

OS ESPAÇOS RURAIS NO RIO MADEIRA: OS DESAFIOS DIANTE DO AVANÇO CAPITALISTA E DAS POLÍTICAS AMBIENTAIS

Maria Jacilene Bentes de Oliveira¹
Ana Paulina Aguiar Soares.²

Resumo

O modelo desenvolvimentista aplicado no Brasil, dominante desde a década de 1970, tem na Amazônia suas consequências mais graves. As ações resultantes das políticas e empreendimentos privados provoca transformações no espaço, gerando desequilíbrios sociais e ambientais. Com intuito de fazer uma análise das transformações ocorridas no espaço rural dos municípios do Rio Madeira, este artigo pretende analisar através da análise espaço-temporal, como os espaços rurais, em específico da Micro Região Madeira no Estado do Amazonas, vêm sendo influenciados e transformados pelas ações do avanço capitalista e pela reação das políticas ambientais. A análise foi desenvolvida a partir de um estudo de caso de caráter exploratório, com enfoque geo-histórico e análise espacial. O método geo-histórico leva a estudar diversas conjunturas, sendo elas econômicas, sociais, políticas e culturais. Observação direta e análise documental foram os procedimentos metodológicos privilegiados. O estudo teve como objeto as políticas sócio-ambientais e as estratégias empresariais e, como sujeitos, moradores dos municípios do Rio Madeira (em especial dos Municípios de Humaitá, Manicoré, Apui, Novo Aripuanã e Borba que fazem parte da Micro Região Madeira). O levantamento e análise das políticas e ações empresariais sustentam a compreensão de como o avanço capitalista e as políticas ambientais influencia a vida dos moradores da zona rural da Micro Região Madeira.

Palavras chave: Amazônia; Rio Madeira; Política Ambiental; Espaços Rurais; Unidades de Conservação; Geo-história.

¹ Graduanda em Geografia, Universidade do Estado do Amazonas – UEA, em Manaus. Bolsista PBIC-FAPEAM. Brasil. E-mail: leneb.oliveira@gmail.com

² Orientadora, Professora da Universidade do Estado do Amazonas – UEA. Pesquisa apoiada pelo programa PIPT da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas –FAPEAM, Brasil. E-mail: apaulinas@yahoo.com.br

Introdução

O sul da Amazônia brasileira tem sofrido nas últimas quatro décadas (1970-2010) influência direta do avanço capitalista sobre os recursos naturais. Nesse aspecto, pouco respeito se teve com a natureza e com as sociedades locais, que ao longo do tempo foram resistindo, construindo e reconstruindo seu modo de vida.

Diante desse contexto, programas ambientais buscam conter esse avanço, com criação de reservas que visam proteger a natureza, fazendo uma espécie de blindagem contra ações antrópicas. Em consequência, embates são travados entre interesses conservacionistas e desenvolvimentistas, afetando diretamente as populações locais. Os primeiros incluem os projetos de cunho ambientalista, enquanto os últimos estão ligados principalmente com projetos econômicos e de infraestruturas.

Os planos que tinham como intenção declarar a “ocupação da Amazônia” também contribuíram consideravelmente para tal configuração espacial das localidades no Rio Madeira. A população rural vê seu território sendo transformado por tais ações e pouco pode fazer para que seja lembrada que também faz parte do espaço e que suas vidas e seus anseios sociais precisam ser respeitados e incluídos no processos políticos.

Em síntese, como se procura demonstrar neste artigo, nas últimas quatro décadas, a construção de rodovias, incentivos governamentais ao agronegócio e à pecuária, a exploração madeireira, a concessão e privatização dos recursos naturais e a instalação de projetos de colonização promoveram grandes alterações no ambiente e na vida das populações rurais do Rio Madeira.

A influência das rodovias

A construção de rodovias, projetos iniciados durante o governo militar (1964 – 1985), trouxe consequências significativas para a região do Rio Madeira, tanto referentes ao aumento populacional na zona rural, quanto no aspecto sócio-ambiental, pois a pressão sobre os recursos naturais aumentou expressivamente. As rodovias com influencia diretamente no vale do Rio Madeira são a BR – 230 (Transamazônica) no sentido Leste-Oeste e a BR – 319, no sentido - Norte-Sul. O objetivo principal, para a construção dessas rodovias era realizar a interligação da Amazônia com outras regiões

do país, tendo como foco o desenvolvimento econômico, o que levou à intensificação da ocupação e do povoamento dessa região.

A construção das rodovias representava para o Estado brasileiro a oficialização da ocupação da Amazônia. A Rodovia que foi denominada Transamazônica, inaugurada em 1972, cortou o Brasil no sentido leste a oeste, de Cabedelo na Paraíba a Lábrea no Amazonas, passando nesse percurso pelos Estados de Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Assim como em outras regiões, no sul do Estado do Amazonas contribuiu em grande parte para a destruição de uma significativa área florestal.

A rodovia BR-319 foi construída em 1972 (680 km) e 1973 (197 km) totalizando 877 km de extensão no sentido norte – sul da Amazônia ocidental, ligando as cidades de Manaus, no Amazonas a Porto Velho, em Rondônia. No entanto poucos anos depois estava sem condições de tráfego. Segundo Fearnside e Graça (2005 e 2008) a BR-319 se degradou ao ponto de as condições de trafegabilidade dificultarem a migração adicional para o norte do Estado do Amazonas e a Roraima. As más condições da BR-319 fizeram com que fosse mais fácil para migrantes provenientes do Centro-Sul do Brasil, se deslocarem para o Acre ou se estabelecerem na parte sul do Estado do Amazonas. Isso veio refletir em um aumento populacional e mudanças sócio-ambientais em torno do Rio Madeira, pois povoados foram construídos nesse período às margens das rodovias e vicinais.

Segundo Otávio Velho, em clássica obra denominada Capitalismo Autoritário e Campesinato (1979), trata-se de uma corrente “espontânea” no sentido Centro-Sul para Rondônia e Acre, através da Rodovia BR 364 (Rondônia-Acre), com a construção da BR 319 (Porto Velho-Manaus) provinham dos estados do sul embora muitos fossem originários de estados do Nordeste e que já havia passado por São Paulo e Paraná. (1979 p. 219). Velho ressalta que até o período do governo militar a ocupação na área de influência da calha do Rio Madeira baseou-se principalmente em migrações espontâneas, de um outro tipo, por oportunidades geradas através das atividades extrativas, especialmente, a borracha além de outras atividades como a castanha³.

Becker (2001) afirma que no período de 1965-85, o Estado busca exercer o controle territorial, político e social da Amazônia. Esse modelo de ocupação criou redes

³ Mas é importante lembrar que a extração da borracha, principalmente durante a Segunda Guerra Mundial teve seu incremento de deslocamento populacional estimulