A RESSIGNIFICAÇÃO DA NAVEGAÇÃO NO BAIXO AMAZONAS A PARTIR DA INTEGRAÇÃO AO CIRCUITO PRODUTIVO DO AGRONEGÓCIO

Eduardo Margarit[1]

RESUMO: O objetivo deste artigo é evidenciar as transformações na dinâmica de navegação no Baixo Amazonas paraense diante da integração da região ao circuito produtivo do agronegócio. Para tanto, informações provenientes de trabalhos de campo e revisão bibliográfica subsidiaram o debate aqui proposto. Desta forma, foi possível estabelecer uma análise da introdução dos portos da região no circuito produtivo da soja, através da pavimentação da BR-163, que serve de corredor logístico para o escoamento da produção de grãos provenientes do Mato Grosso. Há ainda uma série de transformações ocorrendo no transporte de cargas e passageiros nos rios da região, cujas embarcações vêm se modernizando, mas continuam perpetuando antigas relações comerciais capilares com as diversas comunidades ribeiras.

Palavras-Chave: Amazônia. Circuitos Produtivos, Infraestrutura, Transportes.

ABSTRACT: The objective of this article is to highlight the transformations in the Baixo Amazonas Paraense navigation dynamics before the integration of the region into the productive circuit of agribusiness. Therefore, information from field work and bibliographic review subsidized the debate proposed here. In this way, it was possible to establish an analysis of the region ports introduction in the soy production circuit, through the paving of BR-163, which serves as a logistics hallway for the production of grain from Mato Grosso. There are also a series of transformations occurring in the transportation of cargo and passengers in the rivers of the region, whose vessels have been modernizing, but continue to perpetuate old capillary trade relations with the several river communities.

Keywords: Amazônia; Infrastructure; Productive Circuits; Transport

INTRODUÇÃO

A construção de rodovias na Amazônia, durante a ditadura militar, no Brasil, significou a incorporação de novas terras a um projeto de desenvolvimento nacional, pautado na dinâmica do capitalismo global. Entretanto, a consolidação desta estratégia de desenvolvimento, na Amazônia, foi lenta e dependente da consolidação das infraestruturas que haviam sido planejadas. Na mesorregião paraense do Baixo Amazonas a construção da BR-163 (Cuiabá-Santarém) e da BR-230 (Transamazônica), na década de 1970, simbolizaram a anexação da região à dinâmica produtiva do restante do país, entretanto, a não pavimentação de ambas as rodovias não permitiu o desenvolvimento pleno do capitalismo no campo e retardaram qualquer iniciativa de aproveitamento pleno das vantagens logísticas e localizacionais que ambas as rodovias pudessem

[1] Graduado em Geografia pela Universidade Federal Fluminense - UFF (2010) e Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul - UFMS (2012). É Professor do Curso de Licenciatura em Geografia do Campus Binacional de Oiapoque, da Universidade Federal do Amapá - UNIFAP, desde 2013, e aluno do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás - UFG (Doutorado), desde 2016. Email: eduardo.margarit@unifap.br.

oferecer.

A crescente produção de grãos da região Centro-Oeste, especialmente do estado do Mato Grosso, serviu como instrumento político para que as infraestruturas do Baixo Amazonas fossem finalmente consolidadas, a fim de reduzir custos de frete com a exportação de grãos, através dos portos da região Norte. A intensão de pavimentação da rodovia BR-163, ainda no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) e a consolidação do projeto, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), nos governos Lula e Dilma (2003-2016/2018), proporcionou a consolidação deste importante corredor logístico para o agronegócio.

Na mesorregião paraense do Baixo Amazonas, a pavimentação da BR-163 provocou um processo de ressignificação da navegação, representado nas formas de transporte de cargas e passageiros. Tal processo ocorre pela introdução dos portos da região na din âmica de exportação de grãos, transporte de produtos industrializados e novas modalidades no transporte de passageiros, com reflexos em um complexo conjunto de relações sociais, econômicas e culturais da região.

A partir das premissas apresentadas, a questão central que norteou as argumentações presentes neste artigo foi: Qual a relação entre as transformações que estão ocorrendo na navegação do Baixo Amazonas e a pavimentação da rodovia BR-163? Diante do questionamento apresentado, o objetivo do artigo consiste em evidenciar as transformações na dinâmica de navegação no Baixo Amazonas paraense, diante da integração da região ao circuito produtivo do agronegócio. Para tanto, foram coletadas informações através de trabalhos de campo e referenciais bibliográficas sobre o tema.

A categoria *circuitos espaciais da produção*, oriunda de Milton Santos, foi basilar para o desenvolvimento do debate proposto neste artigo e é objeto de análise logo de início. Em seguida é realizado um esforço, no sentido de sintetizar o processo de introdução do Baixo Amazonas no circuito produtivo do agronegócio. Após estas analises, a questão da navegação no Baixo Amazonas passa a ser debatida, primeiramente através de seus aspectos histórico-geográficos e, por fim, suas transformações resultantes do processo recente de introdução da região na dinâmica de uma economia nacional/global.

O circuito produtivo do agronegócio

A globalização da economia vem provocando a reestruturação produtiva da agricultura brasileira desde a década de 1970. O agronegócio estruturou o espaço agrícola em um território em rede. Desta forma, não é possível analisar o processo produtivo da soja isoladamente, pois todas as suas etapas de produção, transporte e consumo se encontram distribuídas em rede. A

Eduardo Margarit

localização de um empreendimento ligado ao agronegócio não pressupõe apenas relações locais ou regionais, já que se encontra no bojo de uma economia altamente dinâmica e globalizada, inserido em uma lógica nacional/global de desenvolvimento. A cotação da produção de grãos se dá no âmbito internacional, já que boa parte é destinada à exportação, e o fornecimento de insumos para a produção é feito basicamente por empresas multinacionais, integrando o produtor de grãos ao mercado global.

As relações de complementaridade e inter-relação entre as indústrias e a agricultura deram origem ao conceito de "Complexo Agroindustrial". Entretanto, novas transformações surgiram neste setor, aumentando a complexidade do sistema produtivo. Desde a década de 1970, transformações estão sendo decisivas para a configuração atual do setor produtivo: A transferência gradativa das indústrias dos grandes centros urbanos para o interior do país; o aumento da interdependência e complementaridade das atividades; a flexibilização do processo de produção; a intensificação da circulação de capital, informação e mercadorias; a redução da interferência do Estado na pesquisa e financiamento das atividades produtivas; e as inovações tecnológicas (SILVEIRA, 2005).

Devido a estas transformações, o conceito de "Complexo Agroindustrial" já não abrangeria a totalidade das atividades envolvidas no atual sistema produtivo, sendo necessárias novas formulações teórico-conceituais envolvendo o conceito de redes, conforme ressaltam Mazzali (2000), Paulillo (2000) e Silveira (2005). Para tanto, Santos (1988) oferece uma proposta a partir da análise dos "circuitos espaciais da produção":

> O mundo encontra-se organizado em subespaços articulados dentro de uma lógica global. Não podemos mais falar de circuitos regionais de produção. Com a crescente especialização regional, com os inúmeros fluxos de todos os tipos, intensidades e direções, temos que falar de circuitos espaciais da produção. Estes seriam as diversas etapas pelas quais passaria um produto, desde o começo do processo de produção até chegar ao consumo final (SANTOS, 1988. p.49).

A nova divisão territorial do trabalho demanda uma análise dos fluxos existentes, só assim é possível entender a dinâmica dos circuitos produtivos. Portanto, as redes precisam ser analisadas como parte integrante do processo produtivo, sendo necessária a superação dos "complexos" para dar lugar aos "circuitos", resultado do amplo processo de reorganização agroindustrial. A análise dos "circuitos" oferece maior dinamismo e abrangência a todos os aspectos que envolvem o agronegócio sojicultor. A expansão da fronteira agrícola na Amazônia ocorre sob o contexto de modernização e desenvolvimento de uma agricultura de precisão, destinada à exportação, nos moldes do capitalismo mundial, consolidando o agronegócio como modelo de desenvolvimento no campo.

O Estado tem sido o principal promotor do agronegócio, resultando no crescimento acelerado da produção de soja na Região Centro-Oeste, que já ultrapassa a Região Sul. Este crescimento da soja no Centro-Oeste também esteve atrelado à modernização da agricultura através do desenvolvimento de sementes mais produtivas, inclusive com a introdução de transgênicos e a mecanização, promovendo não só o aumento da produção, mas também da produtividade. Além disso, a produção de grãos encontra-se intimamente relacionada com a produção de carne, já que são utilizados como ração para aves, peixes, bovinos e suínos. A complementaridade entre as diversas atividades faz surgir, junto com o aumento da produção de soja, o desenvolvimento da pecuária de alto rendimento, a avicultura, suinocultura, piscicultura e as indústrias de processamento destas carnes, além do biodiesel, produzido a partir da soja.

Portanto, o circuito espacial de produção de soja é a expressão de uma economia altamente globalizada, onde mercados locais encontram-se plenamente integrados com o mercado nacional/global, atuando em série com outras cadeias produtivas. As redes, seus fluxos e fixos representam a materialidade dos circuitos, que estão constantemente se expandindo, juntamente com a fronteira agrícola na Amazônia e integrando novos territórios à rede.

A integração do Baixo Amazonas ao circuito produtivo do agronegócio

A Mesorregião Paraense do Baixo Amazonas faz parte da divisão regional do IBGE de 1990 e compreende os municípios de Alenquer, Almeirim, Belterra, Curuá, Faro, Juruti, Mojuí dos Campos, Monte Alegre, Óbidos, Oriximiná, Placas, Porto de Moz, Prainha, Santarém e Terra Santa. Em sua rede urbana, a Mesorregião do Baixo Amazonas apresenta como importante polo regional a cidade de Santarém, que possui intensas relações com os outros municípios de sua mesorregião, pela disponibilidade de produtos e serviços somente encontrados em Santarém.

Com uma população de 294.580 habitantes (IBGE, 2010), Santarém é uma cidade em constante crescimento espacial e populacional, que abriga elementos simbólicos da modernidade, como *shoppings centers*, e ao mesmo tempo, contraditoriamente, uma precária infraestrutura urbana, principalmente no tocante ao saneamento básico, inexistente até mesmo na região central da cidade.

Historicamente a Mesorregião do Baixo Amazonas possui uma dinâmica voltada aos rios. Os povos tradicionais dominaram o cenário socioespacial por séculos, entretanto, a política de integração da Amazônia durante a ditadura militar alterou significativamente este cenário. O Plano de Integração Nacional (PIN), lançado em 1970, introduziu uma nova racionalidade à organização do espaço amazônico, com a construção de rodovias e projetos de colonização ao longo das mesmas. Na Mesorregião do Baixo Amazonas foram construídas as rodovias BR-163 (Cuiabá-

Eduardo Margarit

Santarém) e BR-230 (Transamazônica) e implantados diversos projetos de colonização dirigidos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

A abertura das rodovias e os projetos de colonização promoveram a migração para a região, degradação ambiental e inúmeros conflitos socioespaciais. As rodovias BR-163 e BR-230 não foram pavimentadas, o que impediu o pleno desenvolvimento do capitalismo no campo, na região, consolidando inúmeras comunidades de agricultores familiares ao longo das rodovias e permitindo a permanência dos rios como principal forma de circulação. Entretanto, houve intenso crescimento desordenado das cidades, principalmente de Santarém, que saltou de 135.215 habitantes em 1970 para 265.062 habitantes em 1991 (IBGE, 1970/1991), proporcionando diversas problemáticas urba nas.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) incluiu o asfaltamento da BR-163 (Cuiabá-Santarém) em suas metas. A obra, iniciada em 2009 está sendo concluída e causando a reorganização do espaço na Mesorregião do Baixo Amazonas. A pavimentação da BR-163 está integrando a produção de grãos do estado de Mato Grosso aos portos da Região Norte, proporcionando maior competitividade à soja produzida no Mato Grosso, pela redução de custos com frete, e incorporando novas terras à produção no estado do Pará. Com isso, conflitos de toda ordem estão surgindo, agravando problemas ambientais e sociais na região, principalmente aqueles relativos à terra, como relatado por autores como: Becker (2004), Fearnside (2005), Gavriloff (2005), Huertas (2009), Margarit (2012), Oliveira (2005), Passos (2007), Torres (2005), entre outros.

A pavimentação de rodovias na Amazônia e o uso dos portos da região para a exportação de grãos é visto como alternativa logística, já que a produção do estado do Mato Grosso – atualmente o maior produtor de soja do País – teria uma redução significativa de custo com frete para exportação via portos da Região Norte, muito mais próximos do que os portos de Santos-SP e Paranaguá-PR, que até então eram os principais portos utilizados para a exportação da soja mato-grossense. A primeira iniciativa, neste sentido, foi concretizada pelo Grupo Amaggi, que passou a transportar os grãos produzidos no Mato Grosso pela BR-364 até a hidrovia do Rio Madeira, de onde seguem por barcaças até o porto de Itacoatiara-AM, para finalmente serem transbordados para navios que se encarregam da exportação dos grãos.

A inauguração do terminal graneleiro da Cargill, em Santarém (2003) viabilizou a produção de soja no Baixo Amazonas, mas 95% dos grãos exportados por este terminal é proveniente do estado do Mato Grosso, que chegam ao terminal através de balsas oriundas de Porto Velho-RO. Outros terminais graneleiros foram construídos a partir de 2014, no distrito de Miritituba, no município de Itaituba, permitindo o carregamento de grãos por balsas, através do

Rio Tapajós, para serem transbordados para navios em portos nos municípios de Santarém-PA, Barcarena-PA e Santana-AP.

Portanto, atualmente, a logística de exportação de grãos do Mato Grosso, através do Baixo Amazonas, segue basicamente três alternativas: O transporte de soja pela rodovia BR-163 até o porto de Santarém, onde é embarcada diretamente em navios para exportação; o transporte de soja pela rodovia BR-163 até os terminais graneleiros em Itaituba, de onde seguem por barcaças até os portos em Santarém-PA, Barcarena-PA ou Santana-AP, e de onde são transbordados para navios; e o transporte de soja pela rodovia BR-364 até terminais graneleiros em Porto Velho-RO, de onde seguem por barcaças até os portos em Itacoatiara-AM, Santarém-PA e Barcarena-PA, de onde são transbordados para navios, conforme ilustrado na figura 1.

Figura 1: Rotas de exportação de grãos através do Baixo Amazonas.



Fonte: Hidrografia: Agência Nacional de Águas - ANA/Limites de estados: IBGE/Rodovias Federais: DNIT/Amazônia Legal: AMBDATA-DPI/INPE

Portanto, diante da expansão dos circuitos produtivos da soja, as grandes obras de infraestrutura no Pará e suas consequências socioespaciais; a dinâmica da navegação no Baixo Amazonas está passando por transformações, a partir da ascensão de novas estratégias logísticas de exportação de grãos. Desenha-se também um cenário de impactos socioambientais e conflitos por terra, proporcionado pela introdução do agronegócio sojicultor na região, que só pode ser compreendido através do pleno entendimento da dinâmica dos circuitos produtivos e grandes obras

Eduardo Margarit

de infraestrutura, que está se estendendo do estado do Mato Grosso para o Pará e, com isso, está alterando significativamente a dinâmica socioespacial da região.

A importância da navegação no baixo amazonas

A Amazônia sempre esteve plenamente integrada pelos rios. A lógica dos rios foi predominante desde o surgimento dos primeiros grupos humanos na Amazônia, datados de aproximadamente 11 mil anos, até meados do século XX, quando começaram a ser construídas as primeiras rodovias na Amazônia. Sob o predomínio dos rios, os povos tradicionais da Amazônia estabeleceram sua rede de relações sociai s, econômicas e culturais, que constituíram a base do processo histórico-geográfico de construção do espaço amazônico. Neste contexto, a navegação foi e continua sendo fundamental para o modo de vida da população amazônica, mesmo para aquelas que vivem nos grandes centros urbanos da região, já que ainda há grandes fluxos de mercadorias e passageiros entre as cidades, apesar da recente reorientação das atividades produtivas para as terras ao longo das rodovias.

Historicamente, foi através dos rios que se constituíram as relações comerciais na Amazônia. A publicação do IBGE intitulada *Tipos e aspectos do Brasil* retratou o regatão amazônico, ressaltando sua função de comércio nas comunidades ao longo dos rios da Amazônia, desde o período colonial, e destacando a função antropogeográfica dos rios e dos regatões. A publicação cita ainda o escambo, como principal forma de comercialização da época e a grande variedade de mercadorias comercializadas através destas embarcações, ilustrada na figura 02 (PEREIRA, 1963).

