

## INTEGRAÇÃO ECONÔMICA DA AMAZÔNIA NO CONTEXTO DE UM BRASIL DUAL: DO CICLO DA BORRACHA À IMPLANTAÇÃO DA RODOVIA BR-163\*

Reginaldo José de SOUZA<sup>1</sup>  
Paula Vanessa de Faria LINDO<sup>2</sup>

**RESUMO:** As fases de ascensão e recessão do desenvolvimento do capitalismo mundial (Ciclos de Kondratieff) estão profundamente ligadas àquilo que Ignácio Rangel chamou de Dualidade da Economia Brasileira, ou seja, a permanência no Brasil de atrasadas relações de produção e comércio exterior frente ao centro dinâmico europeu e, posteriormente, norte-americano. Neste texto, apresentaremos momentos (e alguns desdobramentos) da integração da região amazônica à economia nacional, de acordo com as teorizações do autor mencionado. Primeiramente, faremos rápidas considerações sobre a Teoria da Dualidade Básica, perpassando pela relação entre os ciclos longos e suas manifestações sobre as relações de produção estabelecidas no País – no intuito de propor elementos elucidativos do processo de ocupação da Amazônia Brasileira. Posteriormente, trataremos com mais alguns detalhes da incorporação econômica da Amazônia em sua relação com os ritmos ascendentes ou recessivos dos ciclos longos. Por fim, discorreremos, de modo crítico, sobre aspectos da implantação da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) enquanto infra-estrutura para o desenvolvimento.

**Palavras-Chave:** Ciclos Econômicos; Dualidade Brasileira; Amazônia; Infra-estrutura; Colonização Agrícola.

**ABSTRACT:** The phases of ascension and contraction of the world-wide capitalism development (Cycles of Kondratieff) are deeply linked on what Ignácio Rangel called Brazilian Economy's Duality, that is, the permanence of delayed production relations in Brazil and foreign commerce opposing to the European and, later, North American dynamic center. In this text, we will introduce periods (and some unfoldings) of the integration of the Amazon region to the national economy, according to the author's theories mentioned before. First, we will make some quick considerations on the Basic Duality's Theory, describing the relation among the long cycles and their manifestations on the relation of established production in the country - in intention to consider elucidative elements of the Amazon's Brazilian occupation process. Therefore, we will deal with some more details of the Amazon's economic incorporation due to its relation with the ascending or recessive rhythms of the long cycles. Finally, we will discourse, in a critical way, aspects of the implantation of the Cuiabá-Santarém highway (BR-163) while infrastructure for the development.

**Key Words:** Economic cycles; Brazilian Dualiality; Amazon; Infrastructure; Agricultural Settling.

**RESUMEN:** El auge y la recesión de las fases del desarrollo del capitalismo mundial (ciclos de Kondratieff) están estrechamente vinculados a lo que Ignacio Rangel llama dualidad de la economía brasileña, o sea, que permanece todavía en Brasil un retraso en las relaciones de producción y comercio exterior frente a la dinámica europea y estadounidense. En este trabajo, discutimos los momentos de la integración de la región amazónica a la economía nacional de acuerdo con las teorías del autor citado. En primer lugar, haremos breves comentarios sobre la teoría básica de la dualidad, pasando por la relación entre los ciclos largos y sus manifestaciones en las relaciones de producción establecidas en el país con el fin de proponer elementos para aclarar la comprensión del proceso de ocupación de la Amazonia brasileña. En seguida, trataremos de algunos detalles sobre la incorporación económica de la Amazonia en su relación con los ritmos ascendentes y los ciclos largos recessivos. Finalmente, discutiremos críticamente los aspectos de la construcción de la autopista Cuiabá-Santarém (BR-163) como una infraestructura para el desarrollo.

---

\*Este texto é produto das reflexões que os autores realizaram no âmbito da disciplina "Capitalismo, desenvolvimento regional e infra-estruturas no Brasil", ministrada pelo Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira, junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT-UNESP.

<sup>1</sup>Mestre em Geografia junto ao Pós-Graduação em Geografia/Faculdade de Ciências e Tecnologia/UNESP/Presidente Prudente. E-mail: reginaldogeo@hotmail.com .

<sup>2</sup>Mestre em Geografia junto ao Pós-Graduação em Geografia/Faculdade de Ciências e Tecnologia/UNESP/Presidente Prudente. E-mail: paulavanlin@ig.com.br

**Palabras claves:** Los Ciclos Económicos; La Dualidad De La Amazonia Brasileña; La Infraestructura; La Colonización Agrícola.

## **1 - Introdução**

O presente artigo analisa o processo de incorporação econômica da região amazônica em território brasileiro, desde a sua inserção ao mercado mundial pela via das exportações no âmbito do “ciclo da borracha” que teve seu início marcado em meados do século XIX, passando por um período de forte estagnação produtiva com o fim deste ciclo já durante as primeiras décadas do século XX.

Depois de algum tempo sem acontecimentos econômicos de grande repercussão, a Amazônia passa a ser novamente conectada ao corpo da economia nacional por conta de uma ideologia de ocupação dos “espaços vazios” que, já no governo de Getúlio Vargas, é disseminada ao ritmo dos passos da chamada “Marcha para o Oeste”, ganhando novas nuances durante o período militar e as concepções de ocupação estratégica do território nacional.

O momento político-econômico entra em cena dirigido pela onda dos planejamentos. Neste quadro temos a criação do Plano de Integração Nacional no ano de 1970, preconizando a construção de grandes eixos rodoviários que ligariam a Amazônia de Leste a Oeste (no caso da Transamazônica) e de Norte a Sul (no caso da Cuiabá-Santarém).

Esta última rodovia, também conhecida como BR-163, teve papel importantíssimo como fator de atração de migrantes, principalmente das regiões Sul e Sudeste, para os estados de Mato Grosso, Pará e até mesmo Amazonas, em torno da qual foram implantados núcleos de colonização (notadamente pela iniciativa privada) que impulsionaram o estabelecimento da atividade agrícola com a produção mecanizada de grãos.

Portanto, é necessário salientar que não trataremos aqui da totalidade da região em questão, apenas uma de suas partes. Especialmente a que se refere à área de influência da rodovia BR-163 que conta com vigorosa atividade agrícola, bastante influenciada pelas determinações do mercado externo e, como não poderia deixar de ser, geradora de significativos impactos tanto ambientais quanto sociais.

Estas determinações externas sempre se fizeram perceber quando nos dedicamos a pensar na incorporação econômica da Amazônia. Por conta desta constatação, buscamos melhores elementos explicativos na Teoria da Dualidade Básica da Economia Brasileira, de Ignácio Rangel – apoiada na idéia dos Ciclos Longos de Kondratieff -, no intuito de estabelecer relações entre os ritmos econômicos em escala mundial e nacional e as configurações econômicas materializadas no espaço regional em questão.

## **2 - Breves considerações sobre a Teoria da Dualidade Básica**

Para Ignácio Rangel, a economia européia, na ocasião do “descobrimento” da América era por si uma dualidade, ou seja, apresentava um pólo externo e interno no que diz respeito à dinâmica das relações econômicas entre este continente e as colônias.

A teoria econômica deste autor demonstra a presença de pólos no âmbito dos quais se desenvolvem estágios (lados interno e externo) dos modos fundamentais de produção de que trata o materialismo histórico marxista, sobre os quais a sociedade dual gera respostas ao crescimento de suas forças produtivas, mudando de etapas no mesmo sentido geral no qual muda a sociedade humana: passando sempre a um modo de produção superior. Seriam estes modos fundamentais de produção: comunidade primitiva, escravismo, feudalismo, capitalismo e, por fim, o socialismo (RANGEL, 1998). Respeitando-se, obviamente, as peculiaridades e os estágios de desenvolvimento inerentes a cada modo específico de produção.

Mas, para não correremos o risco de cair em um reducionismo, é importante salientar que:

Ignácio Rangel considerou a teoria da dualidade básica sua principal contribuição ao entendimento do Brasil. Estava apoiada na idéia dos ciclos longos, mas era uma teoria bem mais complexa e possuía um componente político e social muito mais desenvolvido. A partir de uma perspectiva histórica, Rangel desenvolve uma teoria que, abarcando as outras esferas da realidade social, tenta dar conta da especificidade da economia e da sociedade brasileira. A dualidade a que se refere Rangel não é simplesmente a oposição de um setor capitalista e outro pré-capitalista. Para ele não se trata apenas de verificar que o desenvolvimento da economia brasileira passa por etapas correspondentes ao

desenvolvimento histórico da economia mundial, mas como o setor moderno e o atrasado conflitam e mudam em cada etapa. (BRESSER-PEREIRA, 2006, p.9)

Desde o princípio desta dualidade, o pólo interno europeu era mais avançado do que seu pólo externo, através do qual as metrópoles se relacionavam com as colônias. Isso quer dizer que mesmo se apresentando ao mundo com sua máscara feudal, a Europa já continha fulcros de capitalismo mercantil que lhe conferia um prodigioso dinamismo econômico.

Era uma dualidade diferente da que, depois, surgiria aqui: a) porque era temporária, visto como esse capitalismo nascente forcejava por romper a carapaça medieval, o que faria depois com as revoluções burguesas inglesa e francesa; b) porque o seu “pólo” interno era o mais avançado e o externo o mais atrasado, contrariamente ao que seria traço marcante da nossa própria dualidade. (RANGEL, 1998, p.139)

Portanto, a dualidade da economia brasileira se inicia tendo como pólo interno um sistema retrógrado de produção. Retrógrado pelo fato de que, no Brasil, o feudalismo posto a partir do Tratado de Tordesilhas possuía um caráter não-feudal. Enquanto no florescimento da dualidade européia os feudos apresentavam relações de produção mais próximas do capitalismo mercantil, ou relações propriamente capitalistas, aqui no Brasil as relações estabelecidas entre titulares / donatários e o resto da população em um determinado feudo, eram relações pré-feudais. Isso diz respeito à predominância da escravidão nos moldes greco-romanos no lado interno de nossa formação dual.

A nossa sociedade colonial se estruturou, então, sobre as bases do Direito Romano que tendia a dividi-la em apenas duas classes: senhores e escravos, visto que “[...] a fazenda de escravos assente na coerção direta do trabalhador, era a forma mais dinâmica e progressista de organização do trabalho social”. (RANGEL, 1998, p.142)

Com o pólo interno estruturado sobre o escravismo e o feudalismo, o pólo externo de nossa economia dual se consolidou a partir da Abertura dos Portos em 1808, trazendo-nos um novo aparelhamento de intermediação mercantil, lembrando que antes desta data o Brasil relacionava-se com o mercado capitalista europeu através da Coroa – por sua concessão a Companhia das Índias Ocidentais ao comércio de matérias-primas e mercadorias. É por conta deste aparelho de intermediação mercantil “nacional” que o Brasil acabou por se ligar ao capitalismo industrial nascente, passando assim a sua primeira dualidade.

### **3 - Ciclos longos e dualidades: elementos elucidativos do processo de ocupação econômica da Amazônia**

Com a primeira Revolução Industrial, iniciaram-se os ciclos econômicos de longa e curta duração. Conforme Mamigonian:

Até a Revolução Industrial a humanidade conheceu ritmos climáticos nas suas atividades econômicas [...]. A Revolução Industrial dos fins do séc. XVIII inaugurou os ritmos industriais de várias durações, principalmente os ciclos decenais (juglarianos) e os ciclos longos, de cinquenta anos (Kondratieff), cada ciclo com fase expansiva (“a”) a fase depressiva (“b”). (MAMIGONIAN, 1999, p.152)

Na interpretação deste autor, os ciclos de Kondratieff ocorrem devido a uma tendência à queda da lucratividade no capitalismo que estimula o surgimento de invenções. Estas, por sua vez, restabelecem a lucratividade e são, sucessivamente, aplicadas aos diferentes setores e ramos da economia (fases “a”). Todo este movimento gera um esgotamento da lucratividade possível, provocando a necessidade de novas invenções (fases “b”), conforme Mamigonian (1999).

Portanto, podemos dizer que nos períodos de crise há uma interrupção do esforço de formação de capital no centro dinâmico do sistema que gera grande redução em sua demanda de importação de produtos provenientes das economias periféricas. Desta forma ocorre uma redução da própria capacidade de importação nestas economias, visto que há significativa perda de capital que possibilite a aquisição dos produtos industrializados da Europa. (RANGEL, 1998)

Logo, para melhor compreendermos o contexto que levou a economia brasileira a adentrar em sua primeira dualidade, é importante travar uma relação entre a teoria de Ignácio Rangel com os ciclos longos,

especialmente durante as suas fases recessivas em que o Brasil deve dar respostas dinâmicas aos impulsos do centro capitalista em torno do qual gravita. Afinal:

[...] O Brasil é uma economia extremamente sensível aos acontecimentos internacionais, inclusive os econômicos, particularmente os que se manifestam por impulsos partidos do centro dinâmico, em torno do qual gravita, juntamente com todo o mundo capitalista, sem excluir a vasta periferia subdesenvolvida. Ora, o centro dinâmico engendra movimentos periódicos ou ciclos que, do nosso ponto de vista, assumem a forma de fluxos e refluxos, que de perto nos interessam, porque condicionam e regulam a amplitude e as condições de nosso comércio exterior. (RANGEL, 1998, p.146)

É importante salientar que as periódicas crises no centro do sistema levam a (s) periferia (s) a promover (em) auto-ajustamentos, não apenas econômicos, mas também políticos.

A fase “b” dos ciclos longos, portanto, abre, nos países periféricos, oportunidades de inversão, ao tempo em que submete a dura prova as instituições historicamente formadas, sob a influência de um comércio exterior em expansão. Em princípio, uma forma qualquer de substituição de importações torna-se necessária e possível, mas, para isso faz-se mister certa medida de mudanças das instituições preexistentes. (RANGEL, 1998, p.149)

No caso da primeira dualidade, não foi por acaso que logo em seguida ao seu início (ano de 1815) houve o processo de declaração da Independência do Brasil (1822). E neste quadro, a estrutura do Estado era formada pela aliança de poder entre duas classes que detinham a hegemonia, a saber: os barões-senhores de escravos enquanto sócios-maiores (de cunho conservador) e representantes do pólo interno e os comerciantes enquanto sócios-menores (de cunho progressista) e representantes do pólo externo.

A respeito desta distribuição de poder no seio de uma dualidade, Rangel salienta:

[...] desde que se constitua nova dualidade, entre si dividirão o poder duas classes, a saber: uma que representa o pólo não renovado, passando de uma dualidade para outra; a segunda, que resulta da dissidência da classe representante do pólo renovado – mas que é, afinal, *outra classe* -, é uma formação social nascente. Assim a primeira é uma classe em plena maturidade, consciente dos seus interesses (uma classe *em si e para si*) traz consigo preciosa experiência de uso do poder, ao passo que a segunda é politicamente inexperiente (uma classe *em si* apenas), não obstante ser portadora de grande dinamismo. Não deve espantar, pois, que em cada dualidade historicamente formada o poder seja exercido *hegemonicamente* pela primeira, a mais velha, desfrutando a outra de plena liberdade para fazer prova do seu dinamismo, em tudo o que não conflite com os interesses fundamentais da classe hegemônica. (RANGEL, 1998, p.151, grifos do autor.)

A partir destas considerações a respeito do pensamento de Rangel, procuraremos daqui por diante relacionar o contexto de ocupação da região amazônica com o quadro geral da economia mundial sob o ritmo das variações no âmbito dos ciclos longos de Kondratieff (e as mudanças de dualidades), com intuito maior de demonstrar que a teoria elaborada pelo autor supracitado nos fornece elementos significativos para melhor compreendermos a própria dinâmica da introdução desta região à economia nacional e internacional.

#### **4 - Incorporação econômica da Amazônia e ritmos ascendentes ou recessivos dos ciclos longos**

Expondo os modos de colonização que originaram diferentes nações no continente americano de norte a sul, Rangel salienta que:

Na parte que tocou a Portugal – nosso futuro Brasil – tivemos, por muito tempo, em vastas áreas, a permanência do anecúmeno (especialmente na Amazônia), do comunismo primitivo ameríndio, um pouco por toda parte, no vasto “continente” luso; a escravidão ameríndia e africana, também um pouco por toda parte; e, nas regiões mais propícias à pronta exploração, especialmente no Nordeste semi-árido e nas constitutivas da atual Região Sul, foram surgindo formas precoces de feudalismo. (RANGEL, 1993, p.9-10)

É certo que o chamado anecúmeno, ao qual se refere o autor, foi predominante na região amazônica durante o primeiro século de nossa colonização com a forte presença do comunismo primitivo ameríndio enquanto modo de produção básico. A razão principal desta não ocupação, naquele momento, pode ser explicada pelo enquadramento da região sob domínios morfoclimáticos (tomando o uso da expressão de Ab' Sáber) um tanto quanto hostis para o estabelecimento de outros modos de produção além do comunismo primitivo.

A partir do século XVII, a região em questão passou a assistir um processo de ocupação que foi definitivo. Foi neste século que se iniciaram as primeiras construções de fortificações militares com a pretensão de se garantir a posse do território regional. Os fatores de atração populacional durante os séculos XVIII e as três primeiras décadas do XIX foram a procura por ouro e pedras preciosas, a exploração das chamadas “drogas do sertão”, as plantações de cana-de-açúcar e a pecuária extensiva.

Conforme Bresser-Pereira:

No Brasil, ou seja, em uma economia periférica, as fases “b” ou recessivas dos ciclos longos “manifestam-se primordialmente pelo relativo estrangulamento do comércio exterior e piorando os termos de intercâmbio” (1981: 19). Como essa fase ocorre de forma sustentada por todo um quartel de século, as economias periféricas têm tempo para se ajustarem à nova situação. “No caso brasileiro, a economia tem encontrado sempre meios e modos de ajustar-se ativamente à conjuntura implícita no ciclo longo. Em especial, confrontada com o fechamento do mercado externo para os nossos produtos resultante da conjuntura declinante dos países cêntricos, temos reagido por uma forma qualquer de substituições de importações, ajustada ao nível de desenvolvimento de nossas forças produtivas e ao estado das nossas relações de produção” (1981: 19). Daí resultar que o nosso desenvolvimento econômico “dista muito de ser limitado às fases ‘a’ ou ascendentes dos ciclos longos. Nossa economia, confrontada com movimentos duradouros de fluxo e refluxo, em suas relações com o centro dinâmico universal, encontra meios de crescer “para fora”, expandindo a produção exportável, ou, “para dentro”, promovendo uma forma qualquer de substituições de importações” (1981:20). (BRESSER-PEREIRA, 2006, p.8 citando RANGEL, 1981, p.19-20)

Consideramos este raciocínio pertinente pelo fato de nos remeter a uma reflexão sobre o acirramento da ocupação econômica da Amazônia, a partir de meados do século XIX, em um momento de transição (de crise para crescimento econômico) no centro do sistema. Havendo, justamente no ápice da fase recessiva do primeiro ciclo longo (prestes a entrar em nova fase ascendente – 2º Kondratieff), o início da exploração gumífera na região, impulsionada pela demanda do centro dinâmico e possibilitada pela classe dos comerciantes que a esta altura importavam produtos industrializados e exportavam os produtos primários. Um novo ciclo na economia brasileira se iniciava: o ciclo da borracha, que servia como matéria prima tanto para a indústria européia quanto para a norte-americana.

Entre os anos de 1840 e 1910 – época em que a borracha absorveu toda a atividade econômica regional - a Amazônia recebeu grande quantidade de imigrantes nordestinos e imigrantes estrangeiros. Vislumbra-se neste período um grande crescimento populacional, sendo que de 137.000 habitantes no ano de 1820 salta-se para aproximadamente 1.217.000 habitantes em 1910, de acordo com Teixeira (2002).

O ciclo da borracha na Amazônia entra em decadência a partir de 1910 quando o produto brasileiro começa a perder espaço para a produção gumífera do Oriente - plantação de seringueiras no Ceilão, atual Sri-Lanka. (TEIXEIRA, 2002)

É obvio que não podemos trabalhar com suposições quando tratamos de um tempo passado. Afinal, não podemos alterar o passado. Mas, é interessante notarmos que o ciclo brasileiro da borracha é encerrado por conta de um fator externo – a concorrência com o Oriente – ao qual a economia nacional foi incapaz de se sobrepor; pois bem, caso isso não tivesse ocorrido, quais as dimensões que esta produção gumífera poderia ter alcançado em meio a uma nova conjuntura ascendente da economia mundial em que o 3º Kondratieff abria-se como nova revolução industrial com a expansão das indústrias automobilísticas pelo mundo?

Ora, a borracha perdeu espaço, mas o surto cafeeiro nas regiões Sul e Sudeste comprova a hipótese de que há uma tendência do Brasil em aumentar seus níveis de exportações nas fases ascendentes dos ciclos longos e em quadros de novas dualidades – neste caso específico a segunda dualidade.

Mas, voltando ao que diz respeito especificamente ao caso da região amazônica neste contexto, podemos dizer que nesta passagem do segundo para o terceiro ciclo longo de Kondratieff, apresentou um quadro no qual o dinamismo das exportações baseadas na produção gumífera declinou de maneira sem precedentes. A partir das duas primeiras décadas do século XX houve indiscutível estagnação econômica na região em questão de modo que a mão-de-obra - atraída pelo ciclo da borracha – não teve grande absorção no mercado de trabalho. Tal fato contribuiu para o aumento da miséria e exclusão, principalmente nas áreas em que os seringais deram vida à economia no passado, mesmo em um período em que a conjuntura mundial encontrava-se na fase “a” do 3º Kondratieff.

Assim, para a população que não teve condições de retornar aos seus estados de origem (sobretudo os nordestinos) como muitos o fizeram, restou-lhes a dedicação à coleta de castanhas, à garimpagem, à pecuária, à extração de óleos (copaíba) e madeira e às pequenas culturas de subsistência. Desta forma, dizemos que após 1940 tem-se a predominância da garimpagem nos rios Tocantins e Araguaia e a expansão da pecuária nas áreas de cerrado, fortemente estimulada pela implantação de ferrovias que ligavam o Centro-Oeste ao Sudeste do País, possibilitando o transporte de gado vivo para que fossem abatidos em frigoríficos nesta última região.

Segundo HESPANHOL:

O governo Vargas procurou incrementar o processo de ocupação das zonas de fronteira do centro do país através da chamada ‘Marcha para Oeste’, proclamada em 1938, que tinha por objetivo ocupar e explorar o potencial econômico do despovoado interior do País. (HESPANHOL, 2000, p.9)

Neste quadro, foram criadas algumas colônias agrícolas no Estado de Mato Grosso (inserido na Amazônia Legal), algumas estradas foram abertas e surgiram as primeiras colonizações particulares entre os anos de 1940 a 1960.

Diante dos fatos anteriormente apresentados, constata-se que tanto nas fases “a” quanto “b” do 3º Kondratieff, a região amazônica não foi palco de ações capazes de impulsionar positivamente a sua economia, até porque nesta última fase (prestes à entrada na fase “a” do 4º Kondratieff), os esforços maiores estavam voltados às ações que visavam à substituição industrial de importações. Durante a fase ascendente do ciclo posterior (em ritmos de uma nova dualidade: a terceira, conduzida pelos fazendeiros comerciantes que detinham a hegemonia política no País e pela burguesia industrial, detentora da hegemonia econômica), iniciaram-se novas medidas visando à retomada dos potenciais econômicos da Amazônia em benefício da economia nacional. Sobre isto discorreremos mais adiante.

Antes, é importante frisar que durante a década de 1970, o nosso setor agrícola assistia a uma revolução tecnológica. Nas palavras de Rangel, “[...] a agricultura mecanizou-se e quimificou-se, com o emprego intensivo, não raro imprudente, de máquinas, de adubos e agrotóxicos”. (RANGEL, 1989, p.24)

A partir de 1973 (ano de criação da EMBRAPA), foram desenvolvidas pesquisas para a obtenção de sementes de soja adaptadas às condições edafoclimáticas do cerrado; houve forte investimento na melhoria da infra-estrutura regional através do Programa de Corredores de Exportação do Governo Federal e do PRODOESTE (Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste), principalmente no que dizia respeito à construção de estradas para o escoamento da produção e fornecimento de crédito rural e incentivos fiscais para que os agricultores capitalizados adquirissem cada vez mais terras. Certamente podemos dizer que neste momento as raízes do futuro agronegócio brasileiro foram estabelecidas.

De acordo com a periodicidade dos ciclos econômicos e com os fatos apresentados no transcorrer de suas dinâmicas, a década de 1970 era, evidentemente, marcada pelo início de uma fase recessiva (principalmente a partir de 1973, com a crise do petróleo no contexto internacional). Este fato nos levaria a supor que Amazônia não seria novamente incorporada a economia nacional pela via da agricultura, porém:

[...] a recessão que parece sufocar toda a nossa economia, claramente não se aplica ao setor agrícola, o qual, desde a abertura da fase “b” do presente Ciclo Longo (1973) entrou a transitar para novo estágio do desenvolvimento das forças produtivas.

Com efeito, nos anos 70, o consumo de adubos minerais por nossa agricultura, alcançou níveis elevadíssimos, estimados em um crescimento de 14 por cento ao ano [...]. (RANGEL, 1993, p.11)

Nas palavras de Rangel, “[...] temos o fato de que a recessão não é um fenômeno que alcance toda a economia, visto como a recessão de algumas atividades coincide com a superprodução de outras”. (ib. id. 1993, p.11)

E, conforme esta força da agricultura frente ao período recessivo, tal atividade foi incorporada à região amazônica de maneira incisiva, principalmente após o lançamento do Programa de Integração Nacional (PIN) e a construção de rodovias como a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém (foco de nossa análise), ao longo das quais foram criados vários núcleos de colonização oficiais (pelo INCRA) e privados.

Portanto, houve a necessidade de se estabelecer infra-estrutura e logística que possibilitassem melhor utilização econômica da região. Neste sentido destacamos a preocupação da Associação dos Empresários da Amazônia, principalmente a partir da década de 1970, no que diz respeito a esta logística de ocupação regional, diante de um impasse no qual estava a questão: ocupar a partir de espaços de difícil acesso e isolados no vazio amazônico ou a partir dos espaços adjacentes e já ocupados?

Em artigo publicado na Revista Amazônia<sup>3</sup>, na década de 1970, temos as seguintes considerações:

Tese que defendemos é a de que os espaços determinados para a utilização com atividades agropecuárias devem ser sucessivamente ocupados ao longo da infra-estrutura já implantada e a ser implantada pelo governo ou pela iniciativa privada e que corresponda a um processo de passo a passo, solidamente amarrado à infra-estrutura existente nas áreas ocupadas adjacentes, de forma a permitir a ocupação racional destas novas fronteiras com atividades social e economicamente viáveis. A ocupação desses espaços deve também ser precedida de uma análise da estrutura fundiária atualmente existente na Amazônia, para que se fixem a ordem e a cronologia da sua execução. Tais critérios permitirão tirar o melhor partido do potencial existente e concentrar convenientemente os escassos recursos disponíveis. (Revista Amazônia, ano 3, n.26, p.7, abr.1977)

Neste contexto, optamos por analisar a presença da BR-163 - enquanto um dos elementos desse conjunto de infra-estrutura mínima exigida para que houvesse a chamada ocupação “passo a passo” - que causou significativas transformações espaciais ao longo de seu trajeto, principalmente no estado de Mato Grosso. Conforme se verificará mais adiante.

Antes de passarmos à exposição das transformações socioeconômicas e espaciais na região em questão, é importante frisarmos que o momento histórico era de uma crise de dualidade (terceira), portanto uma fase recessiva do ciclo longo (4º Kondratieff). Neste período o País contava com um parque industrial razoavelmente completo e com a agricultura em adiantado estado de industrialização, de acordo com Faria (1992), estando esta conjuntura num momento de transição no que diz respeito à sua condução político-econômica. As classes no poder passando pelas dissidências e assumindo novas posições. Se na terceira dualidade o poder se dividia entre fazendeiros-comerciantes (enquanto sócios-maiores) e a nascente burguesia industrial (sócia-menor); agora o Estado, por um lado, tende a se estruturar com a classe da burguesia industrial (política e economicamente experiente) enquanto sócia-maior e, por outro, com a nova burguesia rural (dissidente da classe dos fazendeiros-comerciantes) enquanto sócia-menor.

## **5 - Cuiabá-Santarém: infra-estrutura para o desenvolvimento (?)**

Segundo Santos & Silveira:

O peso do mercado externo na vida econômica do país acaba por orientar uma boa parcela dos recursos coletivos para a criação de infra-estruturas, serviços e formas de organização do trabalho voltados para o comércio exterior, uma atividade ritmada pelo imperativo da

---

<sup>3</sup> Revista cuja publicação era de responsabilidade da Associação dos Empresários da Amazônia na década de 1970. A partir dos exemplares que consultamos, pudemos perceber o caráter apelativo (quase sensacionalista) das matérias no sentido de disseminar a ideologia desenvolvimentista típica do período militar.

competitividade e localizada nos pontos mais aptos para desenvolver essas funções. (SANTOS & SILVEIRA, 2003, p.21-22)

Desta forma, em 16 de junho de 1970, por meio do Decreto-Lei nº 1.106, o governo criou o Programa de Integração Nacional (PIN), estabelecendo que fosse iniciada a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

Durante a inauguração da rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém) no mês de outubro de 1976, esteve presente a equipe de reportagem da revista *Amazônia*, de modo que a matéria foi apresentada ao público no mês de novembro, onde podemos encontrar idéias como:

A Rodovia Cuiabá-Santarém – inaugurada no último dia 20 de outubro, com a presença do presidente Geisel – está predestinada a exercer importante papel no desenvolvimento econômico e social de extensa área da Amazônia Legal. Com 1.777 quilômetros de extensão, de Cuiabá (MT) a Santarém (PA), atravessa regiões variadas de cerrados leves e densas florestas, de solo cultivável em vários trechos e rico em minérios ou apropriados a pastagens em outras áreas. (*Revista Amazônia*, ano 2, n. 21, p.17, nov. 1976)

Ao lermos passagens como estas, percebemos claramente o enfoque economicista das estratégias do governo militar. Fica evidente o grande desinteresse pela manutenção do ecossistema de cerrado, considerado como um dos biomas mais ricos do planeta, e com a preservação da biodiversa floresta amazônica.

O colunista Robert Appy referia-se da seguinte maneira sobre o modelo de desenvolvimento que deveria ser adotado na Amazônia Legal:

[...] podemos afirmar que a ocupação da Amazônia Legal só poderá fazer-se à custa de grandes empreendimentos e que essa área não constitui, ainda – salvo por meio de projetos de colonização que são também grandes empreendimentos -, uma zona de reforma agrária. (*Revista Amazônia*, n. 19, p. 38, set. 1976)

As passagens anteriormente expostas confirmam as palavras de Carlos Walter Porto Gonçalves:

O zoneamento econômico do espaço amazônico não tem sido feito com base nos seus ecossistemas, nem tampouco na diversidade cultural de suas populações. Ao contrário, a recente integração viária da região ao espaço econômico do centro-sul do país fez com que os parâmetros de valorização passassem a ser o dos preços dos fatores de produção no mercado nacional. Assim, a Amazônia, por ser a região mais afastada dos centros geográficos dinâmicos da acumulação de capital em território nacional, passou a ser a área onde as terras eram as mais baratas, devido à sua distância dos principais mercados. Assim sendo, as atividades que demandassem grandes extensões de terras apareceriam aos olhos daqueles que queriam incorporá-las à dinâmica de acumulação de capital como sendo as mais adequadas para o seu enriquecimento rápido. (GONÇALVES, 2001, p.46)

Logo, a inauguração desta rodovia seria de suma importância para o empresariado afoito pela instalação de seus empreendimentos. A ideologia difundida era de que a rodovia levaria ao desenvolvimento econômico e social, uma vez que favoreceria aos projetos e aos colonos que se instalassem no seu entorno. Porém, não foi isso que se passou na realidade e que já era um grande problema na época. Afinal, a preocupação dos capitalistas – que objetivavam a instalação de suas empresas ou desenvolver aquelas já instaladas – ficou evidenciada no mesmo dia da inauguração da rodovia ao manifestarem sua preocupação ao então presidente Ernesto Geisel (1974-1979) quanto às possíveis invasões de terras, não apenas por grileiros evidentemente.

Os empresários manifestaram ao presidente Ernesto Geisel sua disposição de colaborar com o Governo, na elaboração e execução dos planos de colonização. Especialmente os empresários mostraram a necessidade de que seja mantida a fiscalização do exército, na área, de sorte a serem evitadas invasões na que certamente comprometerão o sentido de uma colonização ordenada e racional e de sorte a permitir a presença de pequenas, médias e grandes propriedades. (*Revista Amazônia*, n.21, p.19, nov. 1976)



Durante o período em que a economia passava por um processo de inflação em meados da década de 1970, a política econômica do País visava à contenção dos recursos fornecidos para algumas regiões brasileiras. Uma das preocupações dos capitalistas envolvidos com a compra e venda de lotes na Amazônia e, também, daqueles que tinham capitais investidos em grandes projetos que extravasavam a esfera da colonização, era de que os investimentos na construção das estradas fossem bloqueados e, conseqüentemente, atrapalhasse as obras de implantação da BR-163.

