios de Colíder, Alta Floresta e Peixoto de Azevedo.

6.1.2 Ordenamento Fundiário

As ações de ordenamento fundiário serão norteadas pelas diretrizes sociais, econômicas e ambientais do Plano BR-163 Sustentável e do Plano Nacional de Reforma Agrária (PNRA). Também serão compatibilizadas com outras ações de ordenamento territorial no Plano, a exemplo de estratégias para a destinação de terras públicas.

No que se refere a procedimentos de regularização fundiária em áreas de terras públicas, cabe observar os seguintes procedimentos: As posses de produtores familiares até 100 hectares poderão ser regularizadas pelo Poder Público, mediante o instrumento de Legitimação de Posse, através da emissão de uma Licença de Ocupação, conforme a legislação em vigor (Lei 6.383/76, artigo 29). Já as posses entre 100 e 500 hectares, serão regularizadas de acordo com a Lei nº 11.196/05, recentemente aprovada no Congresso Nacional.

As ações de campo do INCRA, de levantamento ocupacional e regularização fundiária, devem priorizar áreas ocupadas por produtores familiares e comunidades tradicionais em situações de risco, no contexto do asfaltamento da Rodovia Cuiabá-Santarém. Nessas áreas, serão consideradas as possibilidades de criação de novos assentamentos rurais.

Conforme as diretrizes do Governo Federal sobre a reforma agrária sustentável na Amazônia, serão priorizadas novas modalidades de assentamento na área de abrangência do Plano, adaptadas as características sócio-culturais, econômicas e ambientais da região, a exemplo de Projetos de Assentamento Florestal (PAF), Projetos de Desenvolvimento Sustentável (PDS) e Projetos de Assentamento Agroextrativista (PAE).²

Em áreas com situações de ocupação espontânea em terras públicas de dimensões superiores a 100 hectares, serão realizadas, inicialmente, ações de levantamento ocupacional, envolvendo o conhecimento da estrutura fundiária, além dos dados pessoais do ocupante e da atividade econômica desenvolvida. Esse diagnóstico orientará toda a ação fundiária governamental para a região. O instrumento legal que embasará esta ação será o Plano Integrado de Destinação de Terras Públicas (PID), que classificará as áreas segundo critérios que atendam aos interesses dos órgãos ambientais, da FUNAI, do INCRA, dos Municípios, além daqueles estabelecidos nos programas de zoneamento ecológico-econômico em nível estadual.

Instrumentos legais já editados pelo Governo Federal, a exemplo da Portaria Conjunta MDA/INCRA nº 10, de 2004, estão contribuindo para frear o processo de ocupação desordenada e a grilagem de terras públicas federais nessa região. Ao obrigar todo detentor de posse de terra na

² Em áreas com a situação fundiária legalizada, um outro mecanismo para permitir o acesso à terra para produtores familiares são os programas de crédito fundiário do Governo Federal.

Amazônia Legal a encaminhar ao INCRA documentação pertinente, acompanhada de planta georreferenciada, esta ação impede que a ocupação e o desmatamento continuem acontecendo em terras públicas federais, na medida em que inibe o imóvel no Sistema Nacional de Cadastro Rural (SNCR), impedindo a consequente emissão do Certificado de Cadastro de Imóvel Rural (CCIR), se constatada a sua superposição com glebas da União.

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

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

Ações Prioritárias por Mesorregião

1 - Mesorregião Norte

- Consolidar os assentamentos rurais na Transamazônica: implementação de ações prioritárias de regularização fundiária e elaboração de planos de desenvolvimento de assentamentos (PDA), de forma articulada a ações previstas nos eixos temáticos de fomento, inclusão social e infraestrutura.
- Criar novos assentamentos rurais: realização de estudos sobre a criação de novos Projetos de Assentamentos Agroextrativista (PAE) nas seguintes áreas reivindicadas por movimentos sociais: Vila Amazônia/Juruti Velho, Paiol, Apolinário, Bota Belterra, Cumurú, Sacrifício, São Pedro e Eixo Forte.
- Proceder ao ordenamento fundiário na várzea: realização de ações de regularização fundiária em ambientes de várzea na Calha do Amazonas e afluentes, priorizando modalidades que envolvem

a concessão de uso a comunidades ribeirinhas, mediante a elaboração de planos de uso sustentável dos recursos naturais.

- Resolver as pendências de regularização fundiária nas seguintes áreas remanescentes de Quilombos: Pacoval, Cabeceira, Água Fria, Boa Vista, Trombetas, e Erepecuru; regularização de novas TRQ nas seguintes áreas: Arapemã, Saracura, Tiningú, Murumuru, Murumutuba e Bom Jardim.

2 - Mesorregião Central

- Promover a regularização fundiária: realização de ações de levantamento ocupacional e implantação do cadastro rural georreferenciado, com prioridade para a faixa de influência direta da Rodovia BR-163 entre Divisa MT/PA e Trairão, objetivando a regularização fundiária, combate à grilagem e definição de áreas para a criação de novos assentamentos.
- Criar novos assentamentos rurais, preferencialmente nas modalidades PDS e PAF, em áreas ocupadas por produtores familiares de boa fé em terras públicas; apoio à consolidação de assentamentos existentes (PA Santa Julia e Nova Fronteira) por meio da implementação de ações prioritárias de regularização fundiária de forma articulada a planos de desenvolvimento territorial e outras ações previstas no Plano.

3 - Mesorregião Sul

- Promover a regularização fundiária: realização de ações de levantamento ocupacional, implantação do cadastro rural georreferenciado e regularização fundiária em áreas prioritárias, priorizando produtores familiares e estabelecimentos rurais da agropecuária moderna.
- Criar novos assentamentos, preferencialmente nas modalidades PDS e PAF, em áreas ocupadas por produtores familiares com potencial de sustentabilidade econômica e ambiental; apoio à consolidação de assentamentos em Municípios como Peixoto de Azevedo e Guarantã do Norte, por meio da implementação de ações prioritárias de regularização fundiária e elaboração de PDA, de forma articulada a planos de desenvolvimento territorial em nível municipal e microrregional e outras ações previstas no Plano.

6.1.3 Criação e Consolidação de Unidades de Conservação

Os diferentes tipos de unidades de conservação de uso sustentável e proteção integral desempenham funções essenciais para o desenvolvimento regional sustentável, tais como a conservação da biodiversidade e a manutenção de serviços ambientais, a garantia de espaços territoriais fundamentais

para a sobrevivência e bem-estar de populações tradicionais, a viabilização de atividades econômicas sustentáveis, como o manejo florestal (produtos madeireiros e não madeireiros) e o turismo ecológico.

No Plano BR-163 Sustentável, o cumprimento dessas funções requer a realização de ações integradas de criação e implantação de unidades de conservação em nível federal, estadual e municipal, envolvendo parcerias entre as três esferas de governo e com organizações da sociedade.

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

Em áreas em que predomina a cobertura florestal, com potencial para o manejo sustentável, o Plano terá como prioridade a criação e implantação de florestas nacionais e ou estaduais, contando com a participação de comunidades e o setor privado. Trata-se de iniciativa chave para alcançar o objetivo estratégico de se promover a conservação da floresta com a geração de emprego e renda, envolvendo a estruturação de cadeias produtivas em bases sustentáveis³. Nesse sentido, as ações de ordenamento territorial são fundamentais para uma iniciativa estratégica do Plano: a criação do primeiro Distrito Florestal no Brasil .

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

Em áreas de elevada importância para a biodiversidade e serviços ambientais, grande potencial para o manejo florestal sustentável e ou reivindicadas por populações tradicionais, e que se caracterizam como alvos do avanço descontrolado da fronteira, esta sendo priorizada a criação de novas unidades de conservação. Essas medidas já incluíram a criação das Reservas Extrativistas Riozinho do Anfrísio e Verde para Sempre, da Estação Ecológica Terra do Meio, do Parque Nacional Serra do Pardo e da Reserva Biológica Nascentes da Serra do Cachimbo. No âmbito dos 8,2 milhões de hectares inseridos na Área de Limitação Administrativa Provisória (ALAP), foram criadas seguintes unidades de conservação: FLONA Jamanxim, Crepori, Amanã e Trairão, APA Tapajós, e Parques Nacionais do Rio Novo e Jamanxim. Além disso, está prevista a criação da Floresta Estadual do Iriri.

³ Conforme a tramitação do Projeto de Lei de Gestão de Florestas Públicas no Congresso Nacional, também poderão ser aproveitadas outras modalidades de concessão de florestas públicas para fins de manejo sustentável, em regime comunitário e empresarial.

Ações Prioritárias por Mesorregião

1 - Mesorregião Norte

- Realizar estudos sobre a criação de novas UC em ecossistemas de várzea, na Calha do Rio Amazonas.
- Criar novas UC de uso sustentável e proteção integral ao Norte da Calha do Amazonas, conforme entendimentos entre o Governo do Pará e o Governo Federal, considerando os indicativos do Macro ZEE-Pará.
- Consolidar as RESEX Verde para Sempre e Tapajós-Arapiuns (demarcação, elaboração de planos de manejo, criação e consolidação de conselhos deliberativos e gestão de conflitos); criação e implantação das Reservas Extrativistas (RESEX) Bacajá (Anapú), Cuminapanema (Alenquer), Paiol (Óbidos); e Renascer (Prainha) e Paru (Almerim).
- Implantar as FLONA Itaituba I e II, Mulata e Saracá-Taquera (elaboração e implantação de planos de manejo); criação e implantação da Floresta Nacional de Trairão.
- Implantar as UC de proteção integral: elaboração de Planos de Manejo do PARNA da Amazônia e da REBIO do Rio Trombetas, e elaboração do Plano de Manejo da ESEC do Jarí.
- Realizar ajustes no limite do PARNA da Amazônia, excluindo as áreas com intensa interferência antrópica próximas à sede do município de Itaituba.

2 - Mesorregião Central

- Implantar a ESEC Terra do Meio, PARNAs Serra do Pardo, Rio Novo, e Jamanxim (PA); Juruena (MT) e Alto Maués (AM).
- Implantar a RESEX Riozinho do Anfriso (regularização fundiária, demarcação e sinalização, elaboração de plano de manejo, criação de conselho deliberativo); criar a RESEX ou RDS Iriri-Entre Rios, RDS Xingu.
- Implantar a APA Tapajós e criar a APA em São Félix do Xingu.
- Elaborar e implementar os planos de manejo das Florestas Nacionais de Altamira, Jamanxim, Crepori, Amaná e Trairão e criação da Floresta Estadual do Iriri.
- Desenvolver o primeiro Plano Anual de Outorga Florestal para a região, como caso piloto da aplicação da lei de gestão de florestas públicas.
- Apoiar a implantação do mosaico de UC estaduais no Sudeste do Amazonas: RDS Estadual Bararati; Floresta Estadual Secunduri, Parque Estadual Aripuanã, Floresta Estadual Apuí,

Floresta Estadual Manicoré, RDS Estadual Aripuanã, Parque Estadual de Guariba e Parque Estadual de Sucunduri, em conjunto com a RESEC do Apiacás.

3 - Mesorregião Sul

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

6.1.4 - Regularização e Proteção de Terras Indígenas

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

Ações Prioritárias por Mesorregião

1 - Mesorregião Norte

- Emitir portaria declaratória da TI Trombetas-Mapuera.
- Concluir a demarcação da TI Zoe.
- Concluir estudos de delimitação da TI Cachoeira Seca
- Concluir estudos sobre presença indígena no médio e baixo Tapajós.
- Realizar estudo sobre a criação da TI Pontal Apiaká, reivindicada pela comunidade indígena Apiaká.
- Realizar levantamentos etno-ecológicos nas Terras Indígenas.
- Realizar ações de vigilância e proteção das terras indígenas.

2 - Mesorregião Central

- Demarcar e homologar a TI Apyterewa e promover a desintrusão da terra.
- Homologar a TI Baú.
- Demarcar a TI Kuruaya.
- Concluir estudos e demarcação a TI Xypaya.
- Realizar levantamento fundiário pelo FUNAI e INCRA na área da TI Kayabi, cuja demarcação encontra-se *sub judice*.
- Realizar levantamentos etno-ecológicos.
- Realizar ações de vigilância e proteção das terras indígenas.

3 - Mesorregião Sul

- Emitir portaria declaratória da TI Batelão.
- Concluir estudos de delimitação das áreas Estação Parecis e Ponte de Pedra.
- Apoiar campanhas de proteção e recuperação de matas ciliares do Rio Xingu e afluentes, no entorno do Parque Indígena do Xingu.
- Realizar levantamentos etno-ecológicos.
- Realizar ações de vigilância e proteção das terras indígenas.

6.1.5 – Pactos Sociais para o Manejo de Recursos Naturais

Um elemento importante da estratégia de Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental do Plano BR-163 Sustentável, tanto nas áreas de consolidação da fronteira como nas áreas de conservação e proteção da floresta, será a ampliação de iniciativas inovadoras bem-sucedidas de elaboração e implementação de acordos sociais sobre o manejo de recursos naturais (por exemplo, manejo de recursos pesqueiros, proteção de matas ciliares, gestão de recursos hídricos, prevenção e controle do fogo e incêndios florestais). Essas iniciativas devem ser implementadas de forma descentralizada, envolvendo amplos setores da sociedade local (agricultores familiares, pecuaristas, madeireiros, extrativistas, ribeirinhos, comunidades indígenas, prefeituras, pescadores amadores e profissionais, etc.). Ressalte-se a importância da regulamentação da atividade mineral em Terras Indígenas, conforme previsto na Constituição Federal em seu Art. 231.

Ações Prioritárias por Mesorregião

1 - Mesorregião Norte

- Apoiar a elaboração de acordos sobre o manejo de recursos pesqueiros e outros recursos naturais na várzea, com apoio do Pró-várzea.

2 - Mesorregião Central

- Apoiar iniciativas educativas e de mobilização social sobre a prevenção e prevenção e controle do fogo e incêndios florestais, bem como a conservação de matas ciliares.

3 - Mesorregião Sul

- Apoiar a consolidação e ampliação de pactos sobre a prevenção e controle de queimadas e incêndios florestais.
- Apoiar a conservação e recuperação de matas ciliares, Áreas de Preservação Permanente e Reservas Legais, contemplando as necessidades de gestão ambiental no entorno de áreas protegidas.
- Apoiar a adoção de medidas de combate à poluição e contaminação dos recursos hídricos.

6.1.6. Monitoramento e Controle Ambiental

Um aspecto fundamental da estratégia de ordenamento territorial e gestão ambiental é a implementação de políticas de monitoramento, licenciamento e fiscalização da aplicação da legislação ambiental, sob uma ótica de gestão compartilhada com transparência e participação da sociedade civil. Em grande medida, as ações nessa linha de atuação se integram ao Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal, cujos objetivos, diretrizes e estratégia de implementação são plenamente compatíveis com os do Plano BR-163 Sustentável. Desse modo, ações de monitoramento e controle já vêm sendo desenvolvidas na região de influência da BR-163. Entre elas, a implantação das Bases Operativas do Ibama em Novo Progresso e Itaituba, no Pará; a estruturação da Base Operativa de Apuí (AM) e o fortalecimento da estrutura operacional dos Escritórios Regionais do Ibama em Altamira (PA), Sinop (MT) e Alta Floresta (MT).

Uma prioridade do Plano BR-163 Sustentável é a adoção de um estilo de gestão compartilhada e participativa das ações de monitoramento e controle ambiental, envolvendo parcerias entre a União, Estados, Ministério Público, prefeituras e instituições da sociedade civil. O trabalho integrado de investigação de crimes ambientais e outros ilícitos associados, como o trabalho escravo, deverá ser intensificado principalmente nas áreas mais críticas, como forma de combater o crime organizado e punir

os verdadeiros culpados pelos danos ambientais. Além da ação punitiva, o Ibama investirá na fiscalização preventiva e educativa. Devem ser aproveitadas e ampliadas as experiências pioneiras bem-sucedidas na região, a exemplo da experiência do Amazonas com fiscalização integrada e da Unidade Integrada de Defesa Ambiental (UNIDA) e o Grupo de Trabalho da Várzea, apoiados pelo PROVARZEA, em Santarém-PA. Cabe ressaltar ainda a importância de dinamizar a formação de Agentes Ambientais Voluntários, como meio de se promover o engajamento responsável da sociedade civil local em atividades de monitoramento e fiscalização dos recursos naturais em unidades de conservação e áreas protegidas.

A área de monitoramento ambiental terá como prioridade:

- a) Aprimorar o monitoramento da cobertura florestal por sensoriamento remoto, priorizando áreas críticas de expansão do desmatamento e exploração madeireira ilegal, a detecção de fases iniciais do desmatamento (Por exemplo, abertura de estradas em terras públicas e áreas protegidas) e disponibilização, em tempo hábil, de informações para operações de vigilância e fiscalização, envolvendo o IBAMA, FUNAI e outros órgãos.
- b) Disponibilizar via Internet no Sistema Compartilhado de Informações Ambientais-SISCOM informações do monitoramento das alterações da cobertura vegetal, autorizações de desmatamentos, planos de manejo florestais, limites de propriedades para separação dos desmatamentos ilegais dos autorizados, informações estas provenientes das diferentes instituições que compõem o SISNAMA e demais órgãos envolvidos no Plano.
- c) Aprimorar o sistema de detecção do INPE em consonância com as atividades de monitoramento e fiscalização.
- d) Revitalizar o sistema de monitoramento nas viaturas do IBAMA, por meio do sistema Autotrac, e ampliação da capacidade de acompanhamento, em tempo real, das atividades de monitoramento e fiscalização, através de sistemas de comunicação diferenciados, em parceria com outras instituições públicas ou privadas.
- e) Monitorar os recursos pesqueiros, tendo com base o sistema de estatística pesqueira estruturada pelo Provárzea, visando à sua consolidação e ampliação de escala.
- f) Ampliar a rede de estações pluviométricas e fluviométricas de monitoramento de recursos hídricos, priorizando as bacias do Teles Pires, Tapajós e Xingu.
- g) Fortalecer a capacidade de monitoramento qualitativo dos impactos de atividades antrópicas sobre recursos hídricos (Por exemplo, desmatamento, agrotóxicos, exploração mineral, empreendimentos industriais, resíduos sólidos e esgotos em áreas urbanas) como base para campanhas educativas e atividades de licenciamento e fiscalização.

A área de licenciamento ambiental terá como prioridade:

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

A área de vigilância e fiscalização terá como prioridade:

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

Ações Prioritárias por Mesorregião:

1 - Mesorregião Norte

- Consolidar o sistema de monitoramento de recursos pesqueiros na Calha do Amazonas (a partir de iniciativa do Provárzea).
- Monitorar a cobertura vegetal em áreas críticas de expansão do desmatamento e exploração madeireira ilegal.

- Implantar o cadastro fundiário e ambiental em médias e grandes propriedades.

2 - Mesorregião Central

- Implantar e consolidar a base operativa do IBAMA em São Félix do Xingu, com crescente participação de órgãos estaduais, prefeituras e entidades da sociedade.
- Monitorar a cobertura florestal em áreas críticas de expansão do desmatamento ilegal e exploração madeireira.
- Monitorar e controlar de atividades garimpeiras.
- Implantar o SLAPR em médias e grandes propriedades tituladas pelo INCRA e ITERPA.
- Implementar ações integradas de fiscalização.
- Apoiar iniciativas de vigilância no Campo de Instrução da FAB, na Serra do Cachimbo, por parte da FAB/MD.

3 - Mesorregião Sul

- Fortalecer as bases operativas de Garantã do Norte e Alta Floresta.
- Intensificar a fiscalização em áreas críticas baseada nas informações de monitoramento fornecidas pelo INPE e CEMAM/IBAMA.
- Realizar oficinas de radiocomunicação nas regiões de Alta Floresta e Garantã do Norte.
- Divulgar material sobre queima controlada, e formar de grupos de queima controlada.
- Controlar o uso dos recursos hídricos direcionados para a irrigação, com a aplicação da Lei dos Recursos Hídricos, que estabelece a necessidade de autorização prévia para o seu uso.

6.2 Infra-Estrutura para o Desenvolvimento

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

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

Neste sentido, é crucial que se acelere o ritmo de atendimento das metas de universalização do acesso à energia elétrica, sabendo-se dos efeitos agregadores e de coesão que a disponibilidade de energia elétrica exerce sobre as decisões de migração de populações rurais. Da mesma forma, a expansão da oferta de acesso a telecomunicações, deve privilegiar a área rural, a partir de soluções criativas com custos adequados.

O acesso à comunicação exerce um efeito seminal sobre a capacidade de organização cívica das populações rurais. A formação de redes de aprendizado e de exercício efetivo da cidadania é o vetor mais efetivo de desenvolvimento e inclusão, na medida em que viabiliza o avanço tecnológico e a disseminação de assistência técnica. Enfim, não se trata apenas de mais infra-estrutura, mas de um padrão mais inteligente e sustentável. Infra-estrutura, na proposta do Plano, deixa de ser um vetor autônomo de crescimento com desordem e degradação ambiental para ser um elemento de uma estratégia integradora e sustentável de desenvolvimento regional. O Plano BR-163 Sustentável pretende inaugurar uma nova geração de investimentos sustentáveis em infra-estrutura, com destaque para a constituição de um sistema de transportes integrado em todos os seus segmentos.

6.2.1 Sistema de Transportes

O Plano BR-163 Sustentável tem como seu objetivo central a constituição de um sistema multimodal integrado que dê suporte às necessidades locais de transporte de pessoas e de mercadorias de forma eficiente com custos reduzidos. A espinha dorsal da estratégia deve ser, naturalmente, a própria pavimentação da BR-163, que, envolvendo as três mesorregiões que compõem a área do Plano, promoverá a efetiva integração de toda a área ao mercado nacional. A conclusão da sua pavimentação não a tornará apenas um corredor de passagem da produção de grãos e carne do Centro-Norte mato-grossense rumo ao mercado internacional, será também um vetor de desenvolvimento local.

No plano regional, a BR-163 servirá como via de escoamento da produção agrícola desta vasta região para os mercados do Centro-Sul e do Nordeste do País, assim como para mercados da própria região. Também viabilizará o abastecimento de insumos essenciais à atividade produtiva (e atualmente inacessíveis a boa parte da região), devendo funcionar como elemento propulsor da atividade econômica local. Servirá também como excelente alternativa para o escoamento de produtos manufaturados da Zona Franca de Manaus direcionados ao mercado nacional (Centro-Sul). Por fim, no plano do desenvolvimento social, tem uma importância vital, pois na sua ampla área de influência são mais de dois milhões de habitantes e o isolamento, recorrente nos períodos chuvosos, priva-os do acesso aos principais centros urbanos, limita o acesso aos serviços de saúde e educação, eleva de forma absurda o preço dos produtos básicos e gera freqüentes racionamentos de energia.

Ademais, a rodovia pavimentada facilitará a presença do Estado na região, aspecto relevante da execução da obra, uma vez que essa presença é a maior demanda da sociedade, que a reclama em caráter urgente para minimizar o processo de grilagem e violência que se instaurou na região. A partir de 2006 estão previstas as seguintes ações: a) pavimentar o trecho entre Garantã do Norte e a fronteira MT/PA (53 Km); b) pavimentar o trecho entre a fronteira MT/PA e Campo Verde, no entroncamento com a BR-230 (687 Km menos 25 Km já pavimentados); c) pavimentar o trecho entre Campo Verde e Rurópolis (112 Km); d) pavimentar o ramal entre Campo Verde e Miritituba (33 Km); e) restaurar o trecho já pavimentado entre Garantã do Norte e Nova Mutum (469 Km); e) pavimentar (125 Km) e restaurar (88 Km) o trecho entre Rurópolis e Santarém; d) corrigir pontos críticos e realizar manutenção e conservação de rotina no trecho Nova Mutum a Santarém, com recursos da União. No biênio 2006-2007, está prevista a instalação de três postos da Polícia Rodoviária Federal nas cidades de Novo Progresso, Garantã do Norte e Itaituba, além de uma delegacia, provavelmente em Novo Progresso.

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

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

Conforme mencionado no diagnóstico, a rede de estradas informais, em rápida expansão nos últimos anos, exige uma atitude clara do poder público, implicando na refutação da lógica espacial predatória e rarefeita dessas estradas, abertas para a pilhagem de recursos naturais, particularmente presente na mesorregião do Médio Xingu/Tapajós. A diretriz proposta é que, em conjunto com os estados, faça-se um levantamento completo das estradas existentes. Ao levantamento, seguir-se-ia uma avaliação criteriosa de quais estradas endógenas se coadunam com as diretrizes de conservação e ordenamento territorial. As estradas que forem consideradas adequadas aos propósitos do Plano seriam

então assumidas pelo poder público, seja estado, Município ou INCRA, a partir de negociações com a participação do Ministério dos Transportes. As demais deverão ser fechadas, consideradas todas as providências de reassentamento eventualmente necessárias.

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

As ações relacionadas ao aparelhamento do portos estão previstas no Plano Plurianual, com os seguintes investimentos previstos até 2007: a) modernizar e ampliar o porto de Santarém; dragar e aprofundar o canal do porto; recuperar o píer 1; e construir o píer 2, com recursos do Tesouro Nacional e da iniciativa privada; b) modernizar e ampliar a capacidade do porto de Miritituba, com recursos da iniciativa privada; c) construir Terminais Portuários de Parintins, Oriximiná, Óbidos, Alenquer e Prainha, com recursos do Tesouro Nacional. A implementação de programas de financiamento para a construção de pequenas embarcações e ações para melhorar as condições de segurança de passageiros no setor de transporte fluvial são demandas importantes da região e que devem ser atendidas pelo Governo.

Da mesma forma, deve-se prever a criação de novas agências fluviais (Capitania dos Portos) pela Marinha do Brasil, em função da segurança do tráfego aquaviário, em trechos hidroviários que passem por crescimento da navegação, como o caso do Rio Teles Pires.

Por fim, devem ser realizados investimentos na ampliação e modernização dos principais aeroportos da área do Plano, priorizando-se os de Santarém e Sinop. A criação de uma Base Aérea em Cuiabá e a ampliação da pista e a adequação da infra-estrutura do Aeródromo de Jacareacanga para sua reclassificação de Tipo “E” para “C”, contribuiriam para o aumento e a melhoria da infra-estrutura aeronáutica da região.

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

6.2.2 Sistema Energético

A demanda por energia em toda a área do Plano deve aumentar de forma acentuada nos próximos anos, não só pelo suprimento da demanda reprimida, mas principalmente pelo vigoroso aumento populacional previsto e pela ampliação e diversificação da estrutura produtiva.

A ampliação da oferta de energia deve ser propiciada na Mesorregião Norte Mato-grossense principalmente pela extensão da rede de transmissão proveniente de Cuiabá, e das outras duas mesorregiões, pela ampliação da Linha de Transmissão proveniente da UHE de Tucuruí, entendendo até Manaus, via Santarém, e, dessa forma, atendendo a vários municípios da Calha do Rio Amazonas.

Deve ser também implantada a ligação entre o sistema de Tucuruí, que atualmente chega à localidade de Vila Caracol (município de Trairão) e o de Mato Grosso, que está sendo conectado à UHE de Curuá (localidade de Castelo de Sonhos).

Outra fonte possível de energia poderá ser a UHE de Belo Monte, em fase de estudos. A ampliação da oferta de energia a partir de fontes alternativas deve ser particularmente impulsionada em toda a área do Plano. O potencial de produção de biomassa, utilizando-se resíduos da indústria madeireira e de produção de biodiesel, utilizando-se produtos gerados na agricultura familiar e no extrativismo são vantagens comparativas da região e que devem ser firmemente estimulados, notadamente naquelas áreas onde a chegada das Linhas de Transmissão são mais onerosas.

Atenção especial deve ser dada ao aproveitamento da biomassa a ser gerada nos projetos de manejo florestal e no processamento primário e secundário da madeira, especialmente na Mesorregião Central (de Trairão até Novo Progresso e fronteira do Mato Grosso) que é abastecida basicamente com termoelétrica à diesel. Nesta mesorregião, podem ser gerados pelo menos 3 milhões de m³/ano de biomassa, volume suficiente para gerar 300 MW. Será necessário planejar a distribuição das unidades de produção de acordo com a demanda, o custo da rede de distribuição e o raio econômico de disponibilidade de matéria-prima. O planejamento da gestão das florestas públicas, em especial dos projetos de concessão, deve levar em conta a integração com a produção de energia.

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

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

6.2.3 Sistema de Comunicações

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

A ampliação do serviço de telefonia fixa deve ser um dos objetivos principais do Plano na área de telecomunicações. No caso específico da telefonia móvel, além da ampliação da oferta do serviço, em algumas áreas, como em praticamente toda a mesorregião central, trata-se de implantar o sistema. Devem também ser intensificadas as ações de fiscalização nos serviços telefônicos, bastante deficientes em toda a área.

Além do Plano Geral de Metas de Universalização, existe o programa GESAC (Governo Eletrônico/Serviço de Atendimento ao Cidadão), do Governo Federal, que tem como meta disponibilizar acesso à Internet e mais um conjunto de outros serviços de inclusão digital a comunidades excluídas, facilitando o alcance a regiões onde é raro encontrar possibilidade de conexão à Internet. As localidades beneficiadas pelo programa são escolhidas a partir dos seguintes critérios: localidades com baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), localidades onde as redes de telecomunicações não oferecem acesso à Internet em banda larga, comunidades que já tenham alguma organização no desenvolvimento de atividades comunitárias culturais apoiadas pelas tecnologias de informação e comunicações.

Em relação à Internet, devem ser adotadas medidas no sentido de facilitar o acesso, especialmente para fins educativos. Quanto a comunicação por meio de rádio, há necessidade de ampliar

a sua utilização para fins de formação e fortalecimento de redes sociais, com a desburocratização do processo de legalização das rádios comunitárias.

6.2.4 Sistema de Armazenagem

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

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

Fomentar a ampliação da capacidade de armazenamento voltada para os produtores familiares (através de cooperativas, associações de produtores) deve ser uma das prioridades do Plano neste segmento.

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

6.3 Fomento a Atividades Produtivas Sustentáveis

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

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

A estratégia de fomento a atividades produtivas do Plano BR-163 Sustentável se fez com base nas seguintes diretrizes:

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

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

Tal contexto, somado às lições aprendidas com experiências históricas na região, embasa constatações essenciais para a inovação almejada por Governo e sociedade, tais como a de que inclusão social não pode ser realizada por intermédio de modelos assistencialistas e, sim, intimamente associada à produção, única alternativa capaz de gerar emprego e renda, e a de que Ciência, Tecnologia e Inovação

(C/T&I) tem papel fundamental na concepção e implementação de um novo modo de produzir, capaz de assegurar crescimento econômico, inclusão social e conservação ambiental.

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

6.3.1 Cadeias Produtivas e Arranjos Produtivos Locais

O desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais (APL)⁴ pode vir a ser um importante instrumento de promoção do desenvolvimento econômico na região. Um APL caracteriza-se por uma concentração em determinada cidade ou região de empresas setorialmente especializadas (com predominância de micro e pequenas), que mantêm vínculos de articulação, interação, cooperação e aprendizagem entre si e com outros agentes como Governo, associações empresariais, de crédito, de ensino, etc.

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

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

Dessa forma, a busca incessante de agregação de valor à produção local deve ser um dos principais norteadores de uma estratégia geral de desenvolvimento para a região. A identificação do potencial econômico da região permite a adoção de uma estratégia geral voltada para a consolidação de

⁴ Na área de influência da BR-163, como em toda a Amazônia, não existem aglomerações produtivas que atendam integralmente ao conceito teórico de APL. De uma forma geral, as atividades com potencial de formar APL estão em início de organização. Uma concepção mais simplificada de APL, entretanto, pressupõe que “onde houver produção de qualquer bem ou serviço haverá sempre um arranjo em seu entorno, envolvendo atividades e atores relacionados à sua produção e comercialização, assim como à aquisição de matérias-primas, máquinas e demais insumos”. Assim, tal concepção permite trabalhar, dentro do conceito de APL, os arranjos embrionários na área da BR-163.

cadeias produtivas, dadas a frequência e a importância local. O desenvolvimento desses Arranjos poderá ser um importante instrumento de promoção do desenvolvimento sustentável na região.

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

Além disso, a integração de recursos naturais (madeira, minerais frutos e outros elementos) pode ser um fator diferenciador na formação de arranjos produtivos com grande competitividade nacional e internacional. Nesse sentido, o Grupo de Trabalho Interministerial de promoção de APL, coordenado pelo MDIC, incluiu em sua lista de APL prioritários o de Gemas e Jóias do Pará.

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

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

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

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

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

e) Minério: beneficiamento da bauxita (alumina e alumínio) das minas de Oriximiná e Juruti e de outros produtos minerais, inclusive do garimpo;

g) Outros segmentos: industrialização do pescado, do algodão, da fruticultura, implementos e insumos agrícolas e florestais, turismo, construção civil e serviços urbanos;

Por fim, uma série de iniciativas devem ser implementadas ou intensificadas pelo Governo Federal, em parceria com os governos estaduais e municipais. São ações relacionadas às atividades tradicionais da região, que não devem ter a pretensão de, por si só, alterar o seu panorama econômico, mas que devem contribuir de forma expressiva para o alavancamento do desenvolvimento regional. O fortalecimento da agricultura familiar e, particularmente de atividades relacionadas à exploração agro-

florestal, a ampliação e melhoria dos Projetos de Assentamentos, o fomento às atividades relacionadas à economia solidária, e a ampliação da infra-estrutura institucional complementam a estratégia geral para as ações de fomento às atividades produtivas a serem implementadas, com ênfases condicionadas às especificidades de cada uma das mesorregiões.

Ações Prioritárias por Mesorregião

1 - Mesorregião Norte

- Fomentar a atividade pesqueira sustentável, incluindo a desburocratização do processo de licenciamento da pesca e piscicultura sustentável.
- Apoiar a modernização da pecuária de corte e leite por meio da recuperação e intensificação do uso das pastagens em áreas já alteradas ou degradadas e o melhoramento do rebanho.
- Apoiar a implantação e gestão de agroindústrias e a consolidação dos pólos agrícolas locais, incluindo a realização de estudos de viabilidade da implantação de usinas de biodiesel.
- Fomentar a cadeia produtiva de madeira, incentivando a indústria de beneficiamento da madeira e a indústria mobiliária.
- Apoiar a realização de estudos de viabilidade de implantação de complexo agroindustrial de bauxita/alumina na região.
- Apoiar a implantação de APL com base na biodiversidade e recursos naturais.

2 - Mesorregião Central

- Fomentar a atividade mineraria (garimpo e mineração empresarial) de impacto reduzido, incluindo o apoio à organização e regularização do setor.
- Apoiar a modernização da pecuária de corte e leite por meio da recuperação e intensificação do uso das pastagens em áreas já alteradas ou degradadas e o melhoramento do rebanho e o controle sanitário animal, com destaque para a febre aftosa.
- Apoiar a implantação de APL com base na biodiversidade e recursos naturais.
- Apoiar a implantação de frigoríficos e indústrias de beneficiamento de couro.

3 - Mesorregião Sul

- Apoiar a modernização da pecuária de corte e leite por meio da recuperação e intensificação do uso das pastagens em áreas já alteradas ou degradadas e o melhoramento do rebanho.
- Apoiar a implantação e gestão de agroindústrias e a consolidação dos pólos agrícolas locais.
- Fomentar a industrialização dos produtos da região tais como: a) indústria de esmagamento de grãos e produção de farelo e óleo bruto e produção de óleo refinado e ração de soja; b) indústria

frigorífica, de laticínios e de beneficiamento e industrialização do couro; c) beneficiamento da pluma de algodão e da indústria têxtil.

- Fomentar as atividades econômicas urbanas, particularmente comércio, serviços e construção civil, com base na expressiva estrutura urbana já existente.

6.3.2 Fortalecimento da Produção Familiar

O apoio à agricultura familiar deve estar entre as prioridades do Plano BR-163 Sustentável. Deve-se dar suporte à comercialização da produção através da garantia de financiamento e do contínuo funcionamento das estradas, além de políticas e incentivos adequados à viabilização da produção familiar como, por exemplo, o estabelecimento de programas que organizem o comércio inter municipal, tanto na venda de produtos quanto na aquisição de insumos por meio de consórcios.

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

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

O investimento na melhoria dos assentamentos do INCRA e na ampliação de seu número é uma das medidas estratégicas para a promoção do desenvolvimento na região. A superação de problemas relacionados à regularização fundiária, grilagem no entorno e nas próprias áreas, más condições das

estradas, dificuldades na comercialização da produção e na obtenção de crédito, falta de energia elétrica, além de inúmeros conflitos sociais é condição básica para se alcançar aquele objetivo.

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

Ações Prioritárias por Mesorregião

1 – Mesorregião Norte

- Conceber e promover estudos sobre a implantação de um novo modelo de reforma agrária baseado em áreas mais extensas, focadas na produção florestal, sem titulação de terras.
- Controle da expansão da soja em área onde predomina a agricultura familiar, coibindo a expulsão destes para a periferia das cidades e ou para as áreas de expansão da fronteira.
- Incentivar o manejo florestal com legislação diferenciada para a escala da produção familiar.
- Promover ações para diversificar e agregar valor à produção familiar rural.
- Criação de novos pólos do PROAMBIENTE.
- Conceber e promover a execução de uma logística do pequeno, incluindo regularização fundiária, barateamento e expansão das redes de comunicação, energia e transporte.
- Incentivar o manejo florestal, com legislação diferenciada para a escala de produção familiar.

2 – Mesorregião Central

- Promover a estruturação dos APL's de produção familiar.
- Promover ações para diversificar e agregar valor à produção familiar rural.

3 – Mesorregião Sul

- Promover a estruturação dos APL's de produção familiar.
- Promover a diversificação da produção familiar através de múltiplas atividades para gerar emprego e renda, envolvendo o reflorestamento, trabalho na irrigação, reaproveitamento de cavacos de madeira, classificação e reciclagem do lixo na cidade, hortas comunitárias, entre outras.

6.3.3 Uso Sustentável da Floresta

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

No que se refere especificamente ao fomento à atividade econômica florestal e extrativista, válida para toda a área de abrangência do Plano, o foco principal deve ser no estímulo a práticas de manejo florestal sustentável de florestas naturais, envolvendo produtos madeireiros e não-madeireiros, aliado à proteção de áreas com alto valor para conservação. Ao mesmo tempo, serão necessárias ações para incentivar a recuperação e reflorestamento de áreas degradadas, com ou sem fins produtivos.

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

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

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

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

Entre as ações previstas para o período 2005 a 2007 estão: a) implementação do modelo de gestão de florestas públicas; b) assistência técnica em práticas de manejo florestal sustentável; c) apoiar

as organizações extrativistas da Amazônia e d) apoiar a implantação de Pólos Pioneiros do PROAMBIENTE.

Ações Prioritárias por Mesorregião

1 - Mesorregião Norte

- Promover a concessão das florestas públicas para o manejo florestal (madeireiro e não madeireiro) sustentável priorizando a implantação do Distrito Florestal da BR-163.
- Promover o desenvolvimento florestal com modelos de produção florestal madeireiro e outros produtos florestais, a partir de assentamentos florestais, concessões florestais e unidades de conservação de uso sustentável.
- Promover a recuperação de áreas de florestas alteradas/degradadas (recomposição de reserva legal) e incorporá-las ao processo produtivo (com plantios florestais e agroflorestais).
- Ampliar a produção óleos e essências a partir da experiência da FLONA de Tapajós.

2 - Mesorregião Central

- Promover a concessão das florestas públicas para o manejo florestal sustentável priorizando a implantação do Distrito Florestal da BR-163.
- Promover o fortalecimento da exploração sustentada das florestas, priorizando o manejo florestal comunitário próximo aos centros urbanos e as estradas.
- Conceber e promover a implantação de um novo modelo de reforma agrária baseado em áreas mais extensas, focadas na produção florestal sem titulação de terras.

3 - Mesorregião Sul

- Promover a recuperação de áreas de florestas alteradas/degradadas (recomposição de reserva legal) e incorporá-las ao processo produtivo (com plantios florestais e agroflorestais).
- Incentivar o beneficiamento de produtos madeireiros, desenvolvendo a indústria de mobiliário, de chapas e compensados e o aproveitamento de resíduos, particularmente fortalecendo o pólo madeireiro já instalado em Sinop.
- Promover o fortalecimento da exploração sustentada das florestas, priorizando o manejo florestal comunitário próximo aos centros urbanos e as estradas.

6.3.4 Economia Solidária

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

6.3.5 Turismo Ecológico

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

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

Entre as atividades previstas pelo Programa Nacional de Ecoturismo e pelo Proecotur para o período 2005 – 2007 estão: a) realização de cursos de capacitação em ecoturismo voltados para o *trade* turístico e a população local; b) realização de oficinas de discussão das estratégias elaboradas pelo Proecotur em parceria com o Ministério do Turismo e debates nos Fóruns Estaduais de Turismo e nos Conselhos Municipais de Turismo; c) construção de uma carteira de projetos de ecoturismo de base

comunitária, visando apoiar pequenos empreendimentos de associações comunitárias em áreas com potencial ecoturístico comprovado; d) apoio à implementação das unidades de conservação já constituídas, como o Parque Estadual do Cristalino, o Parque Nacional da Amazônia, a Floresta Nacional do Tapajós, a Reserva Extrativista Tapajós-Arapiuns e as Áreas de Proteção Ambiental de Alter do Chão (Santarém) e de Aramaná (Belterra); e) Implementação do Sistema de Informação Georeferenciado-SIG para o desenvolvimento do ecoturismo.

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

Ações Prioritárias por Mesorregião:

1 – Mesorregião Norte

- Divulgar o potencial e experiências exitosas de turismo na região.
- Apoiar as secretarias estaduais e municipais de turismo.
- Capacitar os produtores urbanos e rurais na prática do ecoturismo e agroturismo.
- Apoiar a implementação das unidades de conservação já constituídas, como o Parque Nacional da Amazônia, a Floresta Nacional do Tapajós, a Reserva Extrativista Tapajós-Arapiuns e as Áreas de Proteção Ambiental de Alter do Chão (Santarém) e de Aramaná (Belterra).

6.3.6 Instrumentos de Promoção do Desenvolvimento

6.3.6.1 Pesquisa e Tecnologia

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

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

A pesquisa científica e tecnológica deve assumir um papel central na concepção e implementação de um novo modo de produzir, capaz de assegurar crescimento econômico, inclusão social e conservação ambiental. Assim, é preciso que sejam plenamente internalizadas as diretrizes e prioridades do Plano BR-163 Sustentável entre programas de pesquisa em ciência e tecnologia, no âmbito da EMBRAPA, Ministério da Ciência e Tecnologia e outros órgãos afins que atuam na região. Será necessário apoiar instituições de pesquisa e ensino, inclusive as universidades públicas, para darem suporte ao conhecimento científico e tecnológico, voltados para a estruturação de economias sustentáveis, inclusive APL.

O fortalecimento de instituições públicas de pesquisa e ensino, objetivando o aproveitamento de suas contribuições para a viabilização de atividades produtivas sustentáveis, inclusive em termos de recursos humanos capacitados, deve ser priorizado no Plano. Para isso, algumas ações ganham destaque em importância entre elas a maior presença das instituições de Ciência, Tecnologia e Inovação (C, T & I) na região, a sistematização e divulgação dos resultados de pesquisas já desenvolvidas, a priorização de editais específicos para produtos regionais e da biodiversidade da região e a formação de recursos humanos. Por fim, a integração das diversas ações deve se desdobrar em um Plano Regional Estratégico de C, T & I para a área de Influência da BR-163.

Em termos de iniciativas específicas nessa linha de ação, cabe destacar as seguintes prioridades:

- Fomentar a elaboração de um plano regional de desenvolvimento científico e tecnológico para dar suporte ao Plano BR-163 Sustentável.
- Fortalecer e ampliar o número de instituições C, T & I (EMBRAPA, CEPLAC e Universidades) e pesquisadores na região.
- Consolidar o Centro de Pesquisa Agroflorestal de Santarém (Antigo CTM da SUDAM).
- Lançar editais regionalizados para instituições de C,T & I priorizando pesquisas com produtos regionais (açai, borracha, castanha, cupuaçu e pupunha entre outros), valorização da biodiversidade, e agregação de valor a produtos agropecuários e florestais.
- Fomentar a sistematização e disseminação de tecnologias e conhecimentos voltados à produção sustentável já disponíveis nas instituições de C, T & I.

Ações Prioritárias por Mesorregião

1 – Mesorregião Norte

- Fomentar pesquisas, geração de tecnologia e formação de recursos humanos sobre: manejo florestal sustentável (madeireiro e não madeireiro); aproveitamento de produtos regionais e da

biodiversidade (biotecnologia); diversificação das atividades econômicas; agregação de valor aos produtos da Produção Familiar Rural, à atividade pesqueira sustentável, e à produção mineral de impacto reduzido; modernização da pecuária de leite e corte em áreas alteradas ou degradadas; e agronegócio sustentável em áreas alteradas ou degradadas.

- Consolidar o Núcleo de Desenvolvimento Sustentável coordenado pela ADA (antigo CTM) como centro de geração e difusão de tecnologia agroflorestal e da biodiversidade.

2 – Mesorregião Central

- Fomentar pesquisas, geração de tecnologia e formação de recursos humanos sobre: manejo florestal sustentável (madeireiro e não madeireiro); aproveitamento de produtos regionais e da biodiversidade (biotecnologia); diversificação das atividades econômicas; agregação de valor aos produtos da Produção Familiar Rural e à produção mineral de impacto reduzido; modernização da pecuária de corte em áreas alteradas ou degradadas.
- Estudar a viabilidade de implantação de centros de biotecnologia e bioindústria em Itaituba e Novo Progresso.
- Apoiar a implementação de um centro de pesquisas de aproveitamento da biodiversidade de áreas florestais.

3 – Mesorregião Sul

- Fomentar pesquisas, geração de tecnologia e formação de recursos humanos sobre: manejo florestal sustentável (madeireiro e não madeireiro); diversificação das atividades econômicas; agregação de valor aos produtos da Produção Familiar Rural; modernização da pecuária de leite e corte em áreas alteradas ou degradadas; e agronegócio sustentável em áreas alteradas ou degradadas.

6.3.6.2 Crédito

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

Os instrumentos econômicos (crédito, incentivos fiscais) devem assumir um papel essencial no fomento a atividades produtivas sustentáveis na área de abrangência do Plano. Portanto, é necessária a

adequação das linhas de crédito dos diversos programas existentes, como o FNO, FCO e PRONAF, às distintas realidades da região de influência da BR-163. Tal esforço deve envolver as seguintes diretrizes e ações prioritárias:

- Utilizar planos de desenvolvimento sustentável, em nível municipal e territorial, como referências estratégicas para a definição de atividades a serem estimuladas pelo crédito e incentivos fiscais;
- Estimular iniciativas voltadas à estruturação de Arranjos Produtivos Locais em bases sustentáveis (beneficiamento, armazenamento e comercialização) a exemplo dos pólos do PROAMBIENTE.
- Viabilizar as condições diferenciadas de crédito e incentivos fiscais para o manejo florestal e produtos derivados do uso sustentável da biodiversidade.
- Viabilizar o acesso ao crédito para os pequenos produtores minerais, criando linhas diferenciadas de financiamento, tendo em vista o impeditivo legal de se ter a reserva mineral como garantia por ser a mesmo um bem da União.
- Ampliar os mecanismos de incentivo ao micro-crédito solidário (Banco Cidadão)
- Fomentar a criação e consolidação de cooperativas de crédito.
- Desburocratizar os serviços nas agências bancárias.
- Criar novas agências bancárias locais, notadamente dos bancos oficiais – BB, BASA, CEF.

Ações Prioritárias por Mesorregião:

1 – Mesorregião Norte

- Priorizar o financiamento da implantação e consolidação do Distrito Florestal e da estruturação dos APL de Produção Familiar, Serviços, Comércio e Construção Civil, Pesca e Piscicultura, Turismo, Produção Mineral e Agropecuária aplicados em áreas já alteradas ou degradadas.
- Priorizar a ampliação de linhas de micro-crédito solidário à agricultura familiar.

2 – Mesorregião Central

- Priorizar o financiamento da implantação e consolidação do Distrito Florestal e da estruturação dos APL de Produção Familiar, Serviços, Comércio e Construção Civil, Produção Mineral e Agropecuária aplicados em áreas já alteradas ou degradadas.

3 – Mesorregião Sul

- Priorizar o financiamento da estruturação dos APL de Produção Familiar, Florestal, Serviços, Comércio e Construção Civil, Agropecuária em áreas já alteradas ou degradadas e a

industrialização de produtos da soja, frigoríficos, laticínios, couro, madeira e mobiliário e aproveitamento de resíduos.

6.3.6.3 Assistência Técnica

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

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

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

O fortalecimento da base institucional de assistência técnica e extensão rural (ATER) deve ser uma prioridade entre as ações estratégicas do Plano. Assim, o fortalecimento das instituições oficiais de ATER (IDAM – Amazonas, EMPAER-MT – Mato Grosso e EMATER – Pará) será priorizado. No entanto, conforme as diretrizes da Política Nacional de Assistência Técnica e Extensão Rural (PNATER), a estratégia do Plano deve enfatizar metodologias participativas e inovadoras de fomento à produção

sustentável com inclusão social, envolvendo parcerias com redes de instituições governamentais e não-governamentais. No caso da mineração, o fortalecimento do Departamento Nacional de Produção Mineral – DNPM, no cumprimento de uma de suas missões: fomento à produção mineral sustentável, terá papel vital para a sustentabilidade dos pequenos empreendimentos de mineração. Assim, é preciso viabilizar um novo modelo de assistência técnica e extensão rural que inclua entre suas diretrizes e prioridades:

- Impulsionar a gestão integrada de recursos naturais na propriedade rural, inclusive a manutenção de serviços ambientais.
- Estimular atividades produtivas sustentáveis em áreas já desmatadas (p.ex. agricultura ecológica, manejo de pastagens, prevenção e controle de queimadas).
- Impulsionar o manejo florestal de produtos madeireiros e não-madeireiros, assim como a proteção e recuperação de matas ciliares e outras APP.
- Promover a assessoria técnica no planejamento e implantação de arranjos produtivos locais.
- Apoiar a consolidação e a implantação de pólos do PROAMBIENTE.
- Apoiar a processos educativos de formação e capacitação junto a agricultores familiares, povos indígenas e outras populações tradicionais.
- Fortalecer e ampliar as escolas agrotécnicas e casas familiares rurais.
- Fomentar as redes de intercâmbio de conhecimentos, envolvendo instituições de pesquisa, organizações sociais e outros parceiros.
- Integrar a ATER com iniciativas de planejamento para o desenvolvimento rural sustentável, em nível municipal e ou territorial.

Ações Prioritárias por Mesorregião:

1 – Mesorregião Norte

- Promover a ampliação do número de escolas agrotécnicas e a formação e capacitação de técnicos e extensionistas em temas relacionados a: agroecologia; produção florestal; pesca e piscicultura; atividades minerárias de impacto reduzido; e agronegócio sustentável.
- Promover o fortalecimento da EMATER/PA.

2 – Mesorregião Central

- Promover a formação de técnicos e a capacitação de extensionistas em temas relacionados a: agroecologia; produção florestal; pecuária semi-intensiva; e atividades minerárias de impacto reduzido.

3 – Mesorregião Sul

- Promover a formação de técnicos a capacitação de extensionistas em temas relacionados a: agroecologia; produção florestal; e agronegócio sustentável.

6.3.7 Sustentabilidade da Produção Mineral

As ações implementadas pelo MME, por meio da Secretaria de Geologia, Mineração e Transformação Mineral, a partir de 2003, de apoio ao desenvolvimento sustentável na mineração devem ser fortalecidas e a elas outras deverão ser somadas, em especial aquelas direcionadas às pequenas unidades de produção mineral, tais como:

- a) Programa Nacional de Formalização da Produção Mineral;
- b) Programa Nacional de Cooperativismo na Mineração;
- c) Capacitação Tecnológica e Gerencial de Pequenos Produtores Mineraiis;
- d) Criação do Portal do Pequeno Produtor Mineral.

6.4 Inclusão Social e Cidadania

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

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

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

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

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

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

A oferta desigual de infra-estrutura é fator de exclusão social e de constituição de uma sociedade dual. Enquanto madeireiros, grandes pecuaristas e empresários ligados ao agronegócio têm capacidade técnica e financeira para prover sua própria infra-estrutura, produtores familiares, assentados, quilombolas, povos indígenas e outros grupos sociais pobres não dispõem de eletricidade ou de estradas vicinais que lhes permitam escoar a produção. O déficit social de investimentos em infra-estrutura lhes impõe custos de produção e comercialização elevados, contribui para a deterioração dos termos de troca, limita o potencial de aumento de produtividade e resulta em baixa qualidade de vida. Se a pavimentação

da BR-163 busca deflagrar mudança nas relações de produção e na estrutura fundiária que desestabilizam e erodem as comunidades rurais, é preciso gerar investimentos compensatórios em infra-estrutura que lhes beneficie diretamente, de forma a tornar mais equânime o perfil e o resultado do investimento público. As principais demandas por inclusão social em relação à infra-estrutura são: a) priorização das comunidades em situações sociais de risco da área rural para os investimentos de oferta de energia elétrica a comunidades isoladas; b) investimentos na abertura e conservação de estradas vicinais que servem às mesmas comunidades e Investimentos em infra-estrutura de transporte fluvial que atendam às populações ribeirinhas; e c) investimento em infra-estrutura de abastecimento de água e coleta e tratamento de esgotos para as populações pobres das cidades.

As transformações econômicas, sociais e políticas têm ocorrido em velocidade diferente da resposta dos governos, crescendo a necessidade de concentrar o foco nas ações que podem ser implementadas no curto prazo. A principal diretriz deve ser o estímulo ao desenvolvimento de projetos integrados, promovendo uma cultura de integração e de colaboração transversal.

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

- Investir na construção, reforma e manutenção de prédios escolares, em equipamentos e na formação de recursos humanos para oferecer educação básica de qualidade.
- Investir na construção, reforma e ampliação de unidades de saúde; na aquisição de equipamentos médico-hospitalares e na ampliação do acesso aos serviços de atenção básica, média e alta complexidade.
- Investir em saneamento básico (abastecimento de água tratada, coleta de lixo, melhorias sanitárias domiciliares e tratamento de esgoto) para as populações das cidades.
- Investir na construção e disponibilização dos equipamentos necessários para assegurar a oferta de serviços de segurança pública, instalando delegacias de polícia civil, militar e federal, bem como, o Ministério Público e órgãos do Judiciário.
- Investir na construção e disponibilização dos equipamentos necessários para assegurar a atuação das Forças Armadas na segurança da navegação aérea e no tráfego aquaviário, na oferta do serviço militar, e na cooperação com o desenvolvimento da região e com a defesa civil.
- Investir em eletricidade, em transporte fluvial e em estradas vicinais que permitam escoar e comercializar a produção familiar.
- Implantar políticas de assistência técnica que valorizam o conhecimento de produtores e fortaleçam os laços de cooperação.

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

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

Neste capítulo, optou-se por apresentar as ações prioritárias organizadas apenas por linhas de ação e não apresentá-las na escala das mesorregiões, portanto, de uma forma geral, as ações apresentadas a seguir se adequam a toda a área do Plano. Isso ocorre porque a maior parte da área de influência da BR-163 é marcada pela presença insuficiente e em algumas regiões, pela ausência do governo, e como consequência, caracteriza-se por ser extremamente carente de políticas públicas de inclusão social e cidadania. Dentre as mesorregiões, a Central é a que apresenta maiores carências, seguida pela mesorregião Norte. A mesorregião Sul, por ser uma região mais urbanizada e mais desenvolvida economicamente, apresenta, relativamente, melhores condições de educação e saúde, demandando, entretanto, ações específicas destinadas aos segmentos socialmente excluídos, semelhantes às definidas para as demais mesorregiões. Demanda também medidas específicas direcionadas às comunidades indígenas.

6.4.1 Ações na Área de Segurança Pública

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

A promoção da inclusão social via fomento da segurança pública dependerá da alteração das condições propiciatórias imediatas, isto é, as condições diretamente ligadas às práticas que se deseja eliminar, principalmente os conflitos de ordem fundiária. Entretanto, antes que as eventuais reformas das

estruturas sócio-econômicas produzam seus efeitos, iniciativas tópicas bem focalizadas - executadas de maneira integrada - que incidam de modo adequado e eficiente sobre as condições e circunstâncias imediatamente ligadas à dinâmica criminal, podem alcançar resultados positivos, principalmente por meio de investigações criminais eficientes. Essas políticas integradas farão a mediação entre as macropolíticas estruturais e as políticas públicas especializadas, ou seja, aquelas intervenções tópicas especificamente devotadas à prevenção da violência via interceptação das dinâmicas que a produzem.

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

- Programa Combate à Criminalidade: Ampliação das Instalações do Edifício-Sede da Superintendência Regional da Polícia Federal do Pará; Construção de Base Operacional para Aeronaves no Amazonas; Construção de Delegacia da Polícia Federal em Marabá – PA (a qual servirá de apoio nas operações a serem desenvolvidas na área de influência da BR-163); Implantação de Sistema de Informática e Telecomunicações da Polícia Federal (Promotec/Pró-Amazônia); Integração dos Sistemas da Polícia Federal com os Sistemas de Proteção e Vigilância da Amazônia-SIPAM/SIVAM (Pró-Amazônia/Promotec); Reparcelhamento das Unidades Operacionais e do Segmento Técnico-Científico (Promotec/Pró-Amazônia); Combate ao Crime Organizado e ao Tráfico Ilícito de Drogas e Armas; Prevenção e Repressão a Crimes praticados contra Bens, Serviços e Interesses da União; Operações de Caráter Sigiloso; Operações de investigação integrada dos casos de violências cometidas por grupos de extermínio, latifundiários, traficantes e agentes de segurança do Pará (Terra do Meio - Altamira, Itaituba, Santarém, Novo Progresso, Almerim, Óbidos e Anapu) e Mato Grosso (Lucas do Rio Verde, São Félix do Araguaia e Querência); Serviço de Proteção ao Depoente Especial; e Capacitação de profissionais da rede de atenção às vítimas de tráfico de seres humanos.
- Programa Segurança nas Rodovias Federais: Operações Especiais de Combate ao Crime na Rodovia Federal BR-163; Patrulhamento Ostensivo e Controle de Trânsito na Rodovia Federal BR-163; Capacitação do Policial Rodoviário Federal em atividade na área de influência da BR-163; Resgate e Socorro a Acidentados na Rodovia Federal BR-163; e Ações de Caráter Sigiloso.
- Programa Sistema Único de Segurança Pública: Implantação de Novos Modelos de Segurança Pública na área de influência da BR-163; Implantação de Projetos de Prevenção da Violência na área de influência da BR-163; Implantação e Modernização de Estruturas Físicas de Unidades Funcionais de Segurança Pública na área de influência da BR-163; Intensificação da Repressão Qualificada na área de influência da BR-163; Modernização Organizacional das Instituições do Sistema de Segurança Pública (Segurança Cidadã) na área de influência da BR-163;

Reaparelhamento e Modernização dos Órgãos de Segurança Pública localizados na área de influência da BR-163; e Implantação de Sistema Integrado de Formação e Valorização Profissional de agentes de segurança pública em atividade na área de influência da BR-163.

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

6.4.2 Ações na Área de Saúde

No âmbito da saúde, as ações necessárias expressam a qualificação da gestão e da atenção à saúde, caracterizando, principalmente, a organização dos serviços de forma hierarquizada e a ampliação do acesso às ações básicas, aos serviços ambulatoriais e hospitalares de média complexidade e aos serviços de alta complexidade.

A rede de atenção à saúde deve, ainda, contemplar e desenvolver ações efetivas de vigilância em saúde, de saúde do trabalhador e dos povos indígenas e fortalecer a participação popular.

Este conjunto de ações deve refletir coerência com as necessidades e especificidades da região e devem ser pactuadas entre as três esferas de gestão.

A oferta dos serviços de saúde deve se constituir nas prioridades citadas a seguir:

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

- Implantar Programa de acompanhamento do recém nascido de risco; do aleitamento materno e alimentação saudável, Instalação de Bancos de Leite Humano;
- Organizar a Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador – RENAST nos Estados abrangidos pelo Plano.
- Garantir a implementação das diretrizes da Política Nacional de Saúde Bucal - Brasil Sorridente:
 - fluoretação da água de abastecimento;
 - distribuição de kits com pasta e escovas de dente;
 - implantação de Centros de Especialidades Odontológicas para Municípios de referência no âmbito da BR-163;
- Implantar Serviço de Atendimento Médico de Urgência-SAMU em Municípios de referência na região da BR-163.
- Implantar, ampliar ou promover melhorias no sistema público de abastecimento de água para prevenção e controle de agravos em Municípios de até 30 mil habitantes.
- Apoiar a gestão dos sistemas de saneamento básico em Municípios de até 30 mil habitantes:
 - Promover o controle de qualidade da água para consumo humano em localidades com população inferior a 2.500 habitantes e áreas rurais (assentamentos, reservas extrativistas e remanescentes de quilombos);
- Implantar melhorias sanitárias domiciliares para prevenção e controle de agravos.
- Implantar, ampliar ou promover melhorias no sistema público de esgotamento sanitário, para prevenção e controle de agravos em Municípios de até 30 mil habitantes.
- Implantar, ampliar ou promover melhorias no serviço de saneamento em áreas rurais (áreas remanescentes de quilombos, assentamentos e reservas extrativistas), em localidades com população inferior a 2.500 habitantes, para prevenção e controle de agravos.
- Implantar, ampliar ou promover melhoria no sistema de coleta, tratamento e destinação final de resíduos sólidos, para prevenção e controle de agravos em Municípios de até 30 mil habitantes com risco de transmissão de Dengue.
- Integrar a Vigilância em Saúde (VE, VAS, VISA) às ações básicas de saúde, para a execução das ações de prevenção e controle de doenças, disponibilizando assessoria às SES e SMS das capitais, para fortalecer a estruturação da Vigilância em Saúde nessas localidades.
- Fortalecer a ação de Estados e Municípios na vigilância, prevenção e controle de agravos relevantes na região como Malária, Tuberculose e Hanseníase.
- Fortalecer a ação de Estados e Municípios na vigilância, prevenção e controle da Tuberculose e da Hanseníase. Realização de oficinas de trabalho e capacitações.

- Mapear os estabelecimentos produtores de medicamentos existentes na região que utilizam matéria-prima local e verificar as condições tecnológicas existentes. Realizar diagnóstico situacional nos Estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso.
- Realizar oficinas regionais e fórum nacional para subsidiar a elaboração da política de segurança alimentar dos povos indígenas.
- Intensificar as ações de imunização nas comunidades indígenas, através da realização de campanhas de multivacinação nos distritos sanitários de saúde indígena da região.
- Melhorar o acesso da população indígena aos serviços de média e alta complexidade, ambulatorial e hospitalar.

6.4.3 Ações na Área de Educação

Inclusão social e cidadania plena implicam uma educação de qualidade. Ciente desse fato, o Governo Federal assumiu o compromisso de elaborar políticas que assegurem não só o ingresso de todas as crianças e jovens na escola, independentemente de sexo, raça e condição social, mas também a garantia da sua permanência e do seu sucesso.

Nesse sentido, o papel desempenhado pelo Ministério da Educação tem sido o de induzir e fomentar políticas que visam à qualidade, estreitando os laços de parceria entre as diferentes esferas governamentais: municipal, estadual e federal, e com organismos da sociedade civil. Para isso, representantes de Secretarias Estaduais e Municipais de Educação têm discutido propostas cujo objetivo é enriquecer o debate e aprimorar as ações para, juntos, construir um projeto de Educação para o País, que contemple a diversidade e os estágios de desenvolvimento das diversas regiões. O grande desafio é, pois, investir na educação como estratégia para o desenvolvimento sustentável.

Para a área da BR-163, definem-se as seguintes prioridades, no âmbito da educação:

- Promover ações de capacitação de alfabetizadores; concessão de bolsa aos alfabetizadores e material didático. Projetos de Educação de Jovens e Adultos.
- Promover capacitação em educação ambiental para profissionais de educação, mediante convênios com Estados, Municípios e Organizações da Sociedade Civil e execução direta.
- Ampliar e melhorar a rede física escolar em comunidades remanescentes de quilombos.
- Capacitar professores para atuarem nas escolas em comunidades remanescentes de quilombos, mediante convênios com municípios.
- Desenvolver projetos educacionais voltados ao atendimento de crianças, jovens e adultos (incluindo famílias) em situação de discriminação ou vulnerabilidade social, com ênfase para o enfrentamento de situações de abuso e exploração sexual.

- Proporcionar assistência técnica e pedagógica a projetos educacionais que objetivem enfrentar questões relacionadas à educação do campo, realizar convênios com Estados, Municípios e Organizações da Sociedade Civil.
- Capacitar professores para educação escolar indígena, realizar convênios com Estados e Organizações da Sociedade Civil.
- Distribuir equipamentos e formar gestores para Educação Especial.
- Formar e capacitar professores da Educação Básica. Adquirir e distribuir material didático e equipamentos.
- Integrar e expandir o uso de Tecnologias da Informação e Comunicação na Educação Pública.
- Complementar o funcionamento das Instituições Federais de Ensino Superior.

6.4.4 Ações na Área de Desenvolvimento Agrário

Entre as ações ou projetos com a finalidade do desenvolvimento agrário, estão previstas:

- Construir Centros Familiares de Pedagogia da Alternância. Estabelecer o diálogo entre os demandantes, a União Nacional das Escolas Famílias Agrícolas do Brasil (UNEFAB), a Associação Regional das Casas Familiares Rurais do Norte (ARCAFAR-NORTE) e o Ministério do Desenvolvimento Agrário, com objetivo de quantificar a demanda e definir estratégia para sua satisfação.
- Programar e realizar oficinas territoriais previstas pela SDT nos territórios inseridos na área de abrangência do Plano, bem como disponibilizar recursos do PRONAF para capacitação.

6.4.5 Ações na Área de Trabalho, Emprego e Renda

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

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

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

- Promover uma discussão com Governos Estaduais e Municipais sobre a possibilidade de parceria na constituição de centros públicos de Economia Solidária. Assistência técnica para incremento da produção agrícola e pesqueira e mudança de patamar tecnológico. Assistência técnica para incremento da produção de produtos florestais sustentáveis.
- Melhorar a divulgação dos mecanismos existentes para o financiamento da produção e da mudança de patamar tecnológico, visando atender às demandas locais por crédito. Realizar convênios para a execução de atividades de acompanhamento dos trabalhadores beneficiados e encontrar meios junto aos bancos públicos para financiamento específico aos empreendimentos da região.
- Ministrando cursos de capacitação e formação de professores - visão transdisciplinar voltada para a sustentabilidade. Capacitação e formação de agentes comunitários de saúde e profissionais locais, realizar convênios para execução de atividades de qualificação e formação profissional.
- Criar mecanismos de inserção no mercado local e regional - produtos agropecuários e florestais sustentáveis.
- Desenvolver o Projeto Soldado Cidadão, de forma a proporcionar aos jovens, por meio de um Serviço Militar Especial, formação profissional, cívica e ética, que os capacitem a concorrer ao mercado de trabalho.

6.4.6 Ações na Área de Desenvolvimento Social e Combate à Fome

É sabido que a implementação de políticas públicas afirmativas para populações em situação de risco e vulnerabilidade social, principalmente em decorrência da pobreza, adquire dimensão relevante no processo de inclusão e desenvolvimento social. Desenvolvimento Social para a área da BR-163, compreende uma estratégia única, divididas em três linhas de atuação:

1) As estratégias de inclusão social orientadas por duas dimensões: *proteção* - com foco nas vulnerabilidades e riscos associados à situação de pobreza - e *promoção* - que engloba a ampliação das oportunidades e capacidades de cada indivíduo para superar a pobreza e alcançar o pleno exercício da cidadania.

A promoção da inclusão deve ser entendida em sentido amplo, como estratégia para a conquista da autonomia pessoal e familiar, o que significa apoiar as iniciativas que levem à: conscientização e organização de pessoas; valorização da auto-estima e fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários e à formação, capacitação, desenvolvimento de habilidades para o trabalho e qualificação profissional.

Deve, portanto, desenvolver a capacidade de agir com autonomia e de protagonizar iniciativas de caráter coletivo e de auto-gestão.

2) As estratégias de inclusão produtiva na perspectiva da Segurança Alimentar e do desenvolvimento local com a experiência dos Consórcios de Segurança Alimentar e Desenvolvimento Local - CONSAD e dos projetos inovadores, priorizando ações de geração de trabalho e renda vinculadas à produção agro-alimentar e ao acesso à alimentação. Destaca-se o Programa de Aquisição de Alimentos da Agricultura Familiar – PAA como experiência exitosa no fortalecimento da agricultura familiar e na produção de alimentos para uso institucional.

3) Alívio imediato da pobreza local por meio da transferência de renda diretamente ao cidadão, rompimento intergeracional da pobreza mediante articulação com a saúde e educação e apoio as iniciativas para instituição de políticas públicas sociais, visando promover a emancipação das famílias beneficiadas pelo Programa Bolsa Família nas esferas federal, estadual e municipal, incluídas aí as ações de geração de trabalho e renda.

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

- Implantar o Sistema Único de Assistência Social - SUAS. Realizar, oficinas de capacitação de gestores municipais, conselheiros, movimentos sociais e lideranças locais, para implementação do sistema, formação e identificação da rede de atendimento nos Municípios.
- Implantar serviços especiais de atendimento à crianças e adolescentes em situação de abuso e exploração sexual nos Municípios.

- Ampliar o atendimento do PETI - Programa de Erradicação do Trabalho Infantil nos Municípios que estão com a demanda reprimida.
- Estimular a adesão ao PETI - Programa de Erradicação do Trabalho Infantil em Municípios onde seja identificada situação de trabalho infantil.
- Ampliar o acesso ao Programa Bolsa Família, atingindo 50% das famílias em situação de extrema pobreza e pobreza, iniciando pelos quinze Municípios que a BR-163 efetivamente atravessa.
- Fortalecer projetos de Geração de Trabalho e Renda para o apoio ao desenvolvimento sócio-econômico das famílias beneficiárias do Programa Bolsa Família.
- Disseminar ações de segurança alimentar e nutricional, por meio de parcerias interministeriais e municipais.
- Comprar alimentos dos pequenos produtores. Articular com prefeituras, por meio dos Consórcios de Segurança Alimentar, a criação de mecanismos para aquisição de produtos da agroindústria familiar, num total de até R\$ 2.500,00 por família e fazer a distribuição para populações específicas (quilombolas e assentamentos de reforma agrária), bem como incrementar a merenda escolar local.

6.4.7 Ações para Comunidades Indígenas

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

As principais ações previstas são:

- Reforçar a construção dos postos de fiscalização das Terras Indígenas (com veículos e barcos).
- Implantar medidas contra o desmatamento, as queimadas e as práticas predatórias agrícolas e de garimpo nas proximidades das Terras Indígenas.
- Melhorar os acessos às TI (recuperação de estradas e vias fluviais).
- Apoiar as atividades produtivas desenvolvidas nas aldeias (fornecimento de máquinas e implementos).

- Apoiar as atividades nas áreas sanitária (saneamento nas aldeias, postos de saúde e pessoal médico) e de educação (construção de escolas e contratação e treinamento de professores indígenas).
- Apoiar e fomentar a projetos de segurança alimentar e desenvolvimento sustentáveis nas Terras Indígenas.

Ações Prioritárias de Inclusão Social e Cidadania por Mesorregião

1 – Mesorregião Norte

- Estancar a expulsão das populações rurais pobres.
- Na várzea, promover o manejo, rede de comercialização (e industrialização) do pescado e aqüicultura e agricultura de alimentos.
- Na terra firme, além da regularização fundiária e da infra-estrutura, a assistência técnica é essencial para assegurar a permanência da população que restou nos PA, mediante estímulo a inovações na produção agroflorestal e no manejo florestal, e estímulo a ex-colonos (com certo nível de acumulação) à intensificação dos sistemas agro-silvo-pastoris e sua industrialização.
- Para a dinamização dos centros urbanos é também essencial crédito e redes de comercialização, condição necessária para todos os projetos.
- Na saúde, fortalecer o equipamento médico-hospitalar das maiores cidades (Santarém, Itaituba, Altamira e Parintins), para atendimento às áreas por elas polarizadas.
- Implantar novas formas de financiamento para hospitais de pequeno porte (HPP), isto é, unidades de até 30 leitos em cidades menores.
- Implantar incentivo adicional de Saúde da Família e Saúde Bucal previsto para Municípios com IDA menor 0,7 e população menor que 50 mil habitantes e também para população de assentamentos e quilombos.
- Implantação do Serviço Civil Profissional de Saúde e parteiras nas áreas com baixa densidade de serviço (rurais e urbanos).
- Implantar um serviço de saúde móvel – circulando pelo rio e pela estrada – para atendimento das populações isoladas, apoiadas pela instalação de, pelo menos, um posto de saúde no núcleo urbano que as serve.
- Implantar, ampliar ou promover melhorias no sistema público de abastecimento de água e esgotamento sanitário para Municípios com até 30 mil habitantes e implantar melhorias sanitárias domiciliares para os menores.

- Na área de educação e pesquisa, garantir a alfabetização de jovens e adultos e a educação básica e superior (esta, sobretudo em Santarém).
- Implantar escolas técnicas direcionadas para as atividades econômicas a serem fortalecidas (manejo pesqueiro, florestal, de beneficiamento agroflorestal e da madeira).
- Formar e capacitar professores nas áreas destacadas no item anterior.
- Capacitar/qualificar recursos humanos na área de saúde com agentes comunitários.
- Implantar laboratórios para análise simples sobre saúde e água.
- Fortalecer o núcleo do INPA que já atua na região para pesquisa sobre a biodiversidade e o potencial dos ecossistemas.
- Mapear os estabelecimentos produtores de medicamentos que utilizam matéria-prima local para melhorar suas condições.
- Incentivar a pesquisa sobre formas de beneficiamento da madeira com núcleo em Santarém.
- Prever a instalação de um sistema de educação à distância.
- Criar parcerias interministeriais e municipais para realização de oficinas de trabalho, visando identificar projetos existentes, vocações e ações geradoras de trabalho e renda, prevendo parcerias com a iniciativa privada para implementar ações.
- Constituir centros públicos de economia solidária.

2 – Mesorregião Central

- Assegurar a inclusão social das comunidades indígenas, para que também tirem partido da pavimentação da rodovia, por meio de atenção especial para a implantação de ações diferenciadas, fortalecendo algumas já existentes e gerando novas, em face da nova realidade regional que estreita seus contatos com a onda de povoamento.
- Promover o processamento de frutas e raízes, o artesanato e sua participação em cadeias tecno-produtivas da biodiversidade.
- Quanto à saúde, intensificar as ações de imunização com campanhas de multivacinação nos distritos sanitários de saúde indígenas.
- Implantar a vigilâncias nutricionais nos Distritos Sanitários Especiais Indígenas (DSEI).
- Realizar diagnóstico situacional dos DSEI e priorizar o desenvolvimento de sistemas de informação em saúde nos DSEI.

- Melhorar o acesso da população aos serviços de média e alta complexidade, ambulatorial e hospitalar, revendo os procedimentos e a estrutura de atendimento atuais junto às unidades hospitalares beneficiárias do Incentivo de Assistência à População Indígena.
- Realizar evento de educação em saúde para a mobilização social em torno dos problemas decorrentes da nova dinâmica de contato inter-étnico.
- Integrar as ações de saúde, educação e segurança, no conjunto da área.
- Capacitar agentes comunitários de saúde nas cidades maiores, capazes de atuar em núcleos urbanos menores e áreas rurais.
- Prover serviços móveis de boa qualidade, transitando pelos rios e constituir redes de ação à distância.

3 – Mesorregião Sul

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

7. MODELO DE GESTÃO DO PLANO

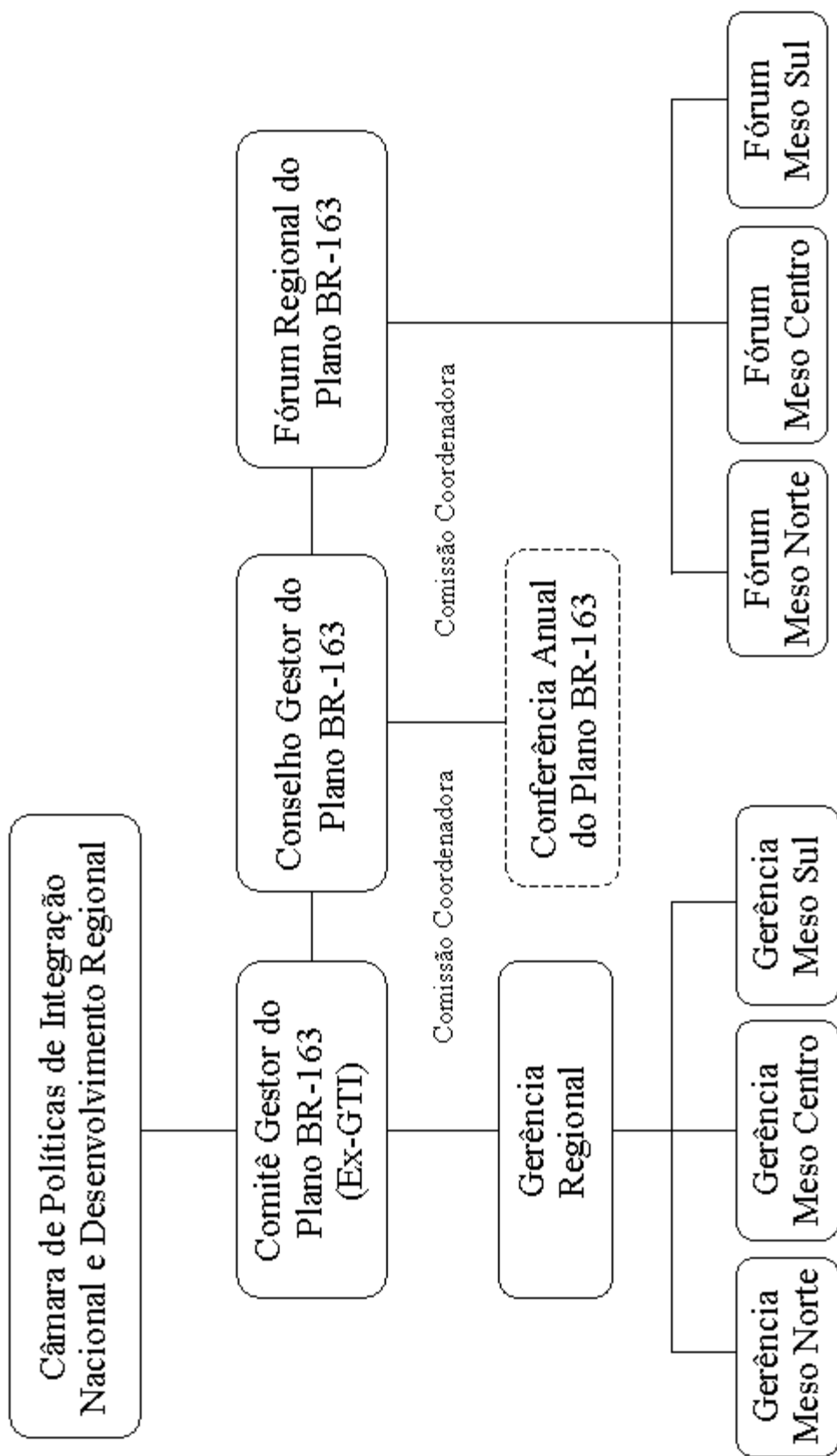
A obtenção de sucesso na coordenação de políticas públicas sempre foi um dos grandes desafios enfrentados pelos governos. A elaboração e a implementação do Plano BR-163 Sustentável são complexas, uma vez que envolvem as três esferas de governo, além de uma diversidade de entidades da sociedade civil. Nesse sentido, o modelo aqui proposto deve ser visto como uma proposição inicial, sendo passível de ajustes no decorrer da implementação do Plano

No que se refere aos governos, implica na participação de diversos órgãos e instituições nas ações do Plano. Sabe-se dos riscos a que estão sujeitos Estados Federativos, como o Brasil, em que estados e municípios são dotados de autonomia política, administrativa e fiscal, no sentido de potencializar a incongruência de objetivos e interesses tanto entre os níveis de governo, quanto entre as instâncias centrais e operacionais. Assim, os entes da federação precisam ser convencidos e incentivados a participar do desenvolvimento de políticas públicas, em regime de cooperação.

A contratualização de compromissos entre os envolvidos, no nível estratégico, é outro elemento importante para a viabilização do Plano. Essa constatação corrobora a necessidade de se trabalhar de forma coordenada, horizontal e verticalmente, em bases integradas e cooperativas, para maior eficiência e efetividade dos resultados produzidos, especialmente diante das crescentes restrições de recursos públicos e do aumento das demandas sociais. Daí, portanto, a necessidade de horizontalidade no processo de formulação e implementação de um plano com essa magnitude e abrangência, pois nenhum ministério atuando isolado, sem ações coordenadas e integradas, pode garantir a cobertura e a coerência necessárias para o sucesso dessa empreitada.

No que se refere à interface com a sociedade, aí incluídos os agentes de mercado, aspecto crucial para o sucesso do Plano, os elementos fundamentais são cooperação e pactuação. A participação social, ao mesmo tempo em que é um dos alicerces do Plano, é um dos seus maiores desafios. Os mais diversos atores sociais, tanto na sociedade como no Estado, reivindicam e apóiam a “participação social”, a democracia participativa, o controle social sobre o Estado e a realização de parcerias entre o Estado e a sociedade civil.

O modelo de gestão do Plano BR-163 Sustentável tem aspectos de gestão compartilhada, procurando envolver e co-responsabilizar as diferentes esferas de governo, os diferentes órgãos públicos e as diferentes lideranças da sociedade na promoção do desenvolvimento regional sustentável para a área de influência da BR-163. O modelo de gestão procura viabilizar condições adequadas para coordenação das ações, introduzindo instâncias de acompanhamento do Plano nos níveis normativo, estratégico, gerencial e operacional, apresentadas no quadro a seguir:



7.1 A Câmara de Políticas de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional

A Câmara de Políticas de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional do Conselho de Governo, criada pelo Decreto 4.793, de 23 de julho de 2003, é a instância que tem a finalidade de formular políticas públicas e diretrizes de integração nacional e desenvolvimento regional, bem como coordenar e articular as políticas setoriais com impacto regional, com vistas a reduzir as desigualdades inter e intra-regionais. Dessa forma, ela é a instância normativa do Plano, responsável pela definição das diretrizes a serem observadas no que se refere às políticas de desenvolvimento regional e planejamento territorial.

7.2 Conselho Gestor do Plano BR-163 Sustentável

É o órgão máximo de monitoramento e discussão da implementação do Plano BR-163 Sustentável, garantindo a participação social no nível de direcionamento estratégico de governo do Plano.

Esse Conselho será constituído de forma paritária por representantes do Comitê Gestor (Governo) e do Fórum Regional (Sociedade), especificamente eleitos para esse fim, com não mais do que 5 integrantes de cada parte. O Conselho se reunirá periodicamente, observando calendário previamente definido em comum acordo.

Anualmente, serão realizadas Conferências do Plano, com uma ampla participação das organizações que integram o Fórum Regional (e Locais) e que terá como objetivo avaliar a implementação das ações, o desempenho das diferentes instâncias de gestão e formular propostas referentes a implementação futura do Plano.

7.3 Comitê Gestor do Plano BR-163 Sustentável

O Comitê Gestor do Plano é a instância, no nível estratégico de governo, responsável pelo gerenciamento do Plano. Caberá ao Comitê Gestor, aprovar o Plano e direcionar e supervisionar a Gerência Regional na sua implementação, consistindo de:

- a) articular, no nível estratégico, com os ministérios e com os governos estaduais e municipais, a implementação do Plano;
- b) viabilizar os recursos e meios necessários à execução das ações do Plano;
- c) firmar acordos de compromisso, com os Ministérios e governos estaduais e municipais, para viabilizar a execução do Plano (contratualização);
- d) realizar o monitoramento e avaliação do desempenho global de governo da execução do Plano;
- e) atuar prontamente sobre as restrições não resolvidas, apontadas pela Gerência Regional do Plano.

O Comitê Gestor do Plano será constituído a partir do Grupo de Trabalho Interministerial encarregado de sua elaboração, mediante a sua reorganização, e terá a seguinte composição:

- Representante da Casa Civil da Presidência da República, indicado pela Câmara de Políticas de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional, que exercerá a coordenação;
- Representante do Ministério responsável pela formulação, concepção e iniciativas gerais de implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), bem como por seus instrumentos básicos, como os planos regionais estratégicos (MI);
- Representante do Ministério responsável pela formulação e implementação das Políticas Nacionais relacionadas à proteção do meio ambiente e ao desenvolvimento sustentável (MMA);
- Representante do Ministério responsável pelo planejamento, orçamento e gestão no âmbito do executivo federal (MP);
- Representante do Ministério responsável pelas políticas de reforma agrária e de desenvolvimento sustentável para a agricultura familiar (MDA);
- Representante do Ministério responsável pelas políticas de desenvolvimento urbano (MCid); e
- Representante do Ministério responsável pela política de defesa nacional (MD);

7.4 Gerência Regional do Plano BR-163 Sustentável

A Gerência Regional do Plano, braço executivo do Comitê Gestor, é a instância gerencial com visão global do Plano, devendo ter presença simultânea na Região e em Brasília.

A presença em Brasília justifica-se por necessitar estar próxima ao centro decisório, como instância de coordenação e articulação do Plano no âmbito do Governo Federal e entre as esferas de governo envolvidas, e de articulação e interlocução com a sociedade no nível regional da área de abrangência da BR-163. Uma vantagem adicional da presença dessa gerência em Brasília está relacionada à proximidade com as gerências de programas do PPA Federal, parte significativa das ações componentes da programação do Plano.

Ao mesmo tempo, será garantida a presença física periódica da Gerência Regional na região. O Gerente Regional deverá manter uma agenda periódica de reuniões com a representação do Fórum Regional, bem como com os gerentes locais. Um outro aspecto considerado diz respeito à participação dos governos estaduais na Gerência Regional, em regime de gestão compartilhada, com coordenação do Governo Federal e participação dos governos estaduais envolvidos.

Suas atribuições principais são:

- Gerenciar a implementação do Plano BR-163.
- Coordenar as Gerências Locais, quando criadas, e articular com os órgãos públicos federais, estaduais e municipais participantes, buscando sinergia, integração e cooperação entre eles;
- Atuar prontamente sobre as restrições não resolvidas, apontadas pelas Gerências Locais, e, se for o caso, acionar o Conselho Gestor da BR-163.
- Articular, no nível gerencial, com os órgãos e instituições públicos federais, estaduais e municipais, a implementação do Plano.
- Realizar o monitoramento e avaliação da execução do Plano consolidado.
- Coordenar e integrar as informações produzidas sobre a região e que sejam de interesse para o gerenciamento do Plano.
- Participar e interagir com o Fórum Regional.
- Fornecer informações sobre o andamento e resultados das ações do Plano.

A Gerência Regional terá a seguinte composição:

- Representante do Ministério responsável pela formulação, concepção e iniciativas gerais de implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Regional - PNDR, bem como por seus instrumentos básicos, como os planos regionais estratégicos (MI).
- Representante do Ministério responsável pela formulação e implementação das Políticas Nacionais relacionadas à proteção do meio ambiente e ao desenvolvimento sustentável (MMA).
- Representante do Ministério responsável pelo planejamento, orçamento e gestão no âmbito do executivo federal (MP).
- Representante do órgão de governo responsável por integrar informações e gerar conhecimentos atualizados para articulação, planejamento e coordenação de ações globais de Governo na Amazônia Legal Brasileira (ADA).
- Representantes dos governos estaduais envolvidos.

7.5 Gerências Locais do Plano BR-163 Sustentável

À medida que o Plano for sendo implementado, deverão ser instaladas Gerências Locais em cada uma das três mesorregiões definidas para a área do Plano, encarregadas da coordenação da sua implementação nas respectivas áreas, da articulação das ações dos órgãos participantes e da interlocução com a sociedade local, implementando uma gestão compartilhada tripartite do Plano no âmbito local, com coordenação do governo federal e participação dos governos estaduais e municipais envolvidos.

A coordenação da Gerência Local deverá ser do governo federal, que deve ser previamente proposta e discutida com os demais entes federados, se justifica considerando: a facilidade de interlocução com os níveis estratégicos do Plano, Gerência Regional e Comitê Gestor; a sua visão abrangente do Plano; a possibilidade de estabelecimento de um padrão uniforme de trabalho entre as Gerências Locais permitindo, inclusive, maior facilidade de interlocução entre as mesmas; a facilidade de interlocução com os órgãos federais estratégicos para a viabilização da implementação do Plano; e o papel mediador exercido pelo Governo Federal.

7.6 Instâncias de Participação Social

Como forma de implementar a participação e o controle social na elaboração e desenvolvimento das ações, o Plano BR-163 Sustentável constituirá um Fórum Regional de participação e gestão social do Plano, e, posteriormente, em cada uma das suas três mesorregiões, os Fóruns Locais.

Os fóruns funcionarão como instância de participação e controle social e como canal de interlocução das comunidades locais com os governos participantes, federal, estaduais e municipais, e terão papel importante na construção dos objetivos, prioridades, metas e estratégias do desenvolvimento dos territórios integrados pela BR-163. Terão também papel relevante na elaboração e acompanhamento da implementação das ações do Plano, orientando-as e propondo adequações às realidades locais, considerando suas especificidades em termos sociais, culturais, econômicos e ambientais.

7.7 Fórum Regional

Espaço de síntese, negociação e concertação das reivindicações, demandas e propostas construídas no âmbito dos fóruns locais, bem como de acompanhamento e avaliação do processo de implementação do Plano, indicando os ajustes necessários para o alcance de seus objetivos. O Fórum Regional tem importante papel de mediador dos fóruns locais.

O fórum regional tem que ser representativo e plural, congregando representantes dos fóruns locais, dos governos federal, estaduais e municipais, além de representação de entidades de âmbito regional e estadual, sem, no entanto, perder agilidade e capacidade de síntese e priorização na apresentação de demandas e proposições e no acompanhamento da implementação do Plano (representatividade x agilidade – capacidade de dar respostas)

A composição do fórum regional deverá ser definida com participação dos estados e municípios envolvidos, bem como das comissões locais provisórias instituídas. Para subsidiar essa decisão, faz-se necessário levantar as principais entidades de âmbito regional e estadual, representativas e atuantes na região, identificando o seu campo de atuação.

Caberá ao fórum o papel de catalisador da organização, participação e mobilização social, contribuindo de forma pedagógica para o desenvolvimento da competência política dos setores locais, alguns tradicionalmente excluídos dos espaços participativos e de decisão.

O fórum regional terá papel importante no planejamento e priorização das ações, respeitados os direcionamentos estratégicos do Plano. Poderá propor novas ações, ajustes nas ações previstas, mudanças nas estratégias e formas de execução, apresentar questionamentos, bem como propor qualquer outro encaminhamento considerado importante para maximizar a eficiência da aplicação dos recursos e melhorar os resultados produzidos, sempre observando e respeitando o espírito e as diretrizes estabelecidas para o Plano.

A proposta é estabelecer uma interlocução permanente entre a Gerência Regional do Plano e os representantes no Fórum, com o objetivo de coletar propostas e sugestões e fornecer informações e prestar contas, por um lado, e consultar as comunidades para priorizar e direcionar as principais ações a serem desenvolvidas no âmbito do Plano, por outro.

O fórum têm que ser representativo e plural, congregando representações dos governos, em suas três esferas, e dos principais segmentos sociais e econômicos das localidades sem, no entanto, comprometer sua agilidade, em especial no que se refere à capacidade de análise, síntese e priorização de demandas e proposições e no acompanhamento da implementação das ações.

A pluralidade proposta para a composição do Fórum tem o significado de marcar o respeito às diferenças e considerar a inclusão da diversidade, manifestada nas diferentes classes e funções sociais, religiões e etnias que compõem a sociedade da região. Para ser legítimo, os indivíduos que o compõem devem representar posições institucionais e não pessoais, devendo, para isso, estarem associados a uma determinada organização.

Está claro que o Fórum deve se organizar para acolher toda e qualquer entidade constituída. Entretanto, também é evidente que será inviável reunir a todo o momento todos os integrantes do fórum. Assim, torna-se necessário pensar a sua organização em dois níveis principais: um plenário, aberto para acolher a participação de todos os segmentos organizados na sua área de abrangência; e uma comissão coordenadora, dotada da agilidade necessária para responder às demandas relacionadas à elaboração e à implementação do Plano. A comissão coordenadora atuará como canal direto de interlocução do fórum com a Gerência Regional do Plano.

A comissão coordenadora deve ter uma composição paritária, representativa dos principais setores que compõem a sociedade organizada, a seguir relacionados:

- Entidades representativas dos trabalhadores - sindicatos de trabalhadores rurais, de trabalhadores urbanos (segmentos industriais, comércio, serviços), associações de classe, cooperativas.

- Entidades representativas dos empresários - sindicatos patronais dos diversos segmentos (produtores rurais, indústria da madeira e outras, pecuaristas, etc), associações comerciais, industriais e outras de classe.
- Organizações da sociedade civil – organizações não governamentais (ONG), entidades dos movimentos sociais (mulheres, negros, de bairros, etc), Igrejas, representações das comunidades indígenas, entidades acadêmicas e de pesquisa, entidades estudantis, etc.

7.8 Sistema de Monitoramento e Avaliação

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

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

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

7.9 Sistema de Informações

Como ferramenta inovadora da estratégia de gestão do Plano BR-163 Sustentável, propõe-se a estruturação de um sistema de informações, incluindo bases de dados georeferenciadas sobre: i) características biofísicas do território (solos, vegetação, hidrografia, unidades de paisagem, etc.); ii) dinâmicas de ocupação territorial e utilização dos recursos naturais (situação fundiária, população, desmatamento e queimadas, atividades produtivas, etc.); iii) indicadores de desenvolvimento sustentável, relacionados aos objetivos e metas do Plano BR-163 Sustentável, e iv) informações especializadas sobre as atividades planejadas e indicadores de resultados do Plano.

O ideal é que esse sistema agregue informações das principais instituições governamentais e não-governamentais atuantes na região, bem como outras instituições envolvidas no planejamento, execução e monitoramento do Plano. Um dos principais desafios do sistema será a estruturação e difusão dos seus produtos para os diversos públicos de interesse. Nesse sentido, o sistema deve envolver a disponibilização de informações em formatos amigáveis a usuários em nível local, por meio da Internet, CD, documentos impressos, etc. A concepção e implementação do sistema de informações devem ocorrer em estreita articulação e como subsídio para as atividades de gerenciamento e execução do Plano da BR-163.

É importante mapear, identificar e articular as instituições que se constituem como as principais fontes informações sobre a região, como SIPAM, IBAMA, GSI, INPE, MMA – SIGEPRO, MI, MDA, INCRA, entre outros, com vistas a construir parcerias e levantar a tipologia das informações geradas, bem como as características dos sistemas de informações respectivos, de forma a estudar alternativas para a obtenção e disseminação das informações pretendidas. É importante que o sistema informatizado em questão possa se interligar com o SIGPLAN, gerenciado pelo Ministério do Planejamento para a execução do Plano Plurianual (PPA) do Governo Federal.

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

realidade sócio-econômica e ambiental da região e dos resultados alcançados pelo Plano BR-163 Sustentável no decorrer do tempo.

7.10 Fortalecimento Institucional

A implementação efetiva do Plano depende do fortalecimento institucional dos órgãos executores do Governo Federal, órgãos dos governos estaduais e prefeituras responsáveis por ações em áreas como segurança pública, assessoria técnica na viabilização de atividades produtivas, gestão ambiental, saúde e educação, entre outros. Em muitos casos, será necessário oferecer capacitação aos funcionários desses órgãos e às prefeituras nas quais ainda não se formou uma cultura administrativa adequada.

O fortalecimento das organizações da sociedade civil também é indispensável para a boa execução do Plano, observado que o seu nível de organização é bastante desigual, variando de elevado grau de organização e experiência, em cidades como Santarém e Altamira, à quase inexistência de organizações em outras regiões. Desse modo, o modelo de gestão deve apoiar o fortalecimento de movimentos sociais e outras organizações da sociedade civil, por meio de capacitação e outras parcerias, considerando suas atribuições na gestão do Plano, inclusive no âmbito de iniciativas comunitárias de execução descentralizada.

ANEXO 1

Lista de Siglas Utilizadas

Lista de Siglas Utilizadas

ABIN	Agência Brasileira de Inteligência
ACS	Agente Comunitário de Saúde
ADA	Agência de Desenvolvimento da Amazônia
APA	Área de Proteção Ambiental
APL.....	Arranjo Produtivo Local
APP.....	Área de Preservação Permanente
AQ	Projeto de Assentamento Quilombola
ARCAFAR	Associação Regional das Casas Familiares Rurais
ATER.....	Assistência Técnica e Extensão Rural
ATPF	Autorização de Transporte de Produtos Florestais
BASA	Banco da Amazônia S/A
BB.....	Banco do Brasil
BEC	Batalhão de Engenharia e Construção
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
C&T.....	Ciência e Tecnologia
C/T&I	Ciência, Tecnologia e Inovação
CC.....	Casa Civil da Presidência da República
CCIR.....	Certificado de Cadastro de Imóvel Rural
CGTI	Coordenação Geral de Tecnologia de Informação e Informática
CLP.....	Comissão Local Provisória
CNPT	Centro Nacional para o Desenvolvimento Sustentável das populações Tradicionais
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DAP	Diretoria de Áreas Protegidas (SBF/MMA)
DIREC	Diretoria de Ecossistemas (IBAMA)
DIREF.....	Diretoria de Florestas (IBAMA)
DNPM.....	Departamento Nacional de Produção Mineral
DSEI	Distritos Sanitários Especiais Indígenas
EIA-RIMA.....	Estudo de Impacto Ambiental – Relatório de Impacto Ambiental
EMATER.....	Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural
EMBRAPA.....	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária

EMPAER.....Empresa Mato-grossense de Pesquisa e Extensão Rural
ESECEstação Ecológica
FABForça Aérea Brasileira
FBC.....Fundação Brasil Central
FCOFundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste
FINAMFundo de Investimentos da Amazônia
FLONA.....Floresta Nacional
FNOFundo Constitucional do Norte
FUNAI.....Fundação Nacional do Índio
FUNASAFundação Nacional de Saúde
GESACGoverno Eletrônico/ Serviço de atendimento ao Cidadão
GESTAR.....Projeto de Gestão Ambiental Rural
GT.....Grupo de Trabalho
GTIGrupo de Trabalho Interministerial
IBAMAInstituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE.....Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDAMInstituto de Desenvolvimento Agropecuário do Estado do Amazonas
IDH.....Índice de Desenvolvimento Humano
IMAZONInstituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia
INCRA.....Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INPA.....Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia
ITERPAInstituto de Terras do Pará
MAPA.....Ministério da Agricultura, da Pecuária e do Abastecimento
MCTMinistério da Ciência e Tecnologia
MD.....Ministério da Defesa
MDA.....Ministério do Desenvolvimento Agrário
MDIC.....Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio
MDSMinistério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome
MDTXMovimento pelo Desenvolvimento da Transamazônica e do Xingu
MECMinistério da Educação e Cultura
MFMinistério da Fazenda
MIMinistério da Integração Nacional
MJMinistério da Justiça
MMAMinistério do Meio Ambiente

MME.....Ministério de Minas e Energia
MPMinistério Público
MPOG.....Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
MRNMineração Rio do Norte
MSMinistério da Saúde
MTMinistério dos Transportes
MTE.....Ministério do Trabalho e Emprego
OEMAÓrgão Estadual de Meio Ambiente
OMSOrganização Mundial de Saúde
ONGOrganização Não-Governamental
OSCIP.....Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público
PA.....Projeto de Assentamento
PACProjeto de Assentamento Conjunto
PAEProjeto de Assentamento Agroextrativista
PAF.....Projeto de Assentamento Florestal
PAMProjeto de Assentamento Municipal
PARNA.....Parque Nacional
PAS.....Plano Amazônia Sustentável
PCAProjeto de Assentamento Casulo
PCHPequena Central Hidroelétrica
PDAProjetos Demonstrativos, Tipo “A” (PPG7)
PDMPlano Diretor Municipal
PDRI.....Programa de Desenvolvimento Rural Integrado
PDS.....Projeto de Desenvolvimento Sustentável
PEProjeto de Assentamento Estadual
PEA.....População Economicamente Ativa
PETI.....Programa de Erradicação do Trabalho Infantil
PF.....Projeto de Regularização Fundiária
PGIRPlano de Gestão Integrada de Resíduos
PIC.....Projeto Integrado de Colonização
PID.....Plano Integrado de Destinação de Terras Públicas
PIN.....Programa de Integração Nacional
PITSPrograma de Interiorização do Trabalho em Saúde
PLProjeto de Lei

PNDRPolítica Nacional de Desenvolvimento Regional
POLAMAZONIA.....Programa de Desenvolvimento da Amazônia
POLOCENTRO.....Programa de Desenvolvimento dos Cerrados
POLONOROESTE...Programa de Desenvolvimento Integrado para o Noroeste do Brasil
PPA.....Programa Plurianual
PRPresidência da República
PROAMBIENTE..Programa de Desenvolvimento Socioambiental da Produção Familiar Rural
PRODECERPrograma de Desenvolvimento do Cerrado
PRONAFPrograma Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar
PROTEGER.....Projeto de Mobilização e Capacitação de Agricultores Familiares, Extrativistas e Indígenas para a Prevenção de Incêndios Florestais na Amazônia
PROTERRAPrograma de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste
PROVARZEAProjeto Manejo dos Recursos Naturais da Várzea
RDSReserva de Desenvolvimento Sustentável
REBIO.....Reserva Biológica
SGM.....Secretaria de Geologia, Mineração e Transformação Mineral

ANEXO 2

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

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

DISCRIMINAÇÃO	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	km ²	1991	2000	2005	1991-00	2000-05	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
TOTAL GERAL DA ÁREA DO PLANO	1231.613	1.456.763	1.804.131	2.016.988	2,40	2,26	1.052.545	752.718	58,34	1,46	0,61
TOTAL MESO NORTE	449.026	841.684	982.010	1.069.946	1,73	1,73	546.078	436.774	55,61	2,19	0,97
CALHA RIO AMAZONAS OR	315.856	545.390	601.381	642.969	1,09	1,35	345.349	255.656	57,43	1,90	0,81
1-ALENQUER (PA)	22.282	52.856	41.784	40.015	ND	-0,86	25.181	16.624	60,23	1,88	0,75
2-ALMEIRIM (PA)	72.960	33.442	33.957	34.280	0,17	0,19	18.897	15.044	55,68	0,47	0,21
3-BELTERRA (PA)	4.398	ND	14.594	17.192	ND	2,83	5.101	9.466	35,02	3,31	2,15
4-CURUÁ (PA)	1.431	ND	9.224	9.835	ND	1,29	2.894	6.310	31,44	6,43	4,41
5-FARO (PA)	11.767	13.574	10.037	14.280	ND	7,31	4.910	5.039	49,35	0,85	0,43
6-JURUTI (PA)	8.304	23.262	31.198	36.170	3,32	3,00	10.781	20.429	34,54	3,76	2,46
7-MONTE ALEGRE (PA)	21.703	46.951	61.334	67.811	3,01	2,03	20.936	40.174	34,26	2,82	1,85
8-ÓBIDOS (PA)	28.021	42.307	46.490	49.111	1,05	1,10	22.877	23.510	49,21	1,66	0,84
9-ORIXIMINÁ (PA)	107.603	41.154	48.332	53.135	1,8	1,91	29.171	19.137	60,39	0,45	0,18
10-PRAINHA (PA)	12.599	26.782	27.301	30.160	0,21	2,01	7.146	20.142	26,19	2,17	1,6
11-SANTARÉM (PA)	22.887	265.062	262.538	274.012	ND	0,86	186.518	76.154	71,01	11,48	3,33
12-TERRA SANTA (PA)	1.901	ND	14.592	16.968	ND	3,06	10.957	3.627	75,13	7,67	1,91

DISCRIMINAÇÃO	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	km ²	1991	2000	2005	1991-00	2000-05	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
CALHA RIO AMAZONAS OC	43.384	123.402	174.602	205.482	3,93	3,31	99.875	77.530	57,20	4,02	1,79
1-BARREIRINHA (AM)	5.751	16.316	22.579	26.373	3,68	3,13	9.234	13.115	41,32	3,89	2,28
2-BOA VISTA dos RAMOS(AM)	2.587	7.504	10.482	12.286	3,78	3,21	5.199	8.488	37,98	5,29	3,28
3-MAUÉS (AM) (1)	14.988	27.499	36.036	41.313	3,07	2,68	21.124	14.854	58,62	2,4	0,99
4-NHAMUNDÁ (AM)	14.106	13.300	15.355	16.360	1,61	1,59	6.308	9.047	41,08	1,09	0,64
5-PARINTINS (AM)	5.952	58.783	90.150	109.150	4,87	3,89	58.010	32.026	64,43	15,13	5,38

TRANSAMAZÔNICA ORIENTAL	89.786	172.892	206.027	221.495	1,97	1,46	100.854	103.588	48,95	2,29	1,15
1-ALTAMIRA (PA) (1)	17.696	63.408	62.439	63.398	ND	0,31	55.265	7.090	88,51	3,53	0,4
2-ANAPU (PA)	11.895	ND	9.407	6.880	ND	-6,06	3.111	6.154	33,58	0,78	0,52
3-BRASIL NOVO (PA)	6.368	ND	17.193	20.747	ND	3,83	4.367	12.710	25,57	2,68	2
4-MEDICILÂNDIA (PA)	8.273	29.728	21.379	22.440	ND	0,97	6.744	14.678	31,48	2,59	1,77
5-PORTO DE MOZ (PA)	17.423	15.407	23.545	28.923	ND	4,20	9.078	13.381	40,42	1,28	0,77
6-SEN. JOSÉ PORFÍRIO (PA)	14.374	39.010	15.721	11.113	ND	-6,70	5.330	10.380	33,91	1,09	0,72
7-URUARÁ (PA)	10.791	25.339	45.201	57.645	6,64	4,98	13.131	31.967	29,12	4,18	2,86
8-VITÓRIA do XINGU (PA)	2.966	ND	11.142	10.349	ND	-1,47	3.828	7.228	34,31	3,76	2,44

DISCRIMINAÇÃO	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	km ²	1991	2000	2005	1991-00	2000-05	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
TOTAL MESO CENTRAL	502.217	189.369	277.721	329.798	4,35	3,50	123.271	155.710	44,69	0,55	0,31
BAIXO E MÉDIO TAPAJÓS	123.603	127.746	176.388	194.224	3,65	1,95	84.064	92.549	47,66	1,43	0,75
1-AVEIRO (PA)	17.074	10.876	15.518	18.426	4,03	3,49	2.982	12.564	19,18	0,91	0,74
2-ITAITUBA (PA) (1)	27.041	82.402	84.750	82.246	ND	-0,60	60.447	24.270	71,32	3,13	0,90
3-JACAREACANGA (PA)	53.303	15.000	24.024	33.059	5,37	6,59	5.677	18.397	23,58	0,45	0,35
4-RURÓPOLIS (PA)	7.021	19.468	24.660	27.913	2,66	2,51	8.418	16.228	34,15	3,51	2,31
5-PLACAS (PA)	7.173	ND	13.394	15.275	ND	2,66	3.507	9.842	26,27	1,86	1,37
6-TRAIRÃO (PA)	11.991	ND	14.042	17.305	ND	4,27	3.033	11.248	21,24	1,19	0,94
VALE DO JAMANXIM	80.162	24.000	44.848	66.067	7,19	8,06	20.580	24.405	45,89	0,56	0,30
1-NOVO PROGRESSO (PA)	38.162	13.000	24.848	37.067	7,46	8,33	9.580	15.405	38,34	0,65	0,4
2-CASTELO de SONHOS (PA) (MUNICÍPIO DE ALTAMIRA) (2)	7.000	5.000	10.000	15.000	8,01	8,45	7.000	3.000	70,00	1,43	0,43
3-MORAES de ALMEIDA (PA) (MUNICÍPIO DE ITAITUBA) (2)	35.000	6.000	10.000	14.000	5,84	6,96	4.000	6.000	40,00	0,29	0,17

DISCRIMINAÇÃO	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	km ²	1991	2000	2005	1991-00	2000-05	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
MÉDIO XINGU/TERRA MEIO	219.212	28.891	39.621	46.717	3,57	3,35	12.500	27.016	31,55	0,18	0,12
1-SÃO FELIX do XINGU (PA)	84.212	24.891	34.621	40.717	3,73	3,30	12.500	22.016	36,22	0,41	0,26
2-TERRA do MEIO/T. INDÍG. (PA) (MUNICÍPIO DE ALTAMIRA) (2)	135.000	4.000	5.000	6.000	2,51	3,71	0	5.000	0	0,04	0,04
SUDESTE DO AMAZONAS	79.240	8.732	17.864	22.790	8,28	4,99	6.127	11.740	34,30	0,23	0,15
1-APUÍ (AM)	54.240	5.732	13.864	18.790	10,31	6,27	6.127	7.740	44,18	0,26	0,14
4- MANDURUCUS (AM) (MUNICÍPIO DE MAUÉS) (2)	25.000	3.000	4.500	4.000	3,25	2,38	0	4.000	0	0,16	0,16

DISCRIMINAÇÃO	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	km ²	1991	2000	2005	1991-00	2000-05	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
TOTAL GERAL MESO SUL	280.370	425.710	544.400	617.244	2,77	2,54	383.176	160.231	70,38	1,94	0,57
EXTREMO NORTE MATOGR.	114.331	245.419	245.954	243.913	0,02	-0,17	151.975	93.502	61,79	2,15	0,82
1-ALTA FLORESTA (MT)	8.947	66.826	46.982	47.236	-3,86	0,11	37.271	9.685	79,33	5,25	1,08
2-APIACÁS (MT)	20.364	7.361	6.665	6.379	-1,10	-0,87	4.472	2.187	67,10	0,33	0,11
3-CARLINDA (MT)	2.417	ND	12.296	9.557	ND	-4,92	3.079	9.227	25,04	5,09	3,82
4-COLÍDER(MT)	3.038	31.160	28.051	26.938	-1,16	-0,81	19.406	8.628	69,18	9,23	2,84
5-GUARANTÃ do NORTE (MT)	4.713	23.825	28.200	32.940	1,89	3,16	19.368	7.896	68,68	5,78	1,68
6-ITAÚBA (MT)	4.538	7.143	8.565	6.383	2,04	-5,71	4.869	3.673	56,85	1,88	0,81
7-MARCELÂNDIA (MT)	12.294	8.889	14.448	17.996	5,55	4,49	9.099	5.168	62,98	1,16	0,42
8-MATUPÁ (MT)	5.152	10.221	11.289	11.958	1,11	1,16	8.741	3.400	77,43	2,36	0,66
9-NOVA BANDEIRANTES (MT)	9.351	4.000	6.951	9.366	6,33	6,15	1.872	5.079	26,93	0,73	0,53
10-NOVA CANAÃ do NORTE (MT)	5.969	14.033	11.516	11.091	-2,17	-0,75	4.912	6.594	42,65	1,93	1,10
11-NOVA GUARITA (MT)	1.087	ND	5.651	5.516	ND	-0,48	1.952	3.679	34,54	0,58	3,38
12-NOVA MONTE VERDE (MT)	6.500	ND	6.827	8.570	ND	4,65	2.197	4.623	32,18	1,05	0,71
13-NOVA SANTA HELENA (MT)	2.628	ND	3.412	3.603	ND	1,10	1.400(*)	2.012(*)	ND	1,22	ND
14-NOVO MUNDO (MT)	5.802	ND	4.997	6.278	ND	4,67	1.886	3.059	38,14	0,85	0,53
15-PARANAÍTA (MT)	4.830	12.173	10.254	9.032	-1,89	-2,51	5.477	4.763	53,49	2,12	0,99
16-PEIXOTO de AZEVEDO (MT)	14.399	37.340	26.156	19.224	-3,85	-5,97	20.163	5.962	77,18	1,81	0,41
17-TERRA NOVA do NORTE (MT)	2.302	22.448	13.694	11.846	-5,34	-2,86	5.811	7.867	42,48	5,94	3,42