Figura 02: Regatão



Fonte: Percy Lau in: IBGE, 1963.

O regatão não se extinguiu completamente na Amazônia, mas deixou de ser a principal forma de comércio, e os resquícios desta atividade se apresentam sob novas formas. As transações

comerciais feitas basicamente através do escambo passaram a ser feitas com dinheiro. O desenvolvimento do comércio nas cidades e comunidades concorreu para a eliminação de grande parte da clientela dos regatões, que passaram a atuar apenas nas poucas comunidades que não possuem estabelecimentos comerciais, ou transportando mercadorias para estes estabelecimentos.

No Baixo Amazonas prevalece a dinâmica supracitada. Nas comunidades ribeirinhas tornou-se frequente a existência de pequenos estabelecimentos comerciais funcionando, muitas vezes, dentro da própria residência do ribeirinho, de forma improvisada, como complementação à renda proveniente de suas atividades tradicionais. A figura 03 demonstra um exemplo deste tipo de prática, onde uma padaria funciona na casa de uma família da comunidade ribeirinha do Rio Chicaia, no Baixo Amazonas, cujos insumos chegam através de barcos.

Figura 03: Padaria em comunidade ribeirinha.



Fonte: MARGARIT, 2016.

Eduardo Margarit

O transporte de passageiros e cargas é fundamental no Baixo Amazonas, pois representa o único meio de transporte para acesso a cidades como Faro, Juruti, Porto de Moz, Terra Santa e inúmeras comunidades ribeirinhas, além de ser a principal forma de transporte entre Santarém e as cidades localizadas às margens dos rios no Baixo Amazonas, com exceção de Belterra e Mojuí dos Campos, que possuem ligação rodoviária pavimentada com Santarém. Uma particularidade é a cidade de Almeirim, que, apesar de fazer parte da mesorregião paraense do Baixo Amazonas, possui ligação rodoviária apenas com o Amapá, mas estabelece maior fluxo de pessoas e mercadorias através de embarcações para Belém, Altamira e Santarém.

A navegação possui ainda uma capilaridade que nenhum outro meio de transporte conseguiu ainda substituir na Amazônia. É apenas através da navegação que é possível chegar até mesmo nas mais remotas comunidades ribeirinhas, muitas vezes adentrando estreitos igarapés ou atravessando grandes trechos de rios encachoeirados. Portanto, as pequenas embarcações continuam sendo a única forma de acesso à inúmeras comunidades ribeirinhas no Baixo Amazonas, através das quais, produtos de uso cotidiano que as comunidades não produzem são transportados, como ilustrado na figura 04, em que uma pequena embarcação transporta botijões de gás e combustível.

Figura 04: Embarcação transportando botijões de gás e combustível.



Fonte: MARGARIT, 2017.

Há também uma complexa rede de relações entre povos tradicionais do Baixo Amazonas e donos de embarcações que fazem o transporte de pessoas e mercadorias. A distância e os parcos recursos financeiros impedem muitas famílias de ribeirinhos de possuírem embarcações adequadas ao transporte de produtos até a cidade, ou há aquelas que preferem não realiza-lo devido ao tempo necessário a tal tarefa, que implicaria no afastamento das atividades na terra, consequentemente, de perda da produção e de animais que necessitam dos cuidados diários. Desta forma, os proprietários de médias e grandes embarcações realizam o papel de transportadores ou atravessadores da produção proveniente dos ribeirinhos para a comercialização nas cidades.

Predominam as duas modalidades de relações entre os ribeirinhos e os proprietários de embarcações: o pagamento pelo frete até a cidade, onde o proprietário da embarcação atua como transportador da mercadoria e a aquisição das mercadorias pelo proprietário da embarcação para posterior comercialização na cidade por valores superiores, caracterizando o proprietário da embarcação como atravessador. Em ambos os casos há uma estreita relação de confiança entre o

ribeirinho e o proprietário da embarcação, pois, em geral, o pagamento só é feito ao ribeirinho após a venda da mercadoria na cidade e o retorno da embarcação até a comunidade.

As embarcações também trazem encomendas, como alimentos industrializados, combustível, eletrodomésticos, ferramentas, entre outros, que são pagos em dinheiro ou descontado das próprias mercadorias que foram levadas pela embarcação para venda na cidade. Neste contexto, onde os proprietários de embarcações são o elo de conexão entre o ribeirinho e os mercados consumidores, na cidade reproduz-se a figura do regatão, apesar de já não ser mais usual este tipo de nomenclatura na região. Portanto, a navegação foi e continua sendo de suma importância no Baixo Amazonas e continua reproduzindo relações existentes desde o início da colonização na Amazônia, reservado as particularidades inerentes a atual dinâmica social, econômica e cultural da região.

A refuncionalização da navegação no baixo amazonas

A introdução do Baixo Amazonas no circuito produtivo da soja significou, de forma direta, a ativação dos rios como via de circulação para a exportação da produção de grãos. A partir de então, não só a circulação de grandes navios do mundo todo passou a ser mais frequente, como também de comboios de barcaças carregadas com grãos, conforme ilustrado na figura 05.

Figura 05: Comboio de transporte de grãos



Fonte: MARGARIT, 2016.

Eduardo Margarit

O maior impacto visual da introdução do Baixo Amazonas no circuito produtivo da soja é sem dúvida o terminal graneleiro da *Trading Cargill* em Santarém (Fugura 06). A magnitude da estrutura do terminal contrasta com a simplicidade das construções que predominam na paisagem urbana de Santarém, tornando-se o principal símbolo do processo de introdução do agronegócio na Amazônia.

Figura 06: Terminal graneleiro da *Cargill* em Santarém



Fonte: MARGARIT, 2016.

Entretanto, a pavimentação da rodovia BR-163 e a consequente introdução do Baixo Amazonas no circuito produtivo da soja permitiu, não só o desenvolvimento das atividades ligadas a produção de grãos, como também estratégias logísticas para outros setores produtivos. A empresa *Bertolini* foi uma das que resolveu se instalar em Santarém com um novo terminal logístico, como pode ser visto na figura 07, para promover o aproveitamento da potencialidade da logística de transporte de cargas proporcionado pela BR-163. A empresa também faz o transporte de comboios de grãos, mas possui muitos clientes da Zona Fran ca de Manaus que despacham eletroeletrônicos através de seus veículos e balsas para serem distribuídos em todo o país, além do transporte de uma grande variedade de mercadorias, de acordo com a demanda de seus clientes.

Figura 07: Terminal da *Bertolini* em Santarém



Fonte: MARGARIT, 2016.

Diversas outras empresas de transportes como: *Expresso Araçatuba*, *BelNave*, *Unirios* e *JSL* também intensificaram suas atividades na região, aproveitando a logística competitiva

desenvolvida pela pavimentação da BR-163. Apesar da intensificação dos fluxos na região terem se dado pela pavimentação da rodovia, há a complementariedade indispensável da navegação, que integra tanto pequenas cidades, como os grandes centros da Amazônia (Manaus e Belém). Portanto, a BR-163 apenas facilitou o acesso a grande malha hidroviária já existente da Amazônia, a partir do Baixo Amazonas, sendo este um ponto estratégico, integrando o Centro-Oeste, que atualmente desponta pelo desenvolvimento de inúmeras atividades produtivas ligadas ao agronegócio, a um ponto central no eixo entre Manaus e Belém. Desta forma, vários outros terminais estão sendo criados ou expandidos para atender a crescente demanda das transportadoras. A figura 08 ilustra um destes terminais de onde partem balsas que levam caminhões de diversas transportadores para vários outros municípios do Baixo Amazonas e de outras regiões.

Figura 08: Balsa transportando caminhões em Santarém



Fonte: MARGARIT, 2016.

Eduardo Margarit

Não só o transporte de cargas pelos rios vem sendo potencializado no Baixo Amazonas, mas o transporte de passageiros também está se requalificando. A concorrência das empresas de transportes aéreos com a navegação na Amazônia não eliminou este último, mas provocou mudanças. As antigas embarcações de madeira vêm sendo substituídas gradualmente por modernas embarcações de aço, para dotar as viagens de maior conforto, rapidez e segurança. Uma das principais mudanças, neste sentido, veio com a introdução das lanchas e catamarãs da *Viação Tapajós*, que realiza viagens entre várias cidades do Baixo Amazonas, conforme ilustrado na figura 09, de um terminal hidroviário em Santarém, de onde partem modernas embarcações para diversas cidades, com preços competitivos e viagens incomparavelmente mais rápidas do que as

de barco. A *Viação Tapajós* é de propriedade do mesmo grupo que administra a *Viação Ouro e Prata*, concessionária de rotas rodoviárias entre Santarém e diversos outros estados das regiões Centro-Oeste e Sul do País, através da BR-163, cuja linha principal liga Santarém-PA a Porto Alegre-RS.

Figura 09: Terminal hidroviário da Viação Tapajós em Santarém



Fonte: MARGARIT, 2017.

Apesar da existência de lanchas e catamarãs realizando viagens mais rápidas entre as cidades do Baixo Amazonas, os passageiros não abandonaram por completo os barcos, que oferecem um serviço diferenciado, pois apesar da viagem ser mais lenta, permite que os passageiros possam viajar em redes ou camarotes, muitos com a opção de suítes com banheiro e ar condicionado, comportando toda a família e permitindo também o transporte de grande quantidade de bagagens, cargas e até veículos, proporcionando, portanto, maior comodidade. Os barcos são os únicos que também possuem a opção de embarque e desembarque em pequenas comunidades ao longo do trajeto, representando maior capilaridade no transporte do que outros tipos de embarcação. A figura 10 retrata em um mosaico a estrutura de uma destas modernas embarcações, seu espaço para redes, cargas, e bar.

Figura 10: Mosaico de imagens da embarcação Bruno em Santarém



Fonte: MARGARIT, 2017.

Eduardo Margarit

Novas opções de lazer e entretenimento a bordo das embarcações também fazem com que elas sejam preteridas. As embarcações possuem, em geral, bar e lanchonete que tocam música e exibem vídeos, além da própria contemplação da paisagem em suas extensas varandas, fazendo com que estas embarcações também sejam muito procuradas por turistas. O desenvolvimento das telecomunicações no Baixo Amazonas também permitiu que, em boa parte do trajeto entre as cidades, seja possível a conexão com a telefonia móvel, oferecendo um vasto conteúdo nos populares *smartphones* dos passageiros. O uso da navegação no Baixo Amazonas, como opção de lazer, tornou-a um empreendimento turístico, com a existência de inúmeras pequenas embarcações disponíveis para esta atividade ancoradas na orla da cidade de Santarém e grandes embarcações vindas de outros países para turismo na região, como ilustrado na figura 11, de um navio de cruzeiro vindo dos Estados Unidos.

Figura 11: Navio de cruzeiro turístico em Santarém.



Fonte: FERREIRA, 2017.

Diante da popularidade e importância da navegação no Baixo Amazonas, o capitalismo global também se apropriou da navegação como estratégia de difusão do novo padrão de alimentação global, através da distribuição de produtos industrializados para as diversas cidades e comunidades com maior intensidade e regularidade. Com isso, as distribuidoras de alimentos industrializados vêm instalando novas filiais em Santarém, de onde distribuem os produtos. O comércio atacadista cresceu, visando a distribuição em pequena escala para os inúmeros barcos que levam mercadorias para outras cidades e comunidades. Na figura 12 é possível constatar um dos atacadistas em frente ao porto da Praça Tiradentes, de onde partem embarcações para diversas localidades do Baixo Amazonas, que adquirem muitas mercadorias nestes estabelecimentos comerciais.

Figura 12: Vista parcial de porto e atacadista em Santarém



Fonte: MARGARIT, 2017.

Como forma de incentivar o consumo de tais produtos, a Nestlé promoveu a venda de seus produtos em um barco (Figura 13), que percorreu as cidades do Baixo Amazonas. Trata-se da adoção de uma estratégia de *marketing* da empresa, através de símbolos regionais, para conquistar novos mercados, ressignificando a figura do regatão amazônico, nos moldes da globalização.

Figura 13: "Regatão da globalização": embarcação que vende produtos da Nestlé



Fonte: BERTAGNA, 2010.

Eduardo Margarit

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante dos argumentos e inf ormações que foram expostas é possível estabelecer uma relação clara entre a pavimentação da BR-163 e as transformações na dinâmica da navegação no Baixo Amazonas. A conexão rodoviária da região com o restante do país só ocorreu devido a possibilidade de aproveitamento do potencial de navegação para a circulação de grãos e outras mercadorias, não reduzindo, portanto, o papel da navegação, mas sim, dotando a navegação na região de novos significados, em consonância com um modelo nacional/global de desenvolvimento.

O efeito da ressignificação da navegação, no Baixo Amazonas, se faz sentir na economia, mas com maior gravidade tem sido os impactos sobre a complexa rede de relações sociais, econômicas e culturais historicamente construídas na região. O desenvolvimento do agronegócio, a concorrência dos alimentos industrializados, a operação de vários terminais portuários, a intensificação do trânsito de embarcações e a regulação do transporte por grandes empresas são alguns dos principais aspectos que tem gerado conflitos e impactos socioambientais de grande relevância na região, e, portanto, carecem de melhor compreensão, sendo aqui apresentadas como encaminhamentos para posteriores análises pelas ciências.

REFERÊNCIAS

BECKER, Bertha K. **Amazônia**: Geopolítica na virada do III milênio. Rio de janeiro, Garamond, 2004.

BERTAGNA, Beto. **Nestlé reinventa o comércio "regatão" na Amazônia**. Mas escambo não vale mais… Beto Bertagna a 24 quadros (Blog). 23 de junho de 2010. Disponível em: <http://betobertagna.com/2010/06/23/nestle-reinventa-o-comercio-regatao-sem-escambo-na-amazonia/>. Acesso em: 17 de nov. de 2017.

FEARNSIDE, Philip M. Carga pesada: o custo ambiental de asfaltar um corredor de soja na Amazônia. *In*: TORRES, Maurício (Org.). **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p. 397-423.

FERREIRA, Fredison. **'Queen Victoria' é o maior navio da história a atracar em Santarém. In**: G1 Santarém. 'Queen Victoria' é o maior navio da história a atracar em Santarém. Santarém: G1 Santarém, 27 de jan. de 2017. Disponível em: <http://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2017/01/queen-victoria-e-o-maior-navio-da-historia-atracar-em-santarem.html>. Acesso em: 17 de nov. de 2017.

GAVRILOFF, Alexandre. De sangue e de soja, um asfalto sobre corpos. *In*: TORRES, Maurício (Org.). **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p. 13-17.

HUERTAS, Daniel M. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica**: fronteira agrícola e integração territorial. São Paulo, Annablume, 2009.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatístic a. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 2 de agosto de 2017.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos Demográficos 1970 e 1991**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 2 de agosto de 2017.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Tipos e Aspectos do Brasil.** 7ª ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1963.

MARGARIT, Eduardo. **Tramas políticas e impactos socioambientais na Amazônia**: a dinâmica do processo de pavimentação da BR-163. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Três Lagoas, 2012.

_____. A geopolítica da inserção do Amapá nos circuitos produtivos da soja. In: Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2, 2016, UFRN. **Anais.** p. 1265-1281. Disponível em: <http://www.cchla.ufrn.br/iicongeo/ANAIS-2-CONGEO-EIXO-TEMATICO-6.pdf>. Acesso em: 01 de agosto de 2017.

MAZZALI, Leonel. **O processo recente de reorganização agroindustrial**: do complexo à organização "em rede". São Paulo: UNESP, 2000. 175p.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização. *In*: TORRES, Maurício (Org.). **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p. 67-183.

PASSOS, Messias Modesto dos. **BR-163, de estrada dos colonos a corredor de exportação.** Maringá: Massoni, 2007.

PEREIRA, José Veríssimo da Costa. Regatões. In: IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Tipos e Aspectos do Brasil.** 7ª ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1963. p. 32-35.

PAULILLO, Luiz Fernando. **Redes de poder & territórios produtivos:** indústria, citricultura e políticas públicas no Brasil do século XX. São Paulo: UFSCar, 2000. 200p.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teórico e metodológico da Geografia. São Paulo: Hucitec, 1988. 124p.

SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. Complexo agroindustrial, rede e território. In: DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. (Org.) **Redes, sociedades e territórios.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. p.215-255.

TORRES, Maurício. Fronteira, um eco sem fim: considerações sobre a ausência do Estado e exclusão social nos municípios paraenses do eixo da BR-163. *In*: TORRES, Maurício (Org.). **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p. 271-319.

Eduardo Margarit