Desta forma, é interessante apresentarmos a opinião de um colunista, Klaus Kleber, que publicou um artigo na revista *Amazônia* em novembro de 1976 (dois meses após a inauguração da BR-163):

Em certo sentido, a Amazônia teve bastante sorte em que essa política tenha sido estabelecida agora, e não antes. Principalmente porque já foram abertos os 1.777 km da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), de importância comparável à Belém-Brasília como instrumento de integração regional. Muito provavelmente, se a obra tivesse que ser iniciada agora, ela seria adiada para uma época futura, ainda bastante indeterminada, em que o País tivesse conseguido superar alguns dos gargalos econômicos com os quais se depara atualmente. (*Revista Amazônia*, n.21, p.42, nov. 1976)

Saberemos quais eram as exatas preocupações dos atores envolvidos na ocupação da Amazônia, na época, é de extrema importância para que tenhamos uma noção mais ampla de quais eram as reais demandas financeiras para tal região. Neste caso específico, verifica-se um alívio no texto do colunista (anteriormente citado) devido à finalização do projeto da BR-163 em momentos anteriores à implementação de políticas econômicas que fossem, de alguma forma, prejudicar o início ou a conclusão da estrada.

Até mesmo o malthusianismo serviu como justificativa à implantação da referida rodovia, nas palavras de Dirceu Nogueira, o então ministro dos transportes:

Graças às possibilidades que irão ser exploradas em toda a extensa área de influência desta estrada, criaremos condições propícias para bem situar o Brasil como fonte de alimentos e de recursos minerais, justamente setores onde possivelmente deverão ocorrer futuras crises de abastecimento, em um mundo cada vez mais superpopuloso e carecedor daqueles bens essenciais. Essa possibilidade poderá vir a converter o porto fluvial de Santarém em grande centro exportador, criando-se por meio dessa estrada, todo um complexo corredor de transporte voltado para o mercado fora de nossas fronteiras. (*Revista Amazônia*, n.21, p.18, nov. 1976)

Outra ideologia presente nos discursos que se referiam a esta rodovia era de que se tratava de uma “rodovia de primeira classe”. O que nos resta dizer é que a presença da Cuiabá-Santarém cortando a Amazônia de Sul a Norte, não levou ao fim da falta de alimentos e da fome no Brasil e, tampouco, no mundo. E, como veremos a seguir, ainda existe um grande trecho da rodovia que não está asfaltado. Seria mesmo uma “rodovia de primeira classe”?

Os projetos desenvolvimentistas da época não deram conta de levar as disparidades sociais a um fim e, tampouco, de escondê-las para sempre. Afinal, se assim o fosse, não teríamos os membros do atual governo federal elaborando planos de desenvolvimento sustentável para a região.

Um dos grandes problemas que a região amazônica enfrenta reside no fato de ser palco de um modelo de desenvolvimento imposto por grupos de decisão que não consideram suas especificidades, ou seja, por indivíduos integrantes tanto do poder público quanto da esfera privada localizados, na maior parte das vezes, em outras regiões brasileiras ou, então, em outros países. (GONÇALVES, 2001) Constatação que vai de acordo com os princípios da mecânica da dualidade básica da economia brasileira trabalhada por Ignácio Rangel, especialmente no que diz respeito à integração econômica mais atual, no âmbito de uma conjuntura em que o Brasil tem como lado externo, do pólo externo de sua dualidade, o capitalismo financeiro, ou seja, um momento de “subordinação do setor real da economia brasileira – indústria e agricultura – ao setor financeiro e aos rentistas associados aos interesses multinacionais”. (BRESSER-PEREIRA, 2006, p.13)

Geralmente com o aval do governo brasileiro, principalmente no período ditatorial, mais de 600 empresas transnacionais passaram a investir maciçamente na Amazônia brasileira, levando a produção de um novo quadro de relações entre o homem e a natureza regional. A exploração capitalista se apresenta cada vez mais forte, principalmente depois de 1970, quando é lançado o Plano de Integração Nacional tendo como meta o estabelecimento de uma infra-estrutura capaz de interligar todo o país visando maior dinamização econômica.

Reforçando, dentre essas obras de infra-estrutura, merecem destaque a construção da BR-230 ou Transamazônica (em sentido Leste-Oeste) e da BR-163, comumente conhecida como Cuiabá-Santarém (em sentido Sul-Norte). Sabemos que a implementação da primeira não levou grandes transformações, ao longo de seu trajeto, para o espaço amazônico, de modo que sequer apresenta cobertura asfáltica, dificultando o tráfego de quaisquer veículos. Vale dizer que ao longo desta “rodovia” existem alguns lotes abrigando agricultores familiares “contemplados” através de programas de reforma agrária do INCRA.

Por outro lado, a rodovia Cuiabá-Santarém, conforme o Plano BR-163 Sustentável<sup>4</sup> (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO, 2004), foi aberta no início da década de 1970 com a finalidade de ligar a Região Centro-Oeste ao porto de Santarém. Essa obra foi realizada no contexto dos vultosos investimentos do Governo Militar em infra-estrutura, relacionados aos objetivos de integração nacional, de expansão da fronteira agrícola e de exploração dos imensos recursos naturais da Região Amazônica. A justificativa original para a abertura da rodovia incluía a expansão da colonização agropecuária no lado do Mato Grosso e a ocupação do “grande vazio demográfico” entre os rios Xingu e Tapajós no lado paraense. Além disso, havia a expectativa de aproveitamento econômico dos ricos depósitos minerais (em especial, ouro) existentes na região de Itaituba (Pará).

Percebe-se, portanto, que os objetivos da construção desta rodovia, aos poucos, são alcançados. Se pensarmos apenas na imensa transformação gerada nas áreas de cerrado do estado de Mato Grosso, tendo a soja como carro chefe de uma agricultura mecanizada e a presença do fenômeno da urbanização da fronteira agrícola, poderíamos dizer que a implantação da BR-163 foi satisfatória para os grupos capitalistas colonizadores e produtores em larga escala. Mas, muita coisa ainda está para ser feita, como exemplo, o término do asfaltamento da rodovia no trecho entre os municípios de Guarantã do Norte (MT) e Rurópolis (PA), correspondendo a cerca de 953 km - lembrando que a extensão total da Cuiabá-Santarém é de 1.765 km (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO, 2004) e os trechos atualmente asfaltados são aqueles entre Cuiabá a Guarantã do Norte (714 km) e Santarém a Rurópolis (98 km).