DISCRIMINAÇÃO	Área	População Total			Taxa de Crescimento Médio Anual		População 2000		Taxa de Urbanização 2000	Densidade Demográfica 2000	
	Km ²	1991	2000	2005	1991-00	2000-05	Urbana	Rural	(%)	Total	Rural
CENTRO-NORTE MATOGR.	166.039	180.291	298.446	373.331	5,76	4,58	231.201	66.732	77,27	1,80	0,40
1-CLAÚDIA (MT)	3.821	9.099	10.249	11.728	1,33	2,73	7.851	2.386	76,62	2,68	0,63
2-DIAMANTINO (MT)	7.630	16.620	18.580	20.196	1,25	1,68	14.217	4.240	77,03	2,42	0,56
3-FELIZ NATAL (MT)	11.448	ND	6.769	9.132	ND	6,17	5.124	1.641	75,74	0,59	0,14
4- JUARÁ (MT)	21.387	25.000	30.748	35.342	2,33	2,82	23.087	7.661	75,08	1,44	0,36
5-LUCAS do RIO VERDE (MT)	3.660	6.693	19.316	27.224	12,50	7,10	16.148	3.174	83,57	5,28	0,87
6-NOVA MARINGÁ (MT)	11.512	ND	3.950	4.152	ND	1,00	2.622	1.329	66,36	0,34	0,12
7-NOVA MUTUM (MT)	9.538	5.542	14.818	18.329	11,55	4,34	10.375	4.442	70,02	1,55	0,47
8-NOVA UBIRATÃ (MT)	12.695	ND	5.654	7.430	ND	5,62	1.634	3.997	29,02	0,44	0,31
9- NOVO HORIZONTE NORTE(MT)	938	3.500	3.511	3.037	0,03	-2,86	1.489	2.022	42,41	3,74	2,16
10-PARANATINGA (MT)	24.178	18.383	15.342	15.755	-1,99	0,53	11.088	4.222	72,42	0,63	0,17
11-PORTO dos GAÚCHOS (MT)	7.012	6.558	5.665	6.422	-1,61	2,54	3.364	2.301	59,38	0,81	0,33
12-SANTA CARMEM (MT)	3.920	ND	3.599	4.290	ND	3,58	2.156	1.451	59,77	0,92	0,37
13-SANTA RITA TRIVELATO(MT)	3.345	ND	1.415	1.688	ND	3,59	600(*)	815(*)	ND	0,36	ND
14-SÃO JOSÉ do RIO CLARO (MT)	5.058	16.333	12.740	14.176	-2,72	2,16	10.945	1.788	85,96	2,52	0,35
15-SINOP (MT)	3.194	38.374	74.831	99.490	7,70	5,86	67.645	7.116	90,48	23,41	2,23
16-SORRISO (MT)	9.346	16.107	35.605	48.326	9,21	6,30	31.370	4.027	88,62	3,79	0,43
17-TABAPORÃ (MT)	8.225	ND	10.842	16.055	ND	8,17	6.221	4.628	57,34	1,32	0,56
18-TAPURAH (MT) (**)	11.600	7.323	11.561	13.849	5,20	3,68	4.195	7.306	36,48	0,99	0,63
18-TAPURAH (MT)				7.489							
19-IPIRANGA DO NORTE (MT)				2.163							
20-ITNHAGÁ (MT)				4.197							
21-UNIÃO do SUL (MT)	4.581	ND	4.196	5.584	ND	5,88	2.767	1.425	66,01	0,92	0,31
22-VERA (MT)	2.951	10.759	9.055	11.126	-1,9	4,21	8.303	761	91,60	3,07	0,26

EVOLUÇÃO DOS PIB MUNICIPAIS – 1999 A 2002 (a preço de mercado corrente – R\$ 1000,00)												
SUB-ÁREAS/MUNICÍPIOS	1999			2000			2001			2002		
	PIB	per capita	Pop.	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop
CALHA DO RIO AMAZONAS	1.648.328	2.131	773.648	1.870.453	2.378	786.653	1.974.269	2.469	799.725	2.598.780	3.194	813.532
MARGEM ESQUERDA	923.040	3.005	307.123	1.096.547	3.523	311.289	1.111.381	3.522	315.535	1.472.615	4.605	319.809
1-ALENQUER	72.533	1.732	41.878	73.708	1.773	41.572	82.823	2.008	41.247	99.085	2.421	40.927
2-ALMEIRIM	344.579	10.152	33.942	436.484	12.839	33.997	319.945	9.395	34.055	481.343	14.110	34.114
3-CURUÁ	11.475	1.248	9.195	14.329	1.541	9.299	16.891	1.795	9.410	26.667	2.801	9.521
4-FARO	8.488	864	9.824	10.056	952	10.563	10.812	955	11.321	13.171	1.090	12.083
5-NHAMUNDÁ	22.631	1.490	15.189	23.140	1.501	15.416	19.492	1.246	15.644	34.472	2.171	15.878
6-MONTE ALEGRE	113.141	1.928	58.683	112.680	1.871	60.224	142.856	2.313	61.762	160.772	2.539	63.321
7-ÓBIDOS	74.878	1.615	46.364	81.166	1.734	46.809	92.889	1.964	47.296	108.358	2.269	47.756
8-ORIXIMINÁ	214.769	4.466	48.090	278.482	5.691	48.934	349.756	7.025	49.787	459.918	9.081	50.646
9-PRAINHA	41.455	1.406	29.484	44.672	1.510	29.584	50.282	1.693	29.700	58.747	1.970	29.821
10-TERRA SANTA	19.091	1.319	14.474	21.830	1.466	14.891	25.635	1.674	15.314	30.082	1.911	15.741
MARGEM DIREITA	725.288	1.555	466.525	773.906	1.628	475.364	862.888	1.781	484.190	1.126.165	2.281	493.724
11-BARREIRINHA	28.179	1.277	22.067	33.550	1.474	22.761	31.904	1.361	23.442	46.668	1.933	24.143
12-BELTERRA	19.427	1.343	14.465	21.322	1.429	14.921	31.146	2.025	15.381	41.259	2.604	15.844
13-BOA VISTA DOS RAMOS	13.737	1.341	10.244	14.009	1.326	10.565	13.505	1.240	10.891	27.830	2.480	11.222
14-JURUTI	37.539	1.213	30.947	42.386	1.332	31.821	48.018	1.468	32.710	55.435	1.650	33.597
15-MAUÉS	55.285	1.408	39.265	62.758	1.557	40.307	54.666	1.322	41.351	78.234	1.845	42.403
16-PARINTINS	161.217	1.840	87.618	168.072	1.846	91.047	159.436	1.688	94.453	230.625	2.354	97.972
17-SANTARÉM	409.904	1.565	261.919	431.809	1.636	263.942	524.213	1.971	265.963	646.114	2.406	268.543

EVOLUÇÃO DOS PIB MUNICIPAIS – 1999 A 2002 (a preço de mercado corrente – R\$ 1000,00)												
SUB-ÁREAS/MUNICÍPIOS	1999			2000			2001			2002		
	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop
BAIXO TAPAJÓS	249.416	1.680	148.440	248.828	1.655	150.344	308.124	2.023	152.282	390.620	2.532	154.244
1-AVEIRO	15.061	980	15.368	17.192	1.082	15.889	17.843	1.088	16.400	20.916	1.236	16.922
2-ITAITUBA	141.197	1.491	94.700	140.787	1.483	94.934	181.650	1.908	95.204	219.974	2.304	95.475
3-RURÓPOLIS	53.918	2.201	24.497	51.466	2.053	25.069	59.268	2.311	25.646	96.054	3.662	26.230
4-TRAIRÃO	39.240	2.828	13.876	39.383	2.725	14.452	49.363	3.284	15.031	53.676	3.437	15.617
TRANSAMAZÔNICA ORIENTAL	742.142	3.182	233.240	651.510	2.745	237.358	766.161	3.172	241.503	1.255.700	5.111	245.680
1-ALTAMIRA	295.484	3.833	77.089	203.171	2.594	78.323	222.450	2.796	79.560	305.784	3.785	80.788
2-ANAPU	21.944	2.301	9.537	24.951	2.745	9.090	43.241	5.004	8.641	42.387	5.177	8.188
3-BRASIL NOVO	53.085	3.120	17.014	57.702	3.271	17.640	62.426	3.417	18.269	93.766	4.959	18.908
4-MEDICILÂNDIA	144.596	6.781	21.324	117.842	5.478	21.512	118.332	5.453	21.700	323.459	14.776	21.891
5-PLACAS	44.242	3.327	13.298	48.613	3.567	13.629	57.577	4.123	13.965	98.593	6.894	14.301
6-PORTO DE MOZ	30.478	1.310	23.266	36.235	1.496	24.221	44.500	1.768	25.170	57.116	2.185	26.140
7-SEN. JOSÉ PORFÍRIO	26.461	1.658	15.960	24.523	1.619	15.147	28.721	2.005	14.325	32.028	2.373	13.497
8-URUARÁ	86.064	1.931	44.570	96.733	2.069	46.754	130.165	2.658	48.971	226.032	4.414	51.208
9-VITÓRIA DO XINGU	39.788	3.558	11.183	41.740	3.780	11.042	58.749	5.389	10.902	76.535	7.114	10.758

EVOLUÇÃO DOS PIB MUNICIPAIS – 1999 A 2002 (a preço de mercado corrente – R\$ 1000,00)												
SUB-ÁREAS/MUNICÍPIOS	1999			2000			2001			2002		
	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop
VALE DO JAMANXIM	50.624	2.081	24.327	58.249	2.201	26.465	95.021	3.320	28.621	106.404	3.455	30.797
1-NOVO PROGRESSO	50.624	2.081	24.327	58.249	2.201	26.465	95.021	3.320	28.621	106.404	3.455	30.797
2-CASTELO DOS SONHOS (MUNICÍPIO DE ALTAMIRA)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3-MORAES DE ALMEIDA (MUNICÍPIO DE ITAITUBA)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
MÉDIO XINGU/TERRA DO MEIO	225.616	6.576	34.309	265.754	7.510	35.387	352.184	9.657	36.469	423.363	11.271	37.562
1-SÃO FELIX DO XINGU	225.616	6.576	34.309	265.754	7.510	35.387	352.184	9.657	36.469	423.363	11.271	37.562
2-TERRA DO MEIO/T. INDÍGENA (MUNICÍPIO DE ALTAMIRA)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
TRANSAMAZÔNICA CENTRAL	81.283	1.618	50.241	91.614	1.726	53.082	101.034	1.806	55.950	130.499	2.217	58.850
1-APUÍ	27.895	2.113	13.202	28.275	2.006	14.095	28.495	1.902	14.982	35.744	2.250	15.886
2-APIACÁS	17.352	2.595	6.687	19.225	2.897	6.636	20.476	3.109	6.586	26.095	3.994	6.534
3-JACAREACANGA	17.919	760	23.578	21.881	870	25.151	25.419	950	26.757	30.501	1.075	28.373
4- MANDURUCUS (MUN. MAUÉS)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5- NOVA BANDEIRANTES	18.117	2.674	6.775	22.233	3.088	7.200	26.644	3.494	7.626	38.159	4.736	8.057

EVOLUÇÃO DOS PIB MUNICIPAIS – 1999 A 2002 (a preço de mercado corrente – R\$ 1000,00)

SUB-ÁREAS/MUNICÍPIOS	1999			2000			2001			2002		
	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	pop
EXTREMO NORTE MATO-GROSSENSE	705.823	3.082	229.018	834.859	3.649	228.792	876.237	3.826	229.016	1.072.469	4.687	228.807
1-ALTA FLORESTA	155.745	3.316	46.968	189.623	4.034	47.006	198.348	4.215	47.058	235.189	4.994	47.094
2-CARLINDA	27.200	2.177	12.494	35.022	2.915	12.014	34.536	2.995	11.531	45.037	4.079	11.041
3-COLÍDER	111.465	3.962	28.134	125.097	4.478	27.936	135.537	4.886	27.740	159.617	5.796	27.539
4-GUARANTÃ DO NORTE	75.708	2.718	27.854	83.462	2.909	28.691	96.126	3.256	29.523	122.719	4.041	30.368
5-ITAÚBA	32.478	3.822	8.498	39.259	4.533	8.661	32.089	5.393	5.950	37.297	6.158	6.057
6-MARCELÂNDIA	48.586	3.424	14.190	70.827	4.781	14.814	60.038	3.888	15.442	78.040	4.855	16.074
7-MATUPÁ	34.741	3.091	11.239	41.267	3.633	11.359	43.164	3.761	11.477	50.465	4.352	11.596
8-NOVA CANAÃ DO NORTE	32.457	2.811	11.546	39.068	3.406	11.470	43.564	3.822	11.398	52.934	4.676	11.320
9-NOVA GUARITA	16.562	2.926	5.660	17.338	3.076	5.637	17.539	3.125	5.612	21.929	3.924	5.588
10-NOVA MONTE VERDE	21.472	3.205	6.700	25.757	3.676	7.007	29.044	3.971	7.314	40.432	5.303	7.624
11-NOVA SANTA HELENA	..	...	...	...	..	...	15.016	4.508	3.331	18.553	5.458	3.399
12-NOVO MUNDO	16.719	3.409	4.904	21.564	4.204	5.129	22.208	4.147	5.355	34.694	6.213	5.584
13-PARANAÍTA	33.079	3.198	10.344	39.092	3.860	10.127	38.860	3.929	9.891	50.700	5.230	9.694
14-PEIXOTO DE AZEVEDO	59.688	2.239	26.658	59.779	2.350	25.438	63.083	2.605	24.216	70.129	3.052	22.978
15-TERRA NOVA DO NORTE	39.923	2.887	13.829	47.704	3.533	13.502	47.085	3.573	13.178	54.734	4.260	12.848

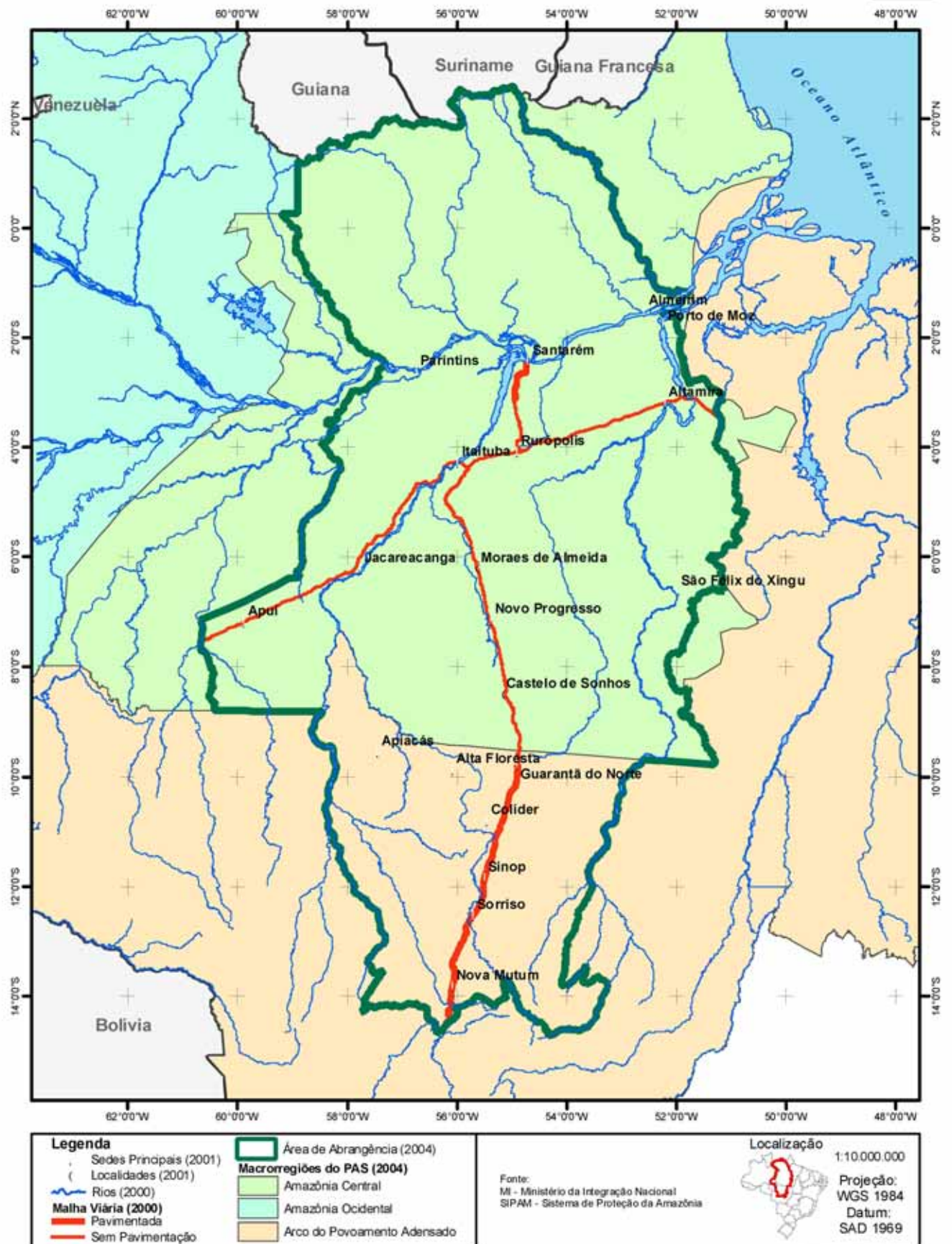
EVOLUÇÃO DOS PIB MUNICIPAIS – 1999 A 2002 (a preço de mercado corrente – R\$ 1000,00)												
SUB- ÁREAS/MUNÍCIPIOS	1999			2000			2001			2002		
	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	Pop	PIB	per capita	pop
CENTRO-NORTE MATO-GROSSENSE	1.637.561	5.617	291.519	2.064.489	6.769	304.990	2.190.606	6.887	318.077	2.933.822	8.840	331.893
1-CLAÚDIA	36.284	3.590	10.107	37.298	3.568	10.453	39.396	3.809	10.343	50.685	4.743	10.686
2-DIAMANTINO	157.678	8.540	18.463	180.112	9.608	18.746	164.702	8.654	19.032	236.415	12.237	19.320
3-FELIZ NATAL	25.328	3.839	6.598	28.244	4.028	7.012	34.099	4.590	7.429	39.995	5.094	7.851
4- JUARÁ	103.304	3.397	30.410	119.688	3.834	31.218	125.831	3.928	32.034	150.504	4.581	32.854
5-LUCAS DO RIO VERDE	187.275	9.993	18.741	215.629	10.712	20.130	219.867	10.214	21.526	294.254	12.828	22.938
6-NOVA MARINGÁ	26.090	6.630	3.935	28.559	7.192	3.971	27.699	6.914	4.006	41.653	10.305	4.042
7-NOVA MUTUM	123.404	8.509	14.503	162.748	10.565	15.404	161.977	10.852	14.926	239.882	15.212	15.769
8-NOVA UBIRATÃ	32.230	5.833	5.525	66.889	11.460	5.837	46.380	7.541	6.150	108.699	16.808	6.467
9- N. HORIZONTE DO NORTE	10.550	2.976	3.545	11.838	3.419	3.462	13.822	4.090	3.379	17.007	5.163	3.294
10-PARANATINGA	55.878	3.649	15.313	67.422	4.382	15.386	80.607	5.215	15.457	106.211	6.839	15.530
11-PORTO DOS GAÚCHOS	22.061	3.932	5.611	26.414	4.599	5.743	31.196	5.308	5.877	41.798	6.952	6.012
12-SANTA CARMEM	16.880	4.756	3.549	20.575	5.606	3.670	23.628	6.231	3.792	36.761	9.390	3.915
13-S. RITA DO TRIVELATO	..	..	..	..	..	...	26.242	18.920	1.387	58.433	36.968	1.581
14-SÃO JOSÉ DO RIO CLARO	70.032	5.542	12.637	72.996	5.664	12.888	77.970	5.933	13.142	109.622	8.182	13.398
15-SINOP	367.840	5.034	73.071	433.703	5.608	77.336	474.606	5.815	81.618	500.025	5.817	85.959
16-SORRISO	272.095	7.846	34.679	407.618	11.042	36.915	424.328	10.836	39.159	570.315	13.765	41.432
17-TABAPORÃ	25.666	2.453	10.463	31.061	2.730	11.378	35.959	2.924	12.298	48.607	3.674	13.230
18-TAPURAH	50.453	4.438	11.368	87.567	7.400	11.833	112.318	9.129	12.303	193.973	15.181	12.777
19-UNIÃO DO SUL	15.975	3.901	4.095	23.504	5.417	4.339	24.390	5.321	4.584	28.890	5.979	4.832
20-VERA	38.538	4.328	8.904	42.624	4.599	9.268	45.589	4.732	9.634	60.093	6.007	10.004
TOTAL GERAL	5.340.793	2.992	1.784.742	6.085.756	3.338	1.823.071	6.663.636	3.579	1.861.642	8.911.657	4.687	1.901.364

ANEXO 3

Mapas e Cartogramas

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163
MACRORREGIÕES DO PLANO AMAZÔNIA SUSTENTÁVEL - PAS

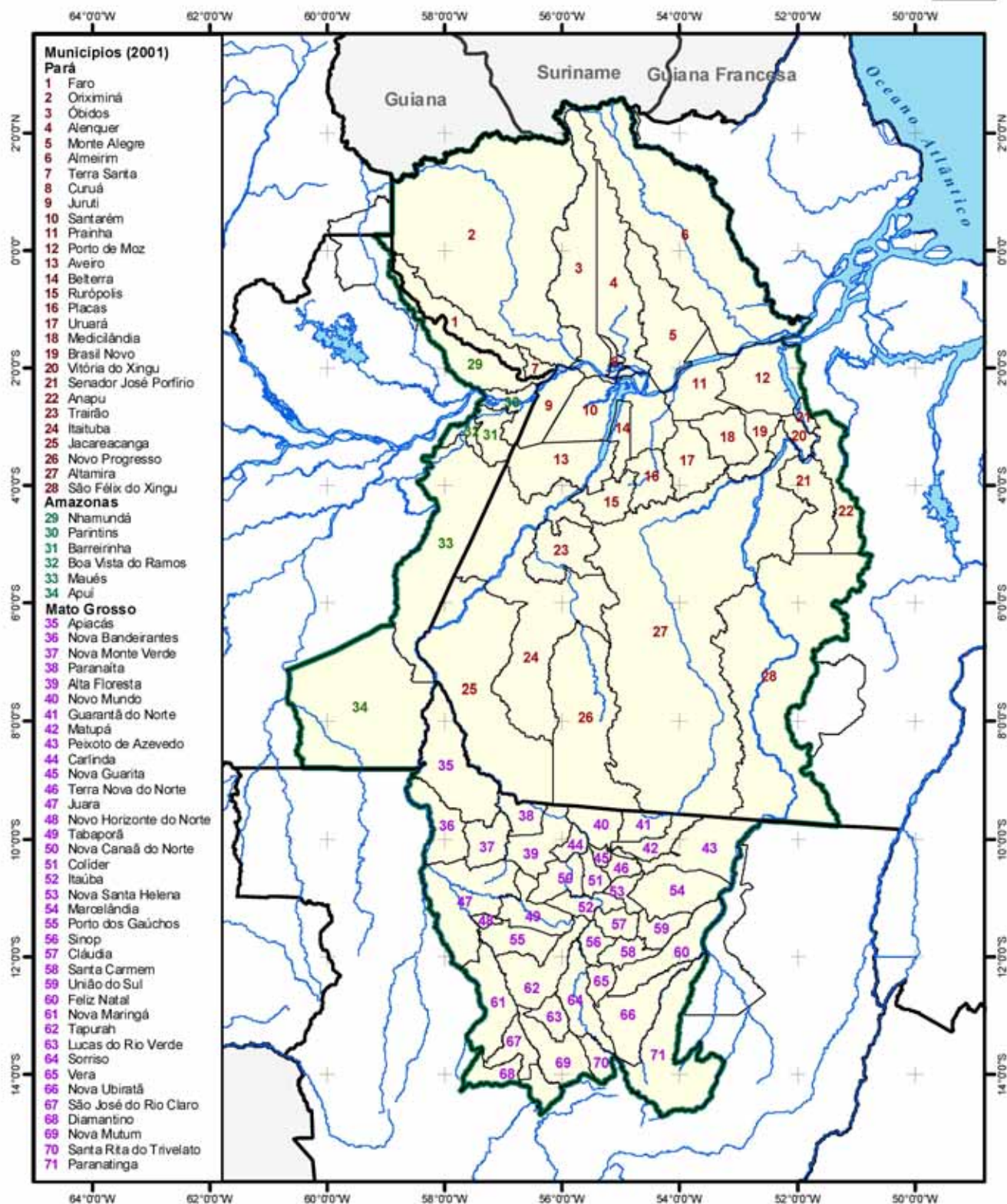
2.1



PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

DIVISÃO MUNICIPAL

2.2



Legenda

- Rios (2000)
- Estados (2001)
- Área de Abrangência (2004)
- Municípios (2001)

Localização: 1:10.000.000

Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

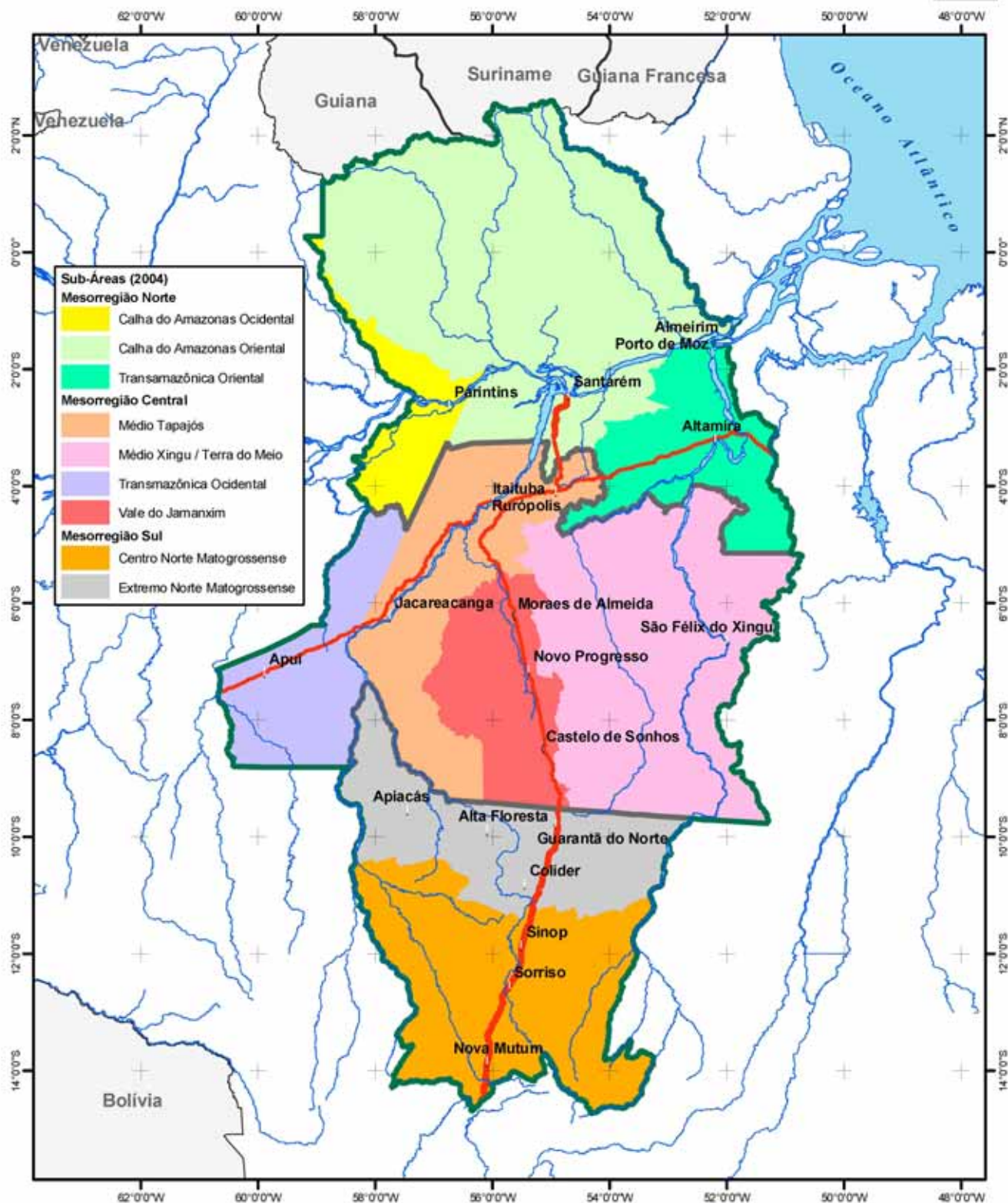
Projeção: WGS 1984

Datum: SAD 1969

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

MESORREGIÕES E SUB-ÁREAS

2.3



Legenda	
• Sedes Principais (2001)	Malha Viária (2000)
(Localidades (2001)	— Pavimentada
~ Rios (2000)	— Sem Pavimentação
	▭ Área de Abrangência (2004)

Fonte: GTI BR-163 - Grupo de Trabalho Interministerial da BR-163

Localização

1:10.000.000

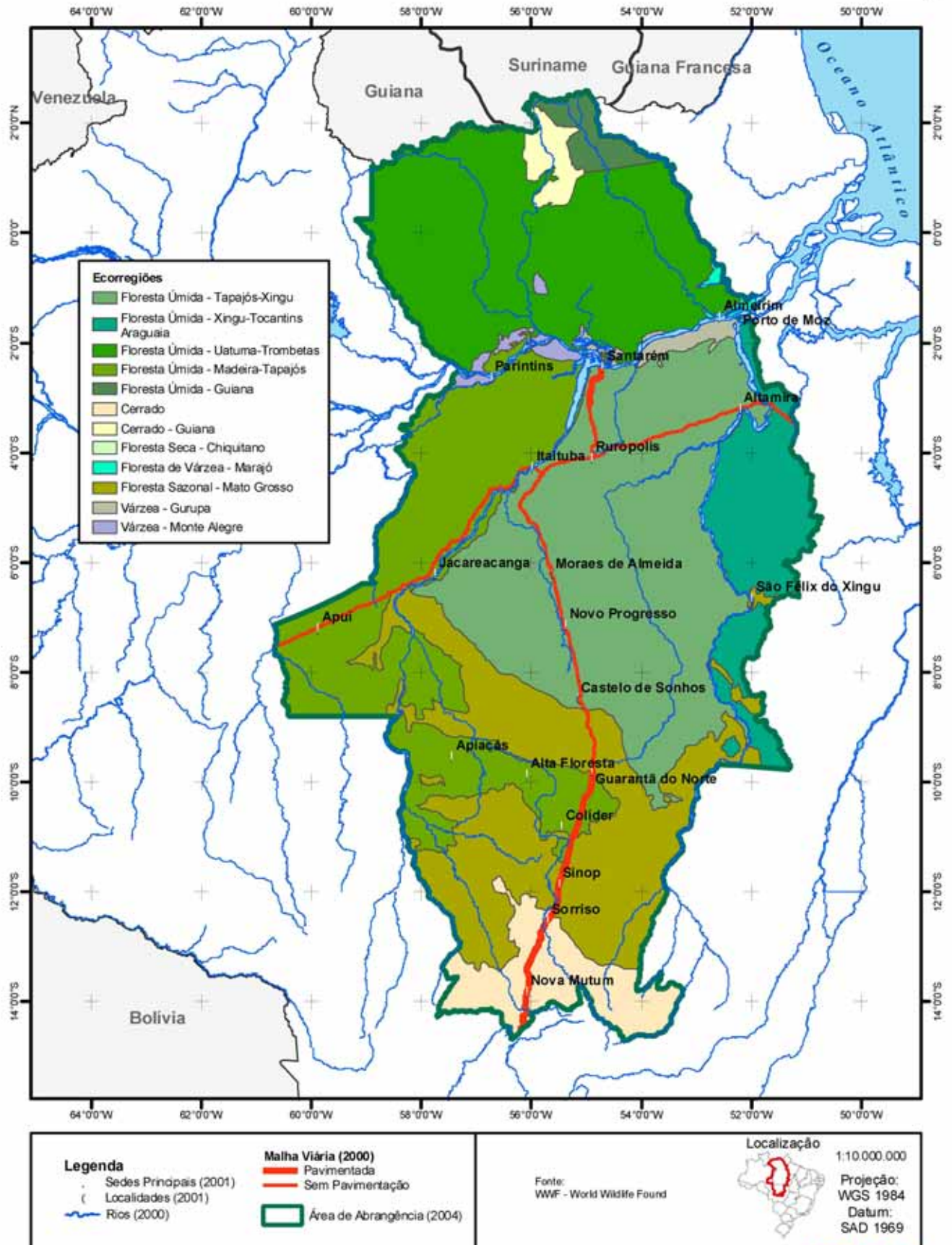
Projeção: WGS 1984

Datum: SAD 1969

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

ECORREGIÕES

3.1



Legenda

- Sedes Principais (2001)
- Localidades (2001)
- Rios (2000)

Malha Viária (2000)

- Pavimentada
- Sem Pavimentação
- Área de Abrangência (2004)

Fonte: WWF - World Wildlife Fund

Localização

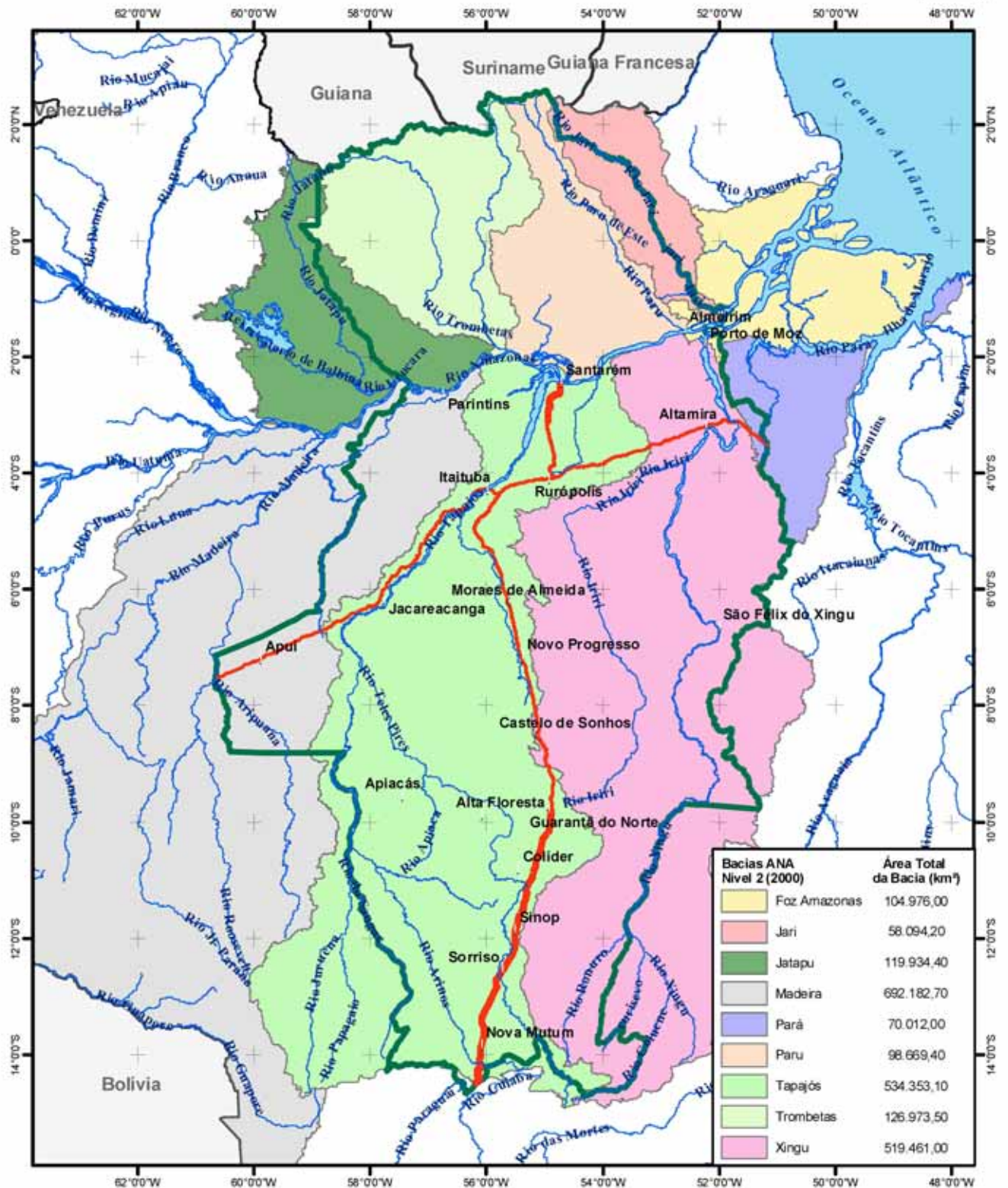


1:10.000.000
Projeção: WGS 1984
Datum: SAD 1969

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

BACIAS HIDROGRÁFICAS

3.2



Legenda

- Sedes Principais (2001)
- Localidades (2001)
- Rios (2000)

Malha Viária (2000)

- Pavimentada
- Sem Pavimentação
- Área de Abrangência (2004)

Fonte: ANA - Agência Nacional de Águas

Localização: 1:10.000.000

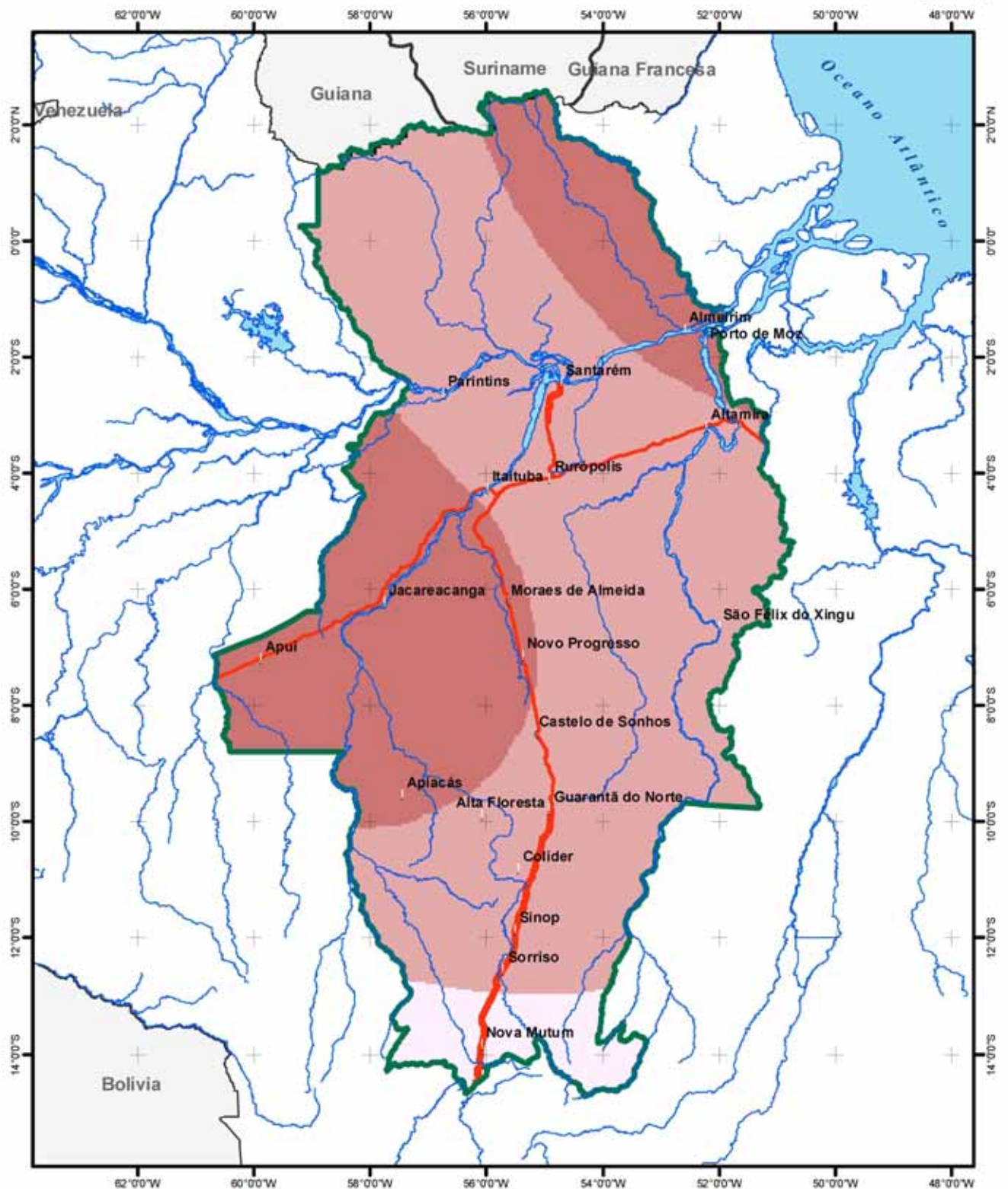
Projeção: WGS 1984

Datum: SAD 1969

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

CLIMA

3.3



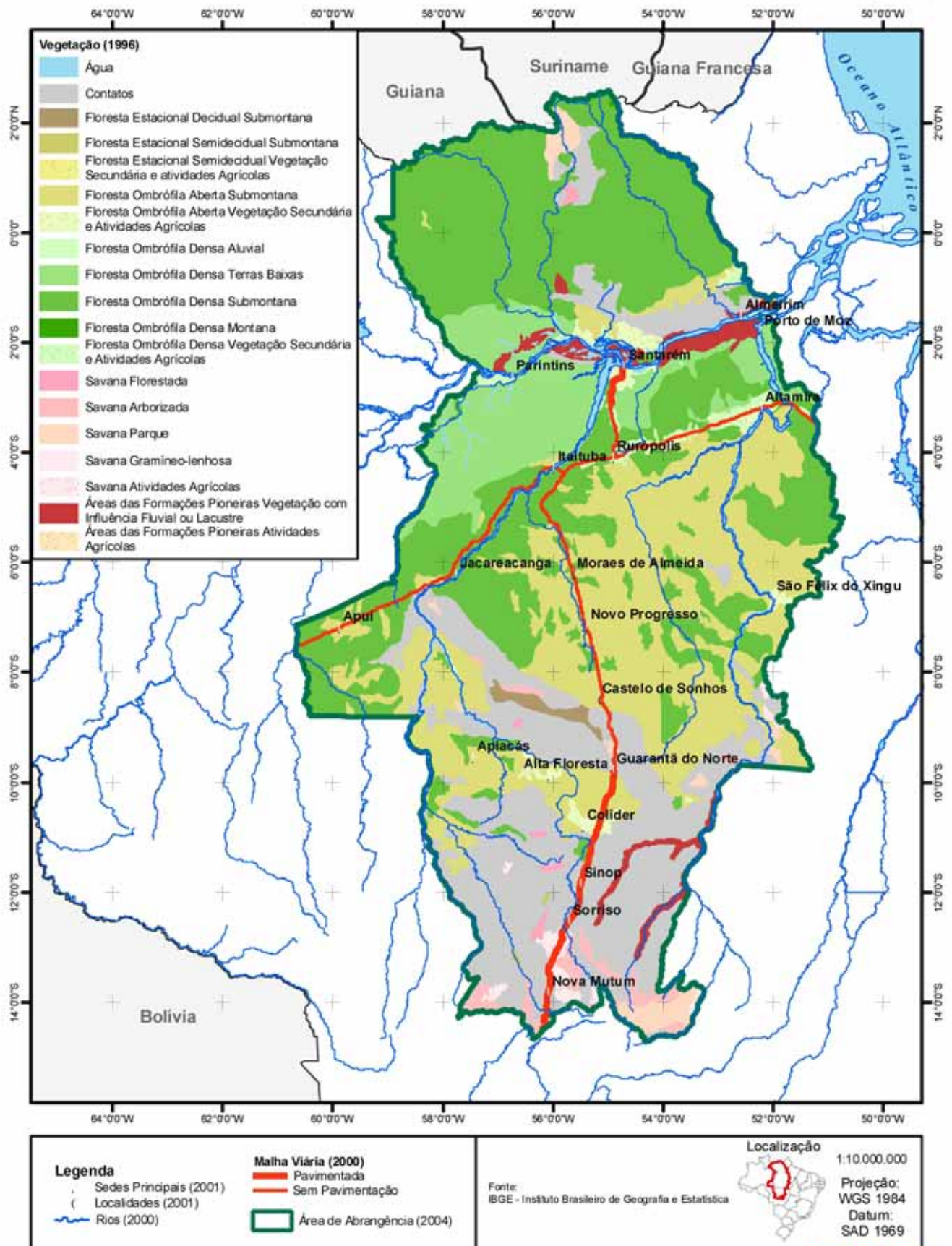
Legenda		Área de Abrangência (2004)
Sedes Principais (2001)	Clima	Quente Úmido - 1 a 2 meses de Seca
Localidades (2001)		Quente Úmido - 3 meses de Seca
Rios (2000)		Quente Semi-úmido - 4 a 5 meses de Seca
Malha Viária (2000)		
Pavimentada		
Sem Pavimentação		

<p>Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística</p>	<p>Localização</p>	<p>1:10.000.000</p> <p>Projeção: WGS 1984</p> <p>Datum: SAD 1969</p>
--	---------------------------	--

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

VEGETAÇÃO

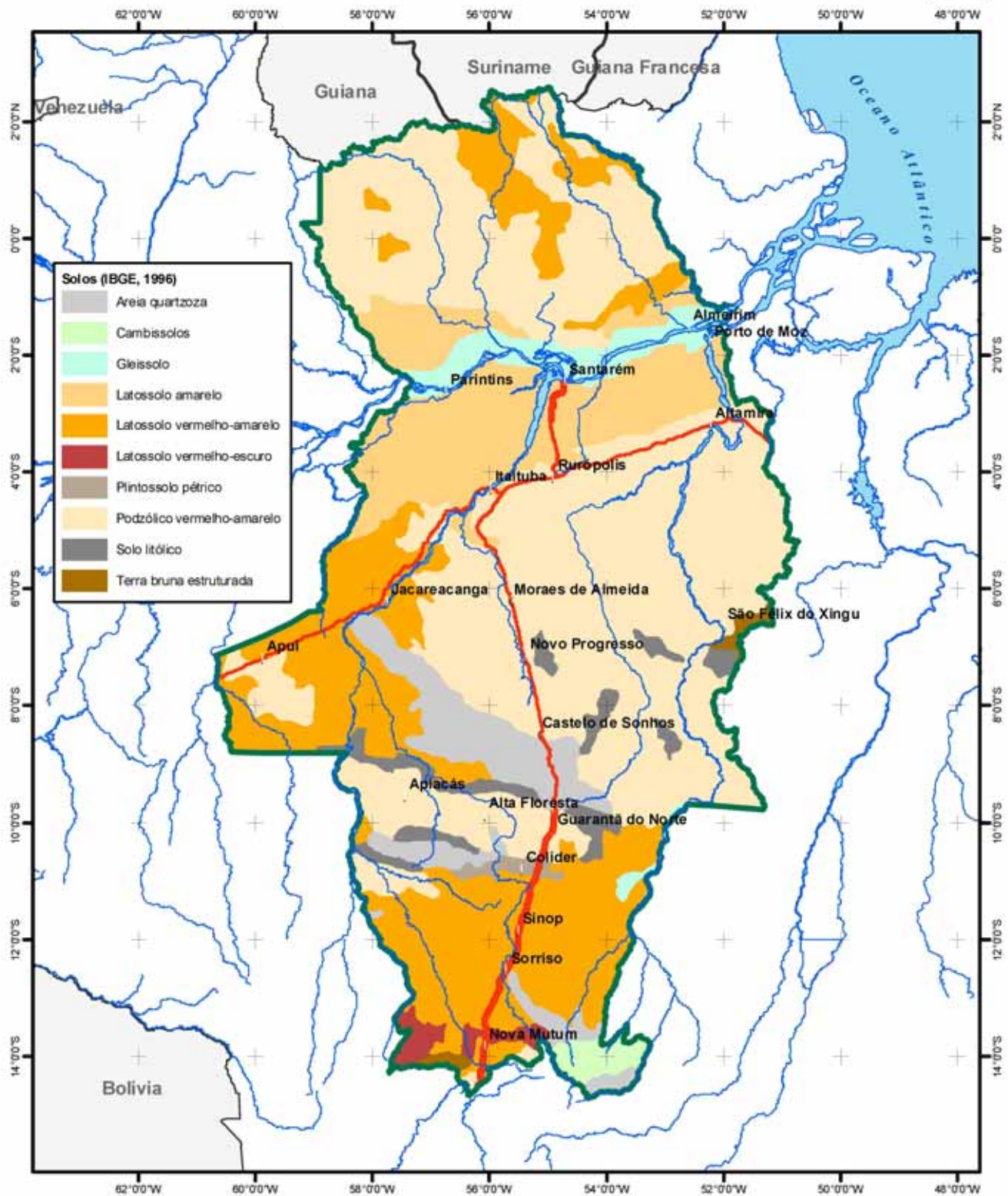
3.4



PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

SOLOS

3.5



Legenda • Sedes Principais (2001) (Localidades (2001) ~ Rios (2000)	Malha Viária (2000) — Pavimentada — Sem Pavimentação □ Área de Abrangência (2004)
--	---

Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

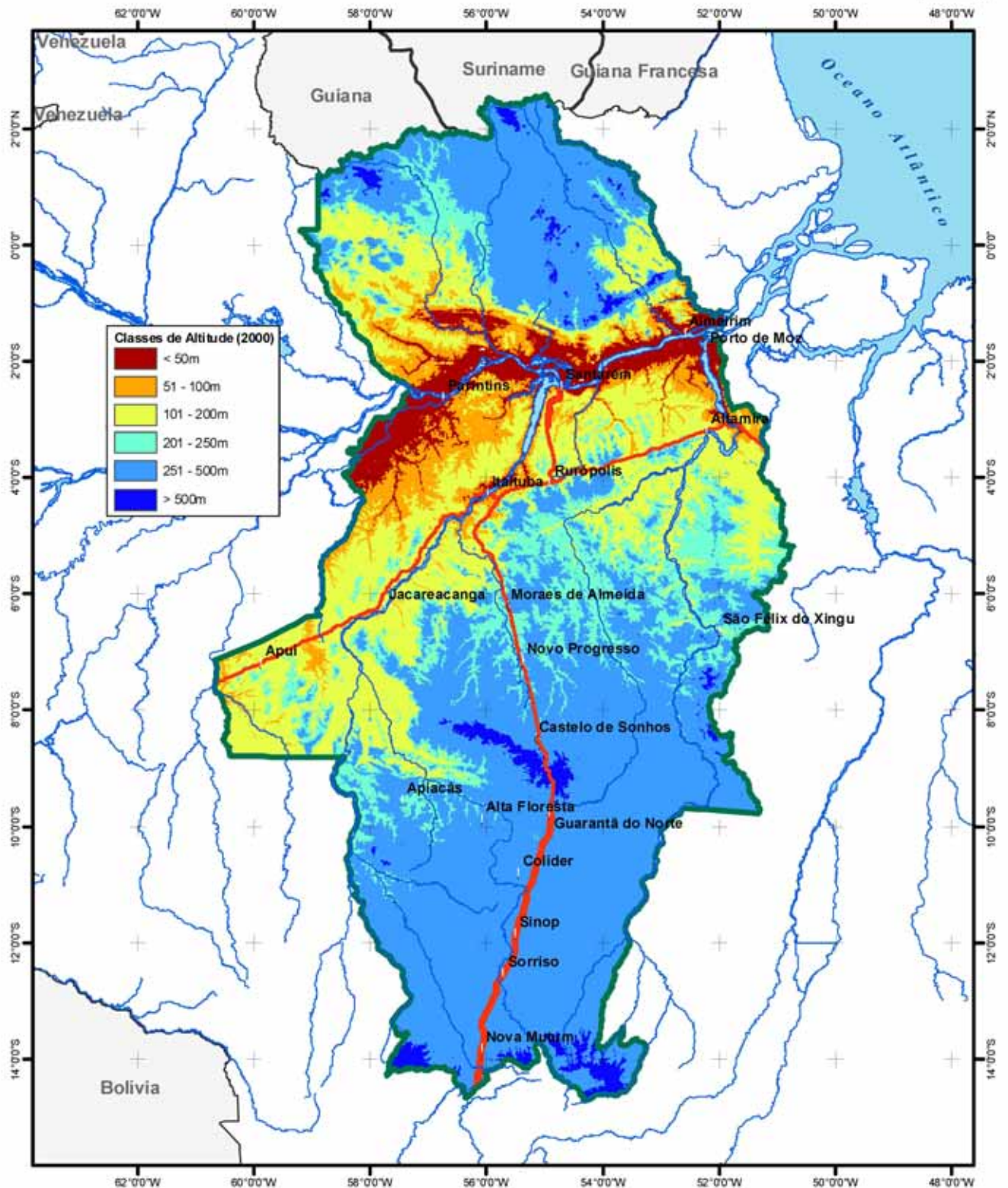
Localização

1:110.000.000
 Projeção: WGS 1984
 Datum: SAD 1969

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

CLASSES DE ALTITUDE

3.6



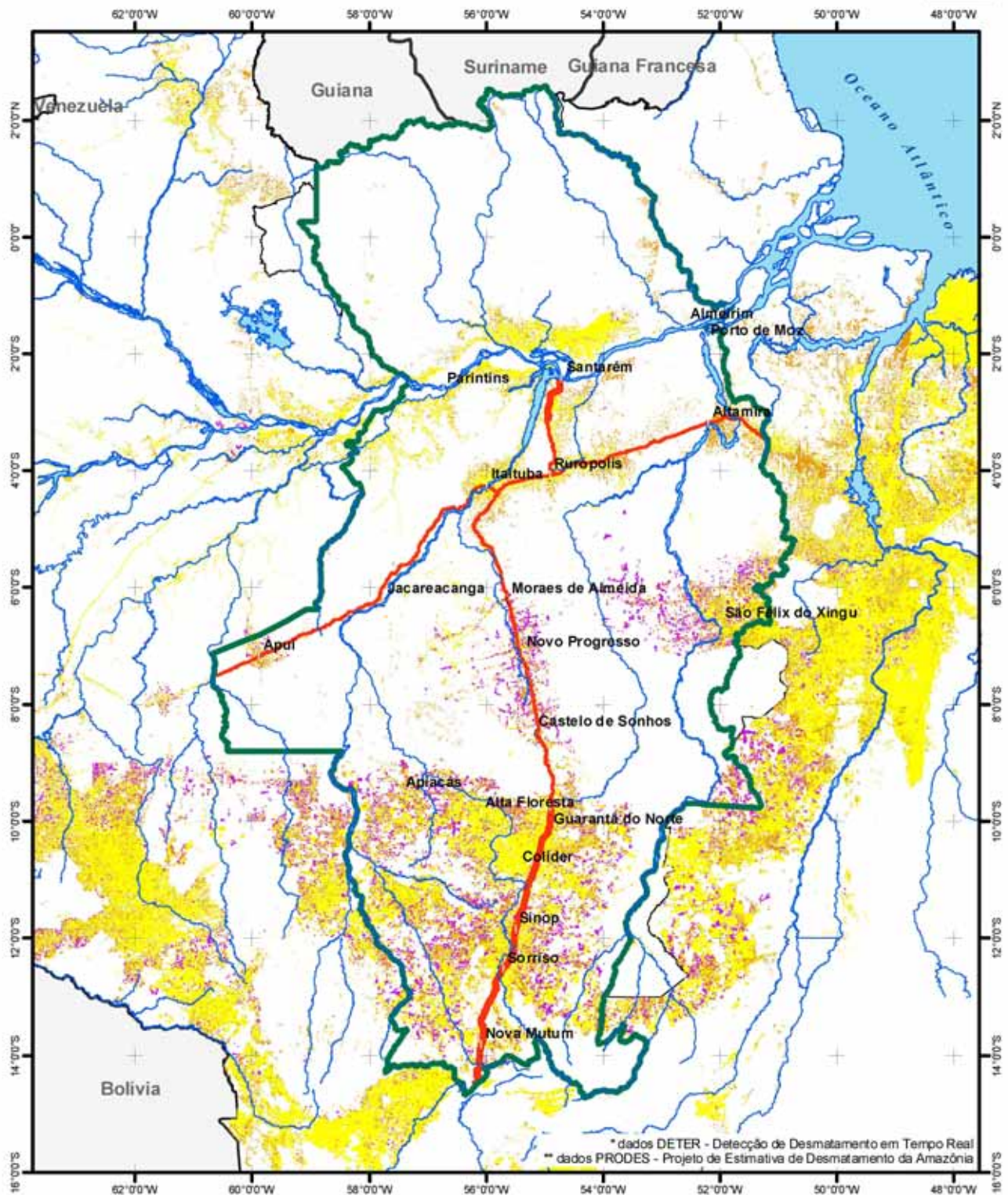
Legenda	
• Sedes Principais (2001)	Malha Viária (2000)
○ Localidades (2001)	— Pavimentada
— Rios (2000)	— Sem Pavimentação
	□ Área de Abrangência (2004)

<p>Fonte: SRTM - Shuttle Radar Topography Mission (NASA)</p>	<p>Localização</p>	<p>1:10.000.000</p> <p>Projeção: WGS 1984</p> <p>Datum: SAD 1969</p>
--	--------------------	--

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

DESMATAMENTO ACUMULADO

3.7



* dados DETER - Detecção de Desmatamento em Tempo Real
 ** dados PRODES - Projeto de Estimativa de Desmatamento da Amazônia

Legenda	
Sedes Principais (2001)	Área de Abrangência (2004)
Localidades (2001)	Desmatamento acumulado
Rios (2000)	Até 30/04/2006*
Malha Viária (2000)	2004 - 2001**
Pavimentada	anterior à 2001**
Sem Pavimentação	

Localização 1:10.000.000

Fonte: INPE - Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais

Projeção: WGS 1984

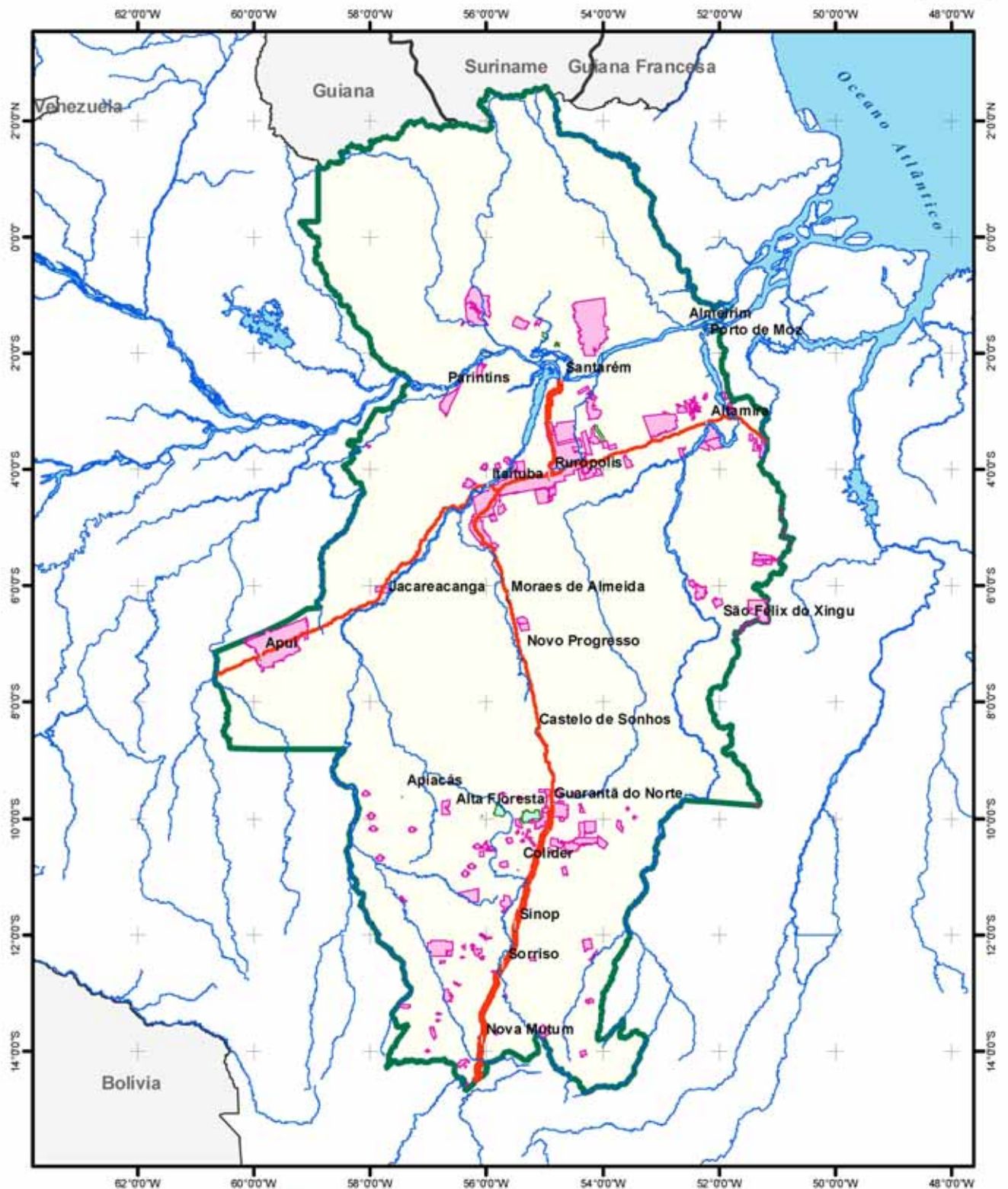
Datum: SAD 1969



PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

ASSENTAMENTOS

3.8

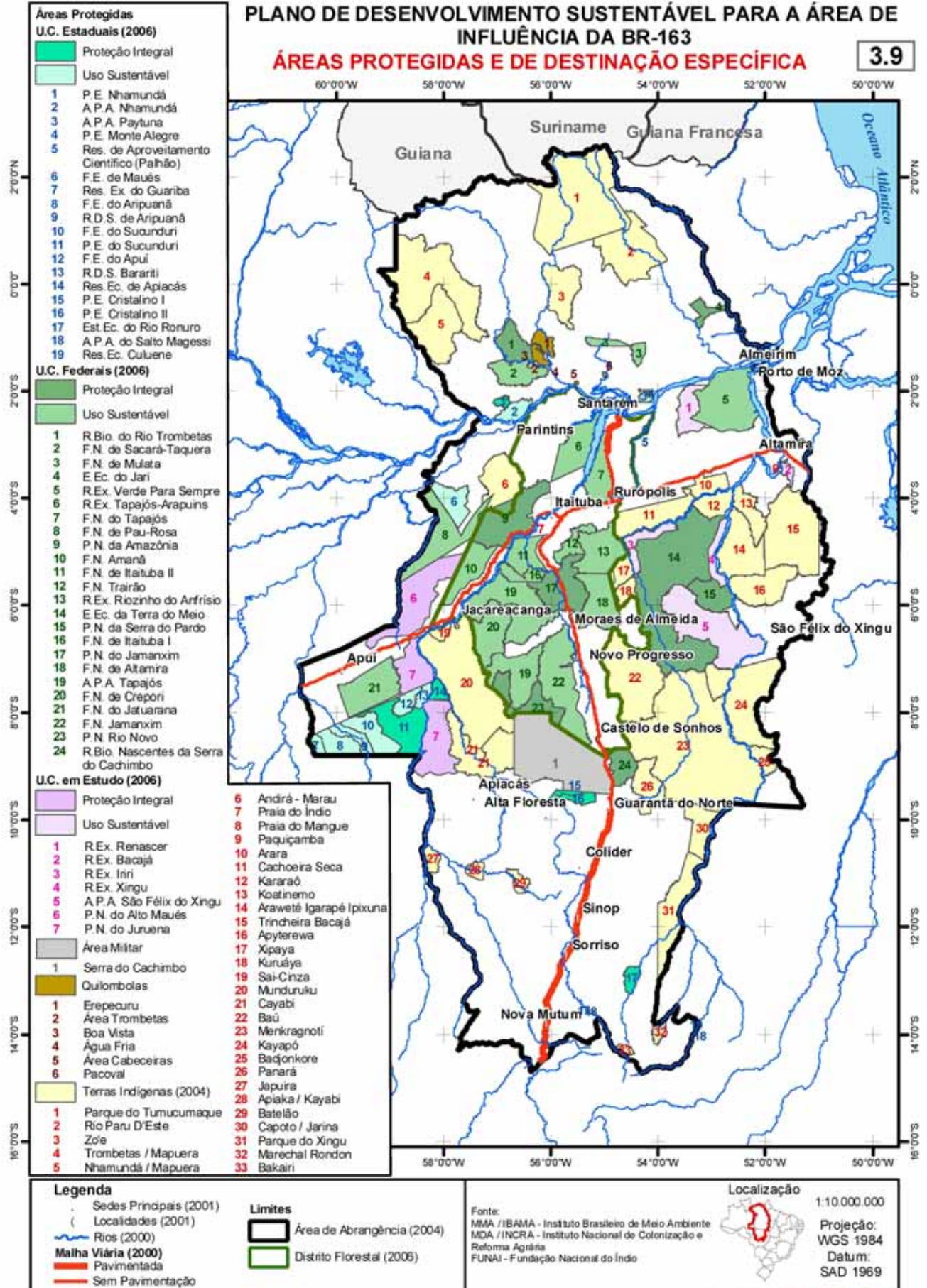


Legenda Sedes Principais (2001) Localidades (2001) Rios (2000) Malha Viária (2000) Pavimentada Sem Pavimentação		Área de Abrangência (2004) Assentamentos (Dados em fase de revisão) P.A. P.A.C.	Localização 1:10.000.000 Fonte: MDA/INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária Projeção: WGS 1984 Datum: SAD 1969
---	--	---	---

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

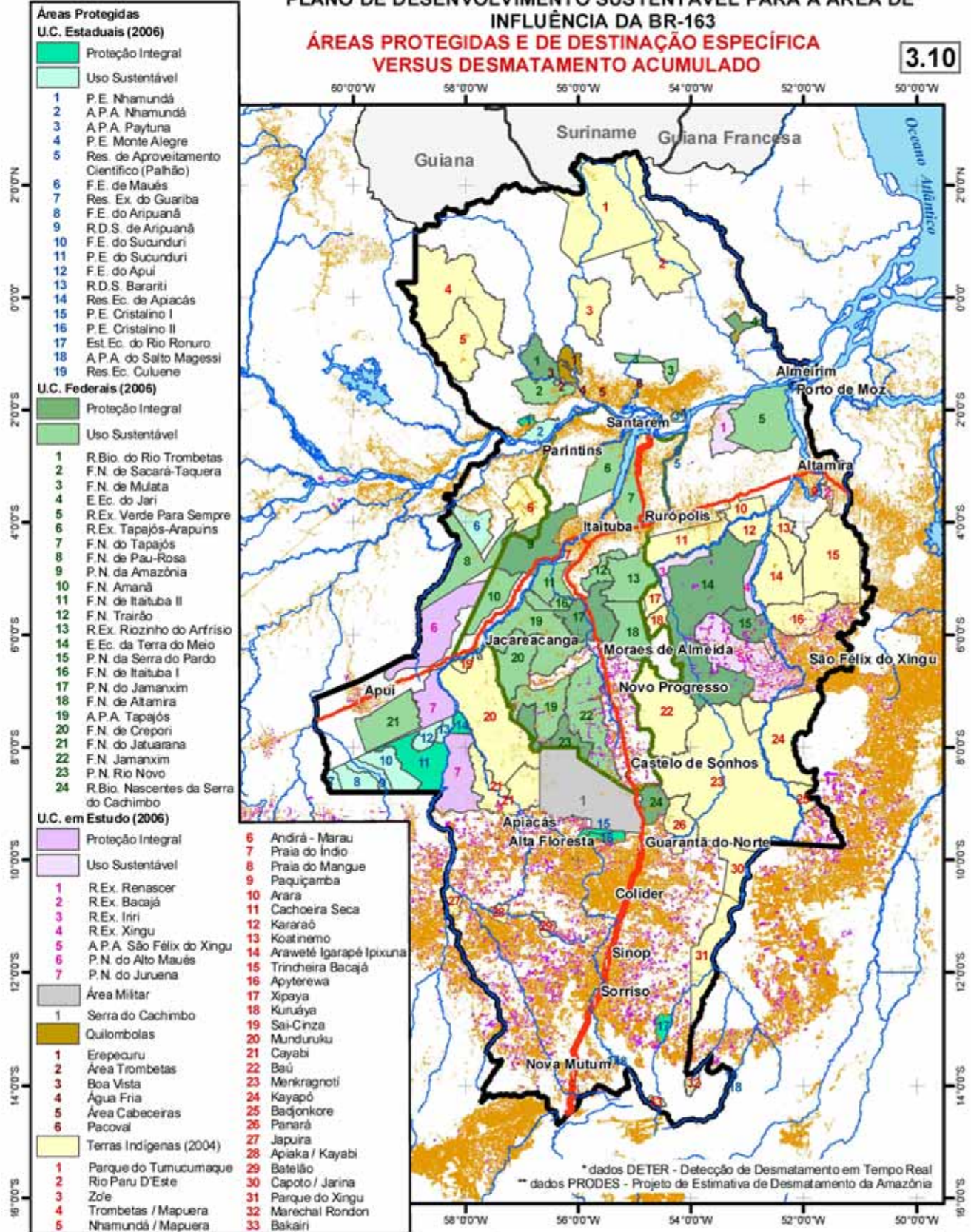
ÁREAS PROTEGIDAS E DE DESTINAÇÃO ESPECÍFICA

3.9



**PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE
INFLUÊNCIA DA BR-163
ÁREAS PROTEGIDAS E DE DESTINAÇÃO ESPECÍFICA
VERSUS DESMATAMENTO ACUMULADO**

3.10



- Áreas Protegidas**
- U.C. Estaduais (2006)**
- Proteção Integral
 - Uso Sustentável
 - 1 P.E. Nhamundá
 - 2 A.P.A. Nhamundá
 - 3 A.P.A. Paytuna
 - 4 P.E. Monte Alegre
 - 5 Res. de Aproveitamento Científico (Palhão)
 - 6 F.E. de Maués
 - 7 Res. Ex. do Guariba
 - 8 F.E. do Aripuanã
 - 9 R.D.S. de Aripuanã
 - 10 F.E. do Sucunduri
 - 11 P.E. do Sucunduri
 - 12 F.E. do Apuí
 - 13 R.D.S. Baranti
 - 14 Res. Ec. de Apicás
 - 15 P.E. Cristalino I
 - 16 P.E. Cristalino II
 - 17 Est. Ec. do Rio Ronuro
 - 18 A.P.A. do Salto Magessi
 - 19 Res. Ec. Culene
- U.C. Federais (2006)**
- Proteção Integral
 - Uso Sustentável
 - 1 R.Bio. do Rio Trombetas
 - 2 F.N. de Sacará-Taquera
 - 3 F.N. de Mulata
 - 4 E. Ec. do Jari
 - 5 R.Ex. Verde Para Sempre
 - 6 R.Ex. Tapajós-Arapuins
 - 7 F.N. do Tapajós
 - 8 F.N. de Pau-Rosa
 - 9 P.N. da Amazônia
 - 10 F.N. Amanã
 - 11 F.N. de Itaituba II
 - 12 F.N. Trairão
 - 13 R.Ex. Riozinho do Anfriso
 - 14 E. Ec. da Terra do Meio
 - 15 P.N. da Serra do Pardo
 - 16 F.N. de Itaituba I
 - 17 P.N. do Jamanxim
 - 18 F.N. de Altamira
 - 19 A.P.A. Tapajós
 - 20 F.N. de Crepori
 - 21 F.N. do Jatuarana
 - 22 F.N. Jamanxim
 - 23 P.N. Rio Novo
 - 24 R.Bio. Nascentes da Serra do Cachimbo
- U.C. em Estudo (2006)**
- Proteção Integral
 - Uso Sustentável
 - 1 R.Ex. Renascer
 - 2 R.Ex. Bacajá
 - 3 R.Ex. Iriri
 - 4 R.Ex. Xingu
 - 5 A.P.A. São Félix do Xingu
 - 6 P.N. do Alto Maués
 - 7 P.N. do Juruena
- Área Militar**
- 1 Serra do Cachimbo
- Quilombolas**
- 1 Erepecuru
 - 2 Área Trombetas
 - 3 Boa Vista
 - 4 Água Fria
 - 5 Área Cabeceiras
 - 6 Pacoval
- Terras Indígenas (2004)**
- 1 Parque do Tumucumaque
 - 2 Rio Paru D'Este
 - 3 Zoé
 - 4 Trombetas / Mapuera
 - 5 Nhamundá / Mapuera
 - 6 André - Marau
 - 7 Praia do Índio
 - 8 Praia do Mangue
 - 9 Paçuçamba
 - 10 Arara
 - 11 Cachoeira Seca
 - 12 Kararaó
 - 13 Koinemo
 - 14 Araweté Igarapé Ipixuna
 - 15 Trincheira Bacajá
 - 16 Apyterewa
 - 17 Xipaya
 - 18 Kunáya
 - 19 Sai-Cinza
 - 20 Munduruku
 - 21 Cayabi
 - 22 Baú
 - 23 Menkragnoti
 - 24 Kayapó
 - 25 Badjonkore
 - 26 Panará
 - 27 Japura
 - 28 Apiaka / Kayabi
 - 29 Batelão
 - 30 Capoto / Jarina
 - 31 Parque do Xingu
 - 32 Marechal Rondon
 - 33 Bakairi

- Legenda**
- Sedes Principais (2001)
 - Localidades (2001)
 - Rios (2000)
 - Malha Viária (2000)
 - Pavimentada
 - Sem Pavimentação
- Limites**
- Área de Abrangência (2004)
 - Distrito Florestal (2006)
- Desmatamento acumulado**
- Até 30/04/2006*
 - anterior à 2004**

Localização

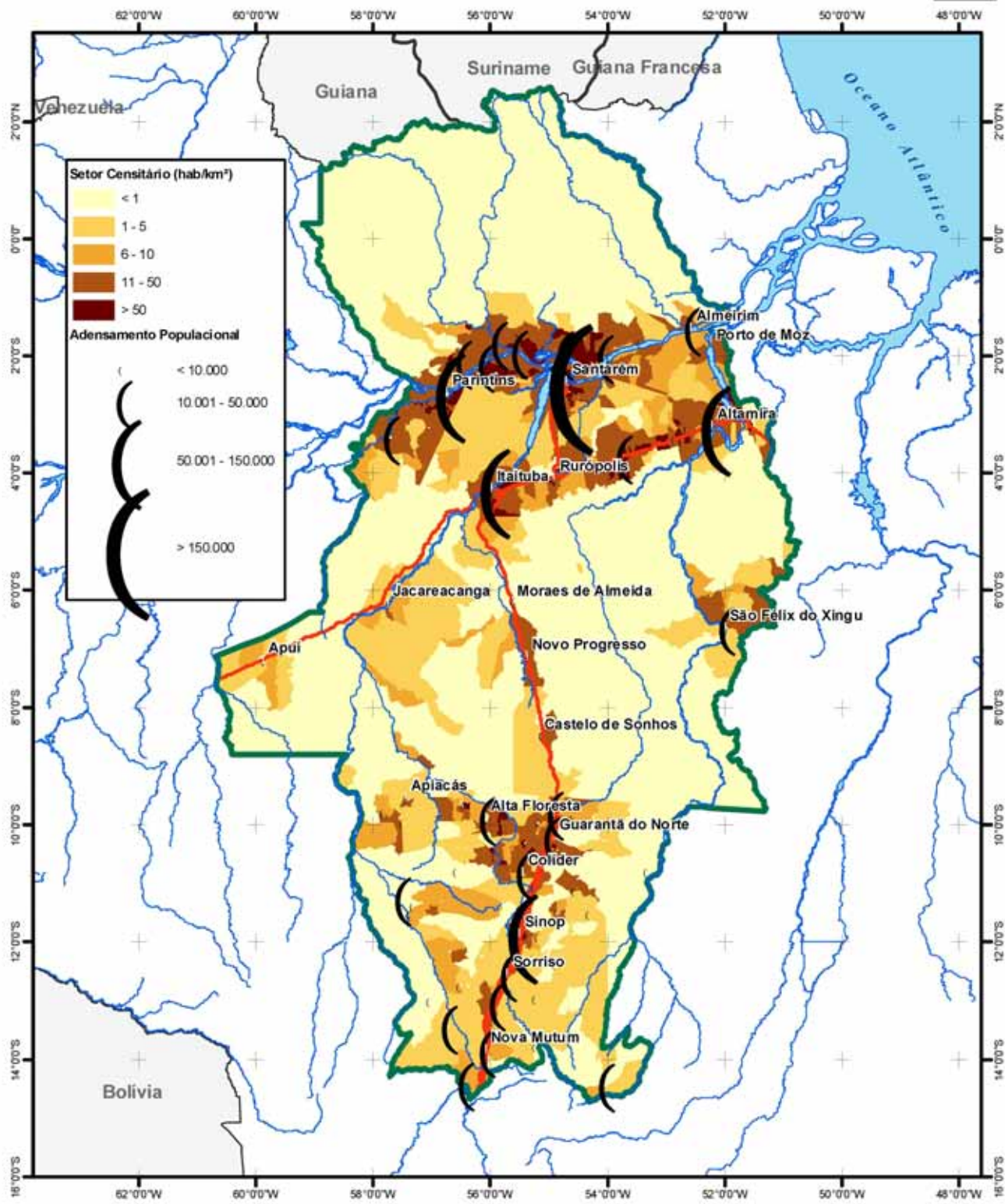
Fonte: MMA / IBAMA - Instituto Brasileiro de Meio Ambiente
MDA / INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INPE - Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
FUNAI - Fundação Nacional do Índio

1:110.000.000
Projeção: WGS 1984
Datum: SAD 1969

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

PRINCIPAIS NÚCLEOS URBANOS E DENSIDADE DEMOGRÁFICA RURAL POR SETOR CENSITÁRIO

3.11



Legenda

- Sedes Principais (2001)
- Localidades (2001)
- Rios (2000)

Malha Viária (2000)

- Pavimentada
- Sem Pavimentação

Área de Abrangência (2004)

Localização

1:10.000.000

Projeção: WGS 1984

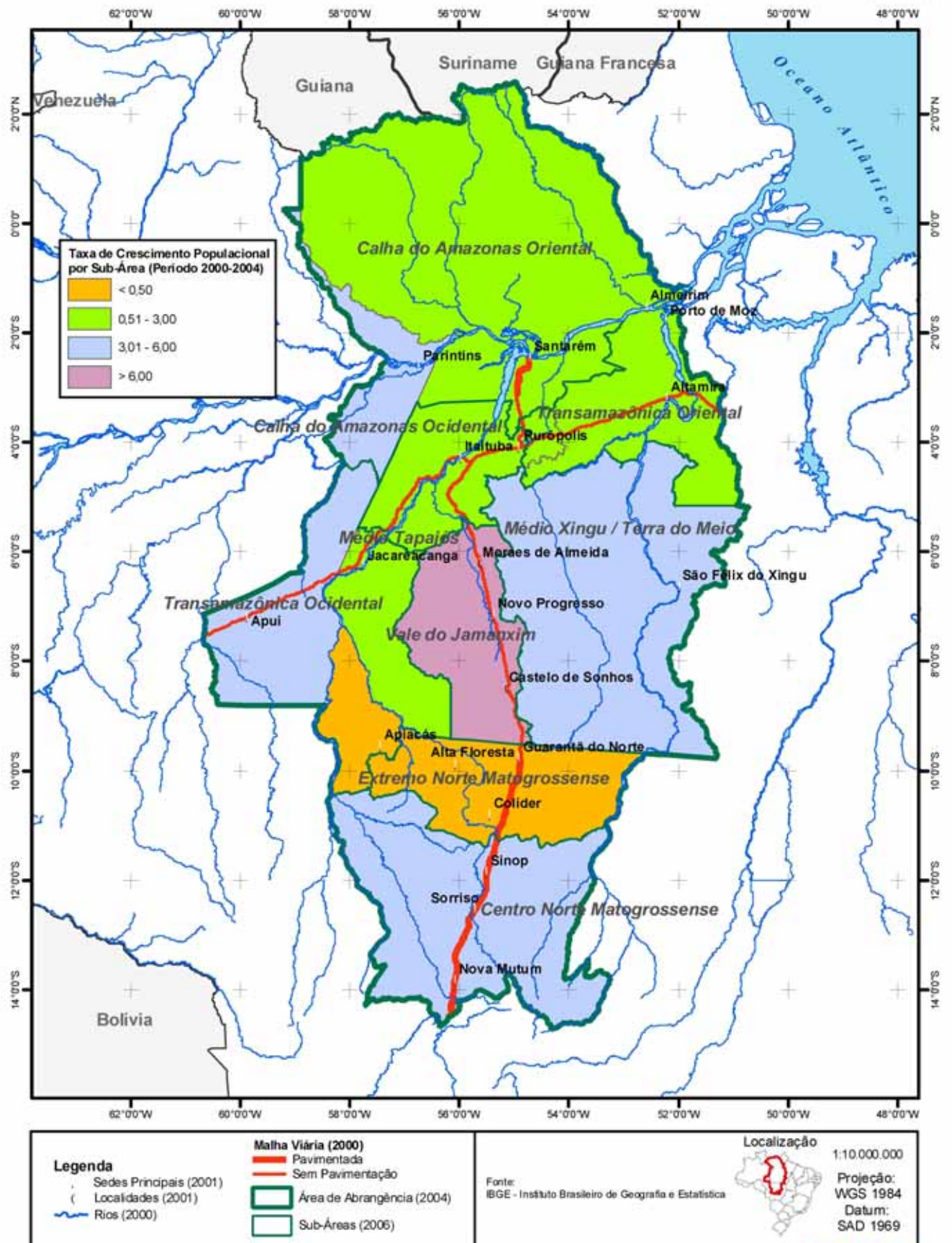
Datum: SAD 1969

Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

TAXA DE CRESCIMENTO POPUCIONAL POR SUB-ÁREA

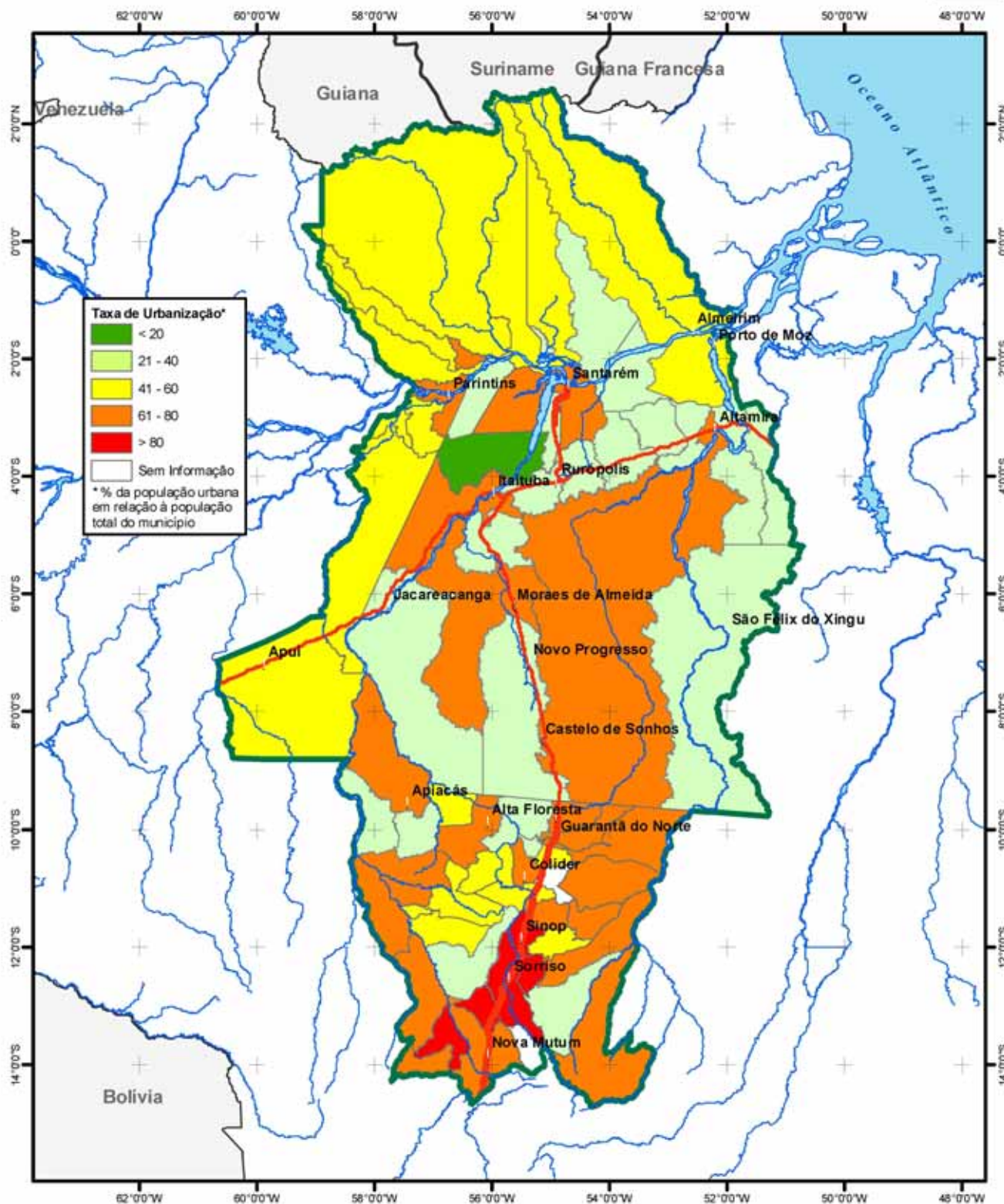
3.12



PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

TAXA DE URBANIZAÇÃO

3.13



Taxa de Urbanização*

- < 20
- 21 - 40
- 41 - 60
- 61 - 80
- > 80
- Sem Informação

* % da população urbana em relação à população total do município

Legenda

- Sedes Principais (2001)
- Localidades (2001)
- Rios (2000)
- Malha Viária (2000)
- Pavimentada
- Sem Pavimentação
- Área de Abrangência (2004)