Segundo o Plano BR-163 Sustentável (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO, 2004), a área agrícola representa aproximadamente 2,8 milhões de hectares na área de influência da BR-163. Desse total, a grande maioria (86,6%) está no Mato Grosso enquanto o restante (12,8%) situa-se no Pará e, em menor proporção, no Amazonas (0,6%).

No Mato Grosso, essa produção se concentra no Centro-Norte (soja) e no extremo norte, com arroz e milho. Nesse estado, aproximadamente 70% da área agrícola é ocupada com o plantio de soja. Os municípios com maior destaque na produção de soja são Sorriso (28% do total) seguido de Diamantino, Nova Mutum e Lucas do Rio Verde.

No Pará, os principais produtos agrícolas, expressos pela participação na área agrícola, são o milho (23%), a mandioca (21%) e arroz (20%). No lado paraense da BR 163, destacam-se os municípios de Santarém, Monte Alegre, Altamira e São Félix. A soja, por sua vez, tem uma participação ainda irrisória na área agrícola. No Amazonas, a área agrícola é muito reduzida, com apenas 16,8 mil hectares, dos quais um terço é destinado à mandioca. A soja não tinha área registrada nessa porção do Amazonas inserida na área de influência da BR-163.

A BR-163 é um forte exemplo das referidas transformações pelas quais passa a região amazônica nesse contexto de exploração capitalista, gerando conflitos entre os diferentes atores sociais (índios, garimpeiros, pequenos agricultores, latifundiários, sem-terras) e, em meio a tais conflitos, resistências e violências na incessante busca pelo “pedaço de chão”, principalmente por aqueles mais desfavorecidos no decorrer deste processo.

---

<sup>4</sup> Plano elaborado durante o segundo ano do primeiro mandato do Presidente Luís Inácio Lula da Silva (2003-2006), cujo objetivo principal é a implantação de estratégias que promovam o desenvolvimento sustentável em áreas rurais e urbanas ao longo da rodovia BR-163, inclusive a melhoria – em termos de infra-estrutura – da referida rodovia.

Do ponto de vista ecológico, assistimos a uma imensa destruição do ecossistema do cerrado e seu avanço para as áreas de floresta amazônica, ao passo que são abertas as rodovias e desmatadas vastas áreas para que a cultura de grãos, principalmente de soja, seja implantada. Além do mais, o cultivo extensivo provoca um desgaste cada vez maior dos solos e o uso de insumos químicos gera poluição de rios e mananciais.

Com a crescente onda de mecanização agrícola, há a expulsão de mão-de-obra das áreas de plantio, principalmente após a década de 1970. Ou seja, no que tange aos impactos sociais dessa modernização regional, apresentam-se o desemprego, a miséria e o inchaço da pobreza dos novos centros urbanos na fronteira agrícola, única opção da massa dos excluídos, pois:

As grandes empresas, via de regra oriundas do Centro-Sul, quase sempre se deslocam para a região dispondo de instrumentos técnicos que aumentam o seu poder, imobilizando importantes recursos de capital, seja em estoques armazenados ou em infra-estrutura. Trata-se de aproveitar no Brasil Central as vantagens de localização em escalas mais amplas, que permitem mudanças na magnitude da produção e nos níveis de produtividade, possibilitando a manipulação estratégica das diferenças territoriais. O resultado é o aumento considerável dos volumes de produção e de negócios, embora a custo da diminuição da quantidade de trabalhadores. (BERNARDES, 2002, p. 328)

Aqui novamente frisamos a relevância da análise de Rangel a respeito do desenvolvimento econômico brasileiro, uma vez que ela nos possibilita vislumbrar os rumos desta onda de mecanização agrícola já na fase “a” do 4º ciclo de Kondratieff, portanto, durante a terceira dualidade brasileira, em que:

O surgimento de um Departamento I moderno, isto é, industrial, viria modificar radicalmente a função de produção do processo de formação de capital fora do setor agrícola, no mesmo passo que possibilitava a industrialização da própria agricultura. [...] Não apenas a industrialização da agricultura produzia excedentes de mão-de-obra cada vez maiores, como, mesmo nos períodos de alta conjuntura, diminuía consideravelmente, para o mesmo esforço de formação de capital, a demanda de mão-de-obra.

No lapso de apenas uma geração, assistimos a duas revoluções tecnológicas na agricultura e ao começo da terceira. Com efeito, a agricultura mecanizou-se e quimificou-se, com o emprego intensivo, não raro imprudente, de máquinas, de adubos e agrotóxicos. Começa agora a revolução genética, que nos deverá dar espécies animais e vegetais mais econômicas e mais adaptadas às condições do nosso clima. O primeiro efeito desta tríplice revolução tecnológica já foi indicado, isto é, a liberação de massas humanas que, não correspondendo à demanda das cidades, são pura e simplesmente, lançadas sobre elas como rejeito imprestável. (RANGEL, 1989, p.24)

Com relação ao desemprego, analfabetismo e serviços de saúde insuficientes (o que realmente confere o caráter de “rejeito imprestável” às massas humanas lançadas nas cidades pioneiras), podemos dizer que os municípios na área de influência da rodovia apresentam-se com mercado de trabalho pouco estruturado, com baixo peso do setor privado na geração de empregos formais; a proporção da população sem instrução é maior no estado do Amazonas (38%), seguido pelo Pará (35%) e Mato-Grosso (27%); por fim, quanto aos serviços de saúde, geralmente se concentram nas principais cidades, portanto, fica subentendido que uma significativa parcela desfavorecida da população rural não tem acesso a tais serviços. Conseqüências negativas destas ondas de revoluções tecnológicas no setor agrícola da região.

Seriam estes acontecimentos os chamados fenômenos de desordem aos quais Rangel se refere, dado as grandes transformações na dinâmica da produção agrícola conectada à produção industrial.

[...] apenas parte do preço que nossa sociedade está sendo chamada a pagar por essas mudanças [...] em nossa tecnologia agrícola e extra-agrícola. Mudanças fadadas a ter inúmeras repercussões sobre todos os aspectos de nossa vida social.

Ora, sendo inconcebível que, para resolver esses problemas promovêssemos meia-volta no processo de industrialização, inclusive de nossa agricultura, a sociedade terá de preparar-se para fazer face aos efeitos indesejáveis desse processo, inclusive às agressões à natureza,

que ele não pode deixar de causar. A defesa da natureza e da ecologia deverá resultar de uma tecnologia mais avançada e não do retorno à antiga tecnologia. (RANGEL, 1989, p.25)

## **6 - Considerações finais**

Podemos dizer que as diferentes nuances da complexa relação homem-natureza são dadas por conta das determinações da esfera econômica sobre as ações da sociedade. Neste sentido, consideramos que os movimentos de ascensão e recessão econômica dos ciclos de Kondratieff, que definem/caracterizam a própria dinâmica da dualidade brasileira, fizeram com que a Amazônia fosse palco de diferentes usos econômicos no decorrer de sua história.

A região apresentou e apresenta inúmeras atividades – desde a mineração, perpassando pela extração madeireira até a colonização agrícola - que degradam a natureza e causam desarranjos sociais, levando analfabetismo, desemprego e miséria a boa parte da população tradicional e aos migrantes vindos de outras regiões do país.

Portanto, há uma diversidade gigantesca que não poderia ter sido tratada com maior aprofundamento no espaço de apenas um artigo. Por isso optamos por analisar brevemente o caso do “ciclo da borracha” e, de maneira um pouco mais detalhada, a questão da implantação da BR-163 – enquanto obra de infra-estrutura que consumiu fortes investimentos do Governo Federal - e os impactos gerados em sua área de influência predominantemente agrícola.

A passagem da terceira para a quarta dualidade na fase “b” do 4º Kondratieff consolida uma onda de mecanização da agricultura brasileira em um contexto no qual o Estado estrutura-se com a burguesia industrial (detentora de hegemonia política), enquanto representante do pólo externo da nova dualidade, e uma nova burguesia rural (detentora de hegemonia econômica) representante do pólo interno. Lembrando que a ligação do Brasil com o centro dinâmico se dá na via do capitalismo financeiro que submete o setor real da economia nacional aos interesses multinacionais.

Sendo assim, estes fatores levam a tomada de decisões quanto ao aproveitamento dos potenciais geo-econômicos da Amazônia sem se considerar as suas especificidades. A implantação da agricultura altamente mecanizada em áreas de cerrado (avançando até mesmo para as áreas de floresta) é um exemplo disso. Fato que gera uma série de problemas ou fenômenos de desordem na região.

E, para finalizar, afirmamos que em nossa concepção não há uma intencionalidade em se demonstrar um desejo imaturo pela preservação contemplativa da natureza na Amazônia. Ao contrário, a ciência demonstra as grandes potencialidades que existem na região e isso, em algum momento, terá que despertar estratégias - coerentemente instrumentadas por tecnologias inovadoras – capazes de melhor administrar toda esta riqueza no intuito de se contribuir com um pleno desenvolvimento da economia nacional.

## **Bibliografia**

AB' SÁBER, Aziz. **Amazônia: do Discurso à Práxis**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996

BERNARDES, Júlia A. As Estratégias do Capital no Complexo da Soja. In: CASTRO, Iná E. et al. (orgs.). **Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002, p.325-365.

BRASIL. MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. Grupo de Trabalho Interministerial. Documento Inicial para Discussão. **Plano de Desenvolvimento Sustentável para a Área de Influência da BR-163**. Brasília, 2004.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Rangel: Ciclos Longos e Dualidade**. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/view.asp?cod=2323>, pp. 1-14, 2006. Acesso em: dez./2007.

COY, Martin. Cidades Pioneiras e Desenvolvimento Sustentável na Amazônia Brasileira. Transformação Sócio-Econômica e Desafios para o Planejamento nas Frentes Pioneiras. In: **Geosul**. Florianópolis: Editora da UFSC, nº 19/20, p. 51-67, 1º e 2º semestres de 1995.

FARIA, Francisco A. Teoria da Dualidade Básica e o Desenvolvimento Brasileiro. In: **Archétypon**. Rio de Janeiro: UCAM, FCPERJ, n° 1, v. 1, p.31-55, dez. 1992.

GONÇALVES, Carlos Walter P. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001. 178 p.

\_\_\_\_\_. **Os (Des)caminhos do Meio Ambiente**. 6ª edição. São Paulo: Contexto, 1998.

HESPANHOL, Antônio Nivaldo. A Expansão da Agricultura Moderna e a Integração do Centro-Oeste Brasileiro à Economia Nacional. **Caderno Prudentino de Geografia**. Presidente Prudente, p. 7-26, jul. 2000.

IANNI, Octavio. **Colonização e Contra-Reforma Agrária na Amazônia**. Petrópolis: Vozes, 1979. 140 p.

MAMIGONIAN, Armen. Kondratieff, Ciclos Médios e Organização do Espaço. In: **Geosul**, Florianópolis, v.14, n.28, p.152-157, jul./dez. 1999.

OLIVEIRA, Ariovaldo U. **Amazônia: Monopólio, Expropriação e Conflitos**. Papirus: Campinas, 1987.

\_\_\_\_\_. **Integrar para não Entregar: Políticas Públicas e Amazônia**. Campinas: Papirus, 1988.

RANGEL, Ignácio. A História da Dualidade Brasileira. In: MAMIGONIAN, Armen. REGO, José M. (orgs.) **O Pensamento de Ignácio Rangel**. São Paulo: Ed. 34, 1998, p.139-174.

\_\_\_\_\_. Recursos Ociosos e Ciclo Econômico (Alternativas para a Crise Brasileira). In: **Revista de Economia Política**, v.9, n.1, p.21-30, jan./mar. 1989.

\_\_\_\_\_. 500 Anos de Desenvolvimento da América e do Brasil. In: **Geosul**, n.15, Florianópolis: Ed. UFSC, 1993, pp. 7-12.

\_\_\_\_\_. O Papel dos Serviços de Utilidade Pública. In: RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas / Ignácio Rangel**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. pp. 712-725.

\_\_\_\_\_. O Quarto Ciclo de Kondratieff. In: RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas / Ignácio Rangel**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. pp.741-762.

**REVISTA AMAZÔNIA**. São Paulo: Departamento de Informações da Associação dos Empresários da Amazônia, ago. 1976, p. 19-21

\_\_\_\_\_. São Paulo: Departamento de Informações da Associação dos Empresários da Amazônia, set. 1976, p. 38.

\_\_\_\_\_. São Paulo: Departamento de Informações da Associação dos Empresários da Amazônia, nov. 1976, p. 17-19; 42.

\_\_\_\_\_. São Paulo: Departamento de Informações da Associação dos Empresários da Amazônia, fev. 1977, p. 3

\_\_\_\_\_. São Paulo: Departamento de Informações da Associação dos Empresários da Amazônia, mai. 1977, p. 36-38.

\_\_\_\_\_. São Paulo: Departamento de Informações da Associação dos Empresários da Amazônia, abr. 1977, p. 4-10

SILVA, Silvio Simione da. O Espaço Amazônico pós-1960. In: **A Fronteira Agropecuária Acreana**. Rio Branco: Autor-Editor, 2003. p.51-68.

SANTOS, Milton. SILVEIRA, María L. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

TEIXEIRA, Luciana. **As Potencialidades Paisagísticas e o Avanço da Fronteira Agrícola na Faixa da BR-163. De Cuiabá/MT a Santarém/PA**. Presidente Prudente: UNESP/FCT, 2002. Monografia (Bacharelado) – Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista, 2002.