Localização

1:10.000.000

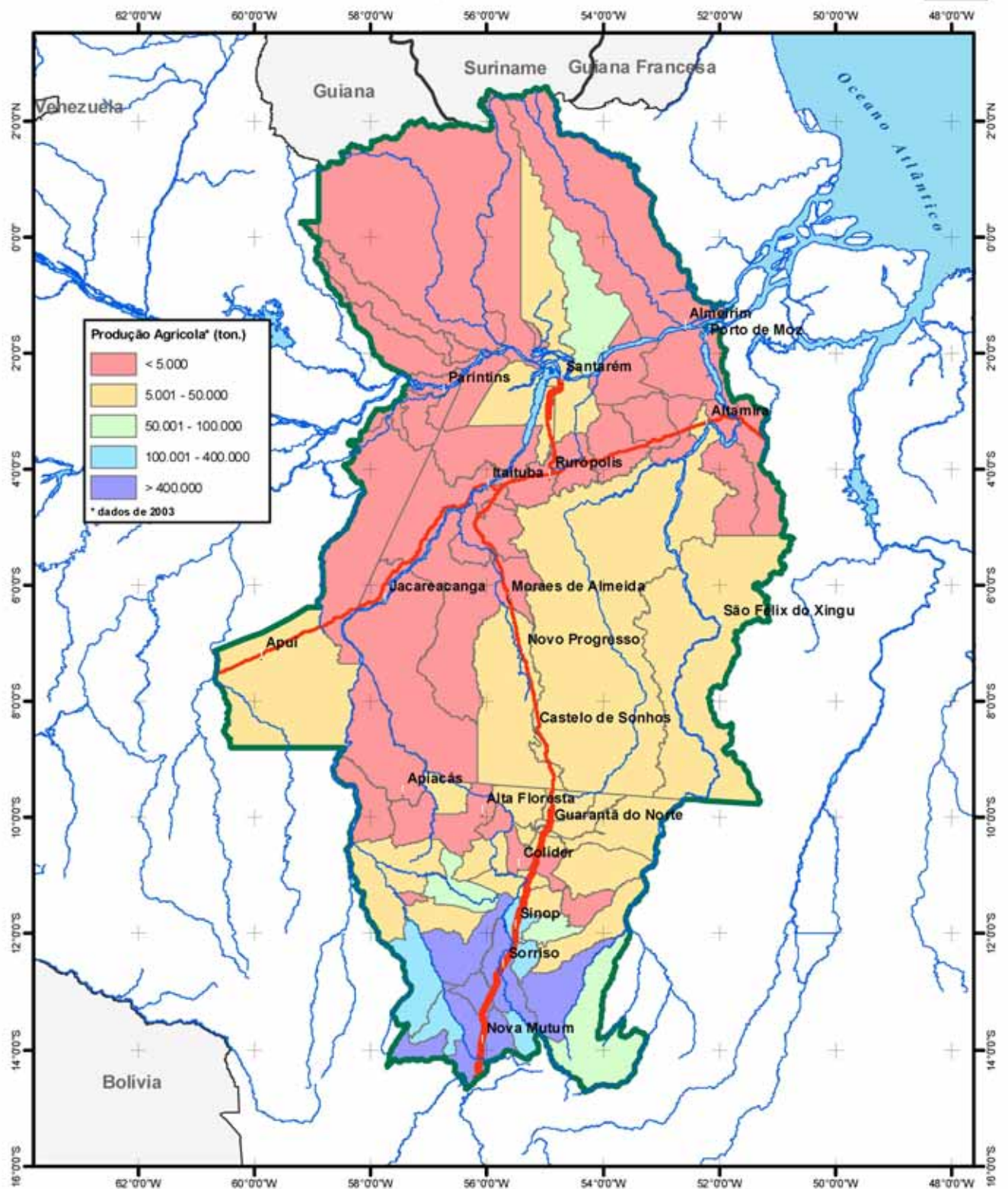
Projeção: WGS 1984

Datum: SAD 1969

Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163
PRODUÇÃO DE GRÃOS (SOJA, MILHO, ARROZ E ALGODÃO)

3.14



Produção Agrícola* (ton.)

- < 5.000
- 5.001 - 50.000
- 50.001 - 100.000
- 100.001 - 400.000
- > 400.000

* dados de 2003

Legenda

- Sedes Principais (2001)
- Localidades (2001)
- Rios (2000)

Malha Viária (2000)

- Pavimentada
- Sem Pavimentação
- Área de Abrangência (2004)

Localização

1:10.000.000

Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

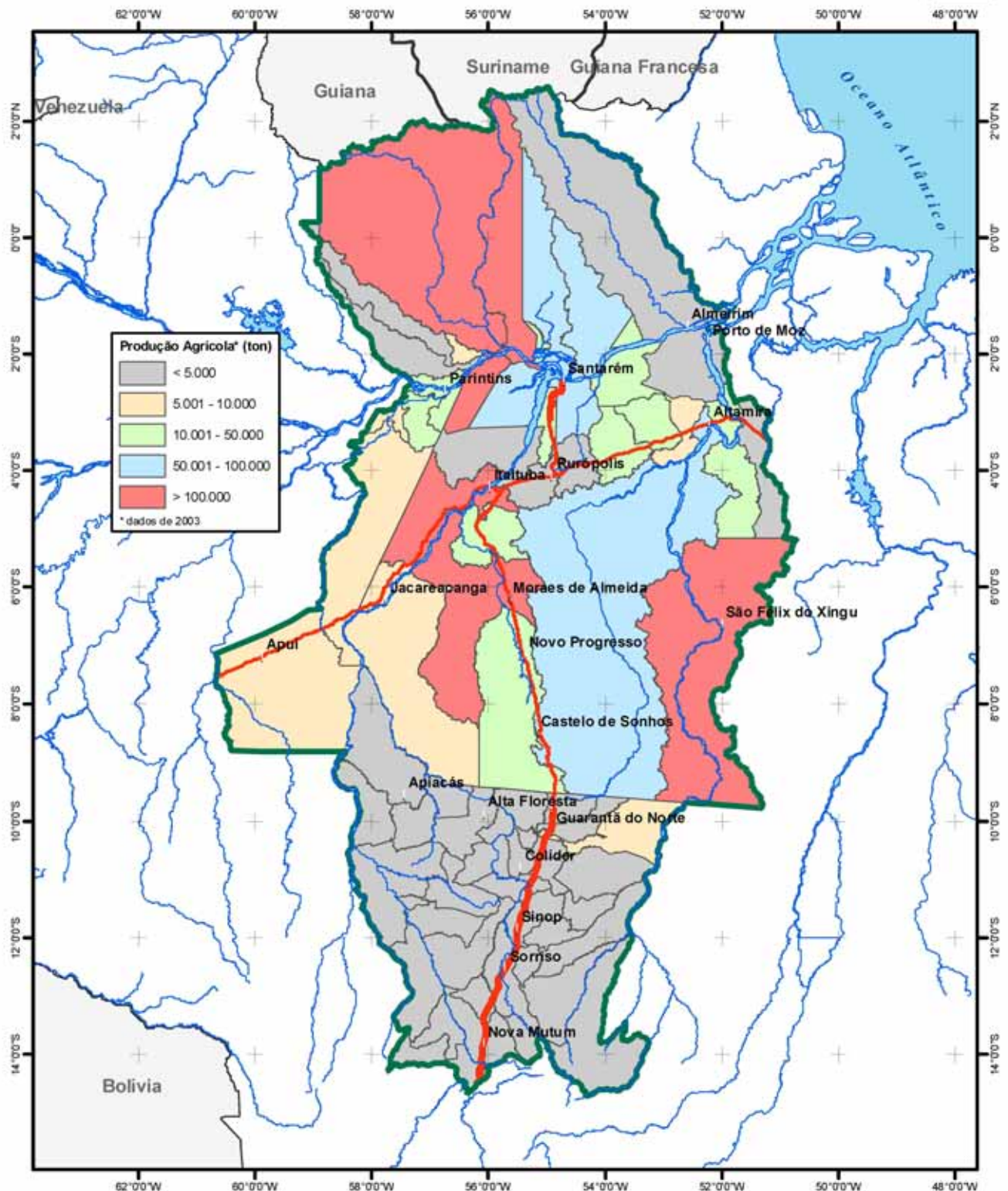
Projeção: WGS 1984

Datum: SAD 1969

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

PRODUÇÃO DE MANDIOCA

3.15



Legenda

- Sedes Principais (2001)
- () Localidades (2001)
- ~ Rios (2000)

Malha Viária (2000)

- Pavimentada
- Sem Pavimentação
- Área de Abrangência (2004)

Localização

1:10.000.000

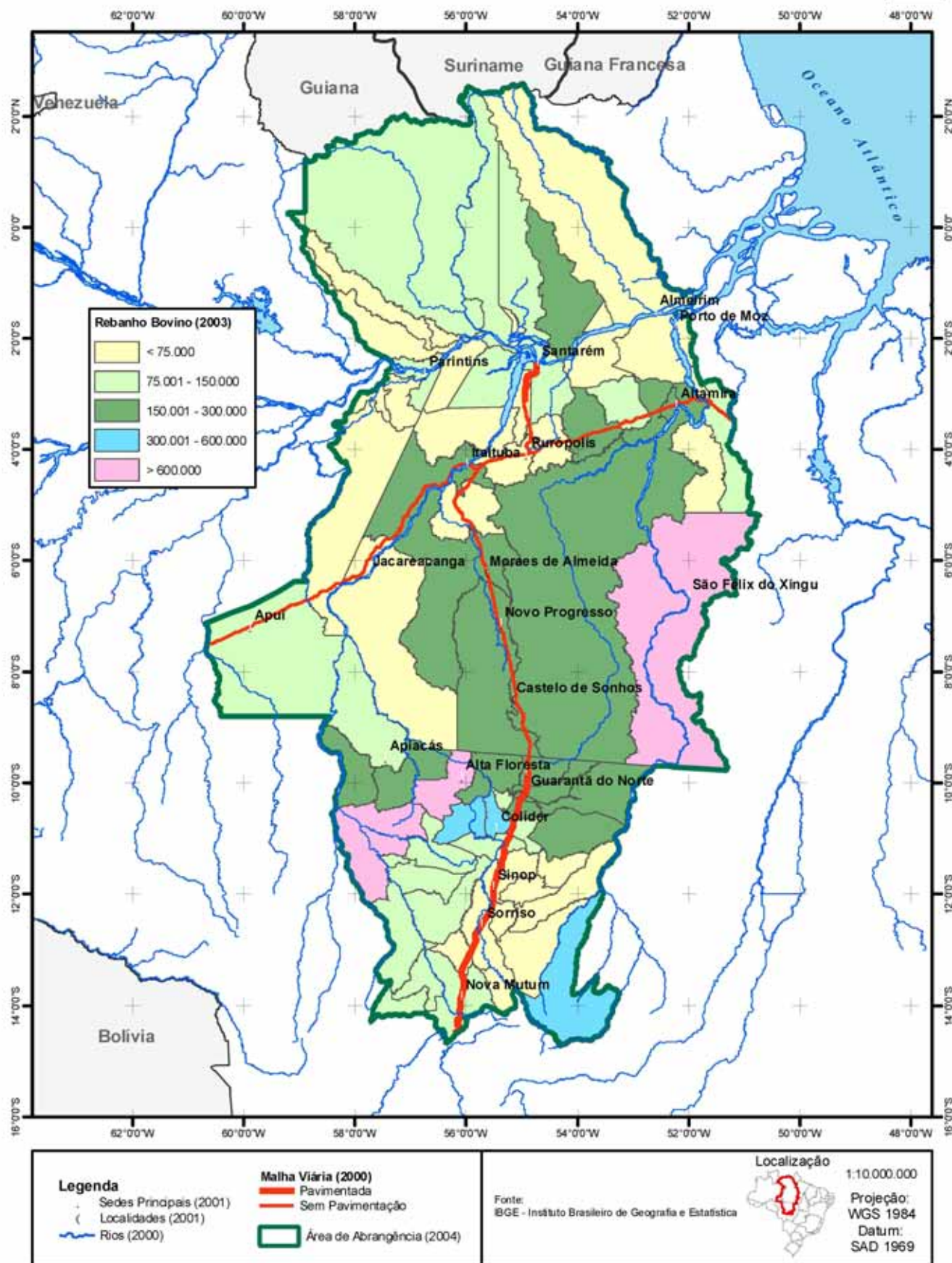
Projeção: WGS 1984
Datum: SAD 1969

Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

REBANHO BOVINO

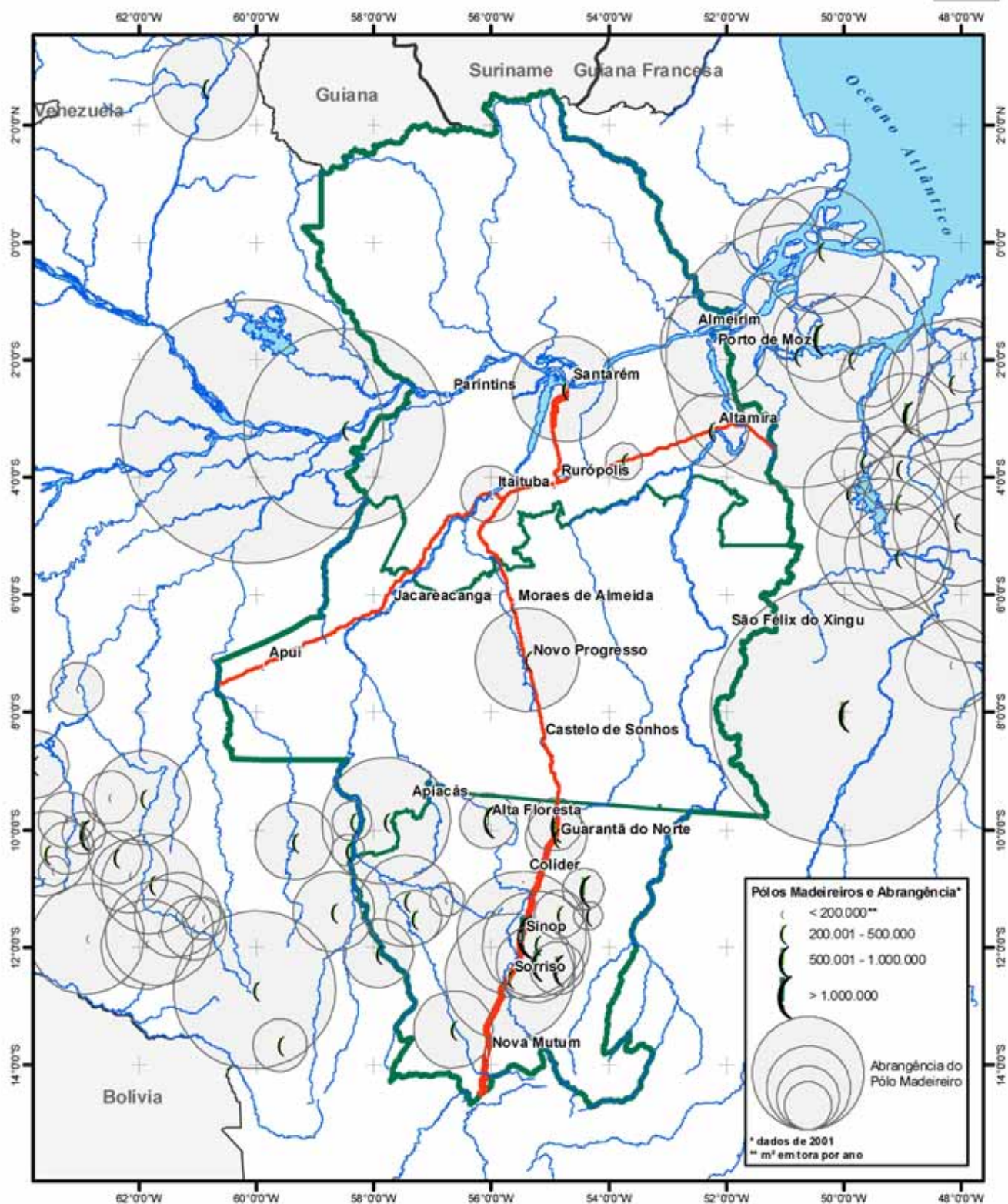
3.16



PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163

PRODUÇÃO MADEIREIRA

3.17



Legenda

- Sedes Principais (2001)
- Localidades (2001)
- Rios (2000)

Malha Viária (2000)

- Pavimentada
- Sem Pavimentação

Área de Abrangência (2004)

Mesorregiões (2004)

Localização

1:10.000.000

Projeção: WGS 1984

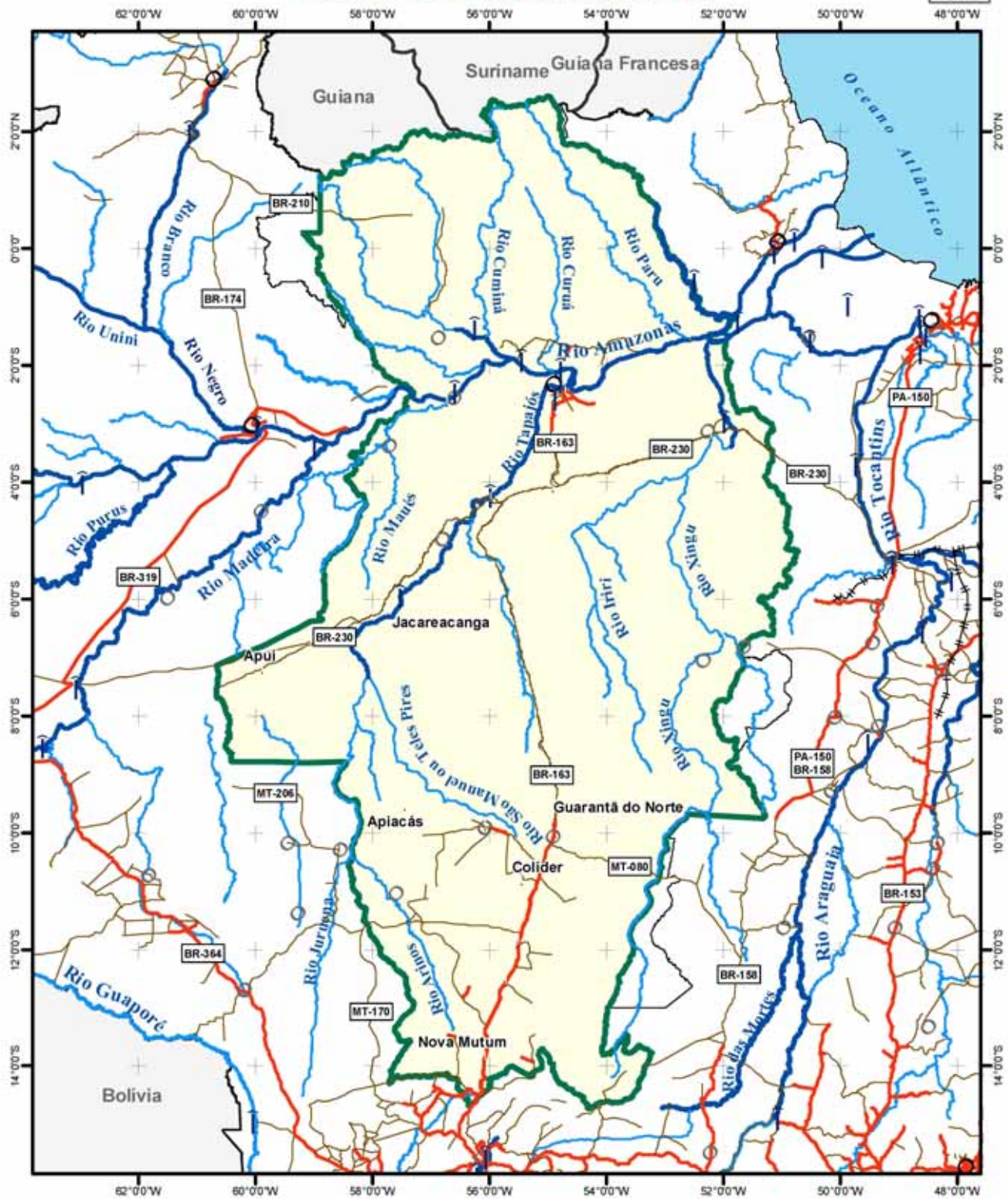
Datum: SAD 1969

Fonte: MAZON - Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia



PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163
INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE

3.18



Legenda	
● Sedes Principais (2001)	Hidrovias (2000)
○ Localidades (2001)	— Trecho Navegável
⌈ Portos (2003)	— Navegável nas Cheias
Aeropostos (2003)	— Navegação Inexpressível
○ Internacional	Rodovias (2000)
○ Doméstico	— Pavimentada
— Ferrovias	— Sem Pavimentação
	— Área de Abrangência (2004)

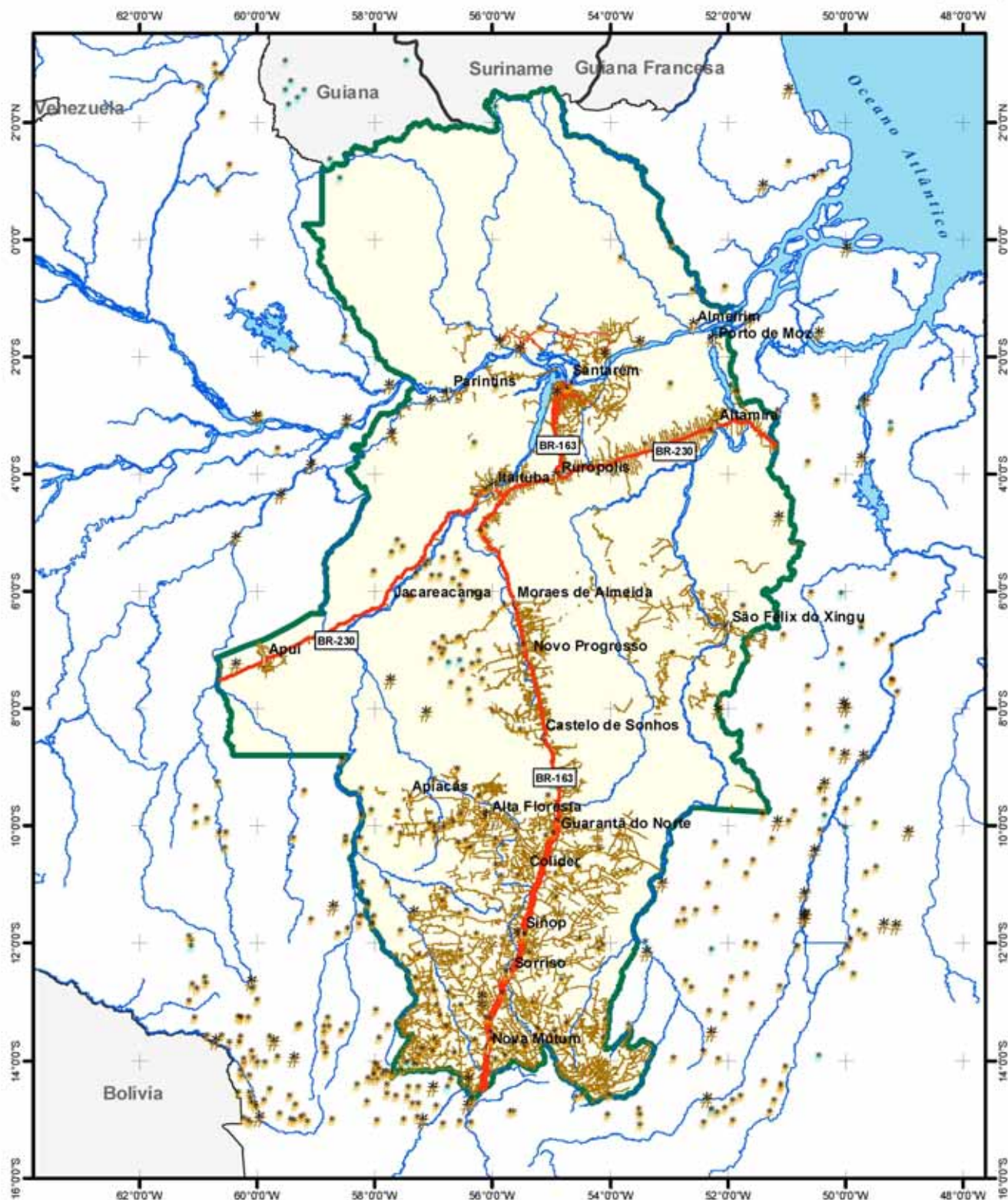
Localização

Fonte: MDINFRAERO - Ministério da Defesa
 MT - Ministério dos Transportes

Projeção: WGS 1984
 Datum: SAD 1969

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE MUNICIPAL E INFORMAL

3.19



Legenda

<ul style="list-style-type: none"> Sedes Principais (2001) Localidades (2001) Rios (2000) Malha Viária (2000) Pavimentada Sem Pavimentação 	<ul style="list-style-type: none"> Estaduais Informais Área de Abrangência (2004) Aeroportos (2000) Municipal 	<ul style="list-style-type: none"> Privado Sem Informação
---	---	---

Fonte:
SIPAM - Sistema de Proteção da Amazônia

Localização 1:10.000.000

Projeção:
WGS 1984

Datum:
SAD 1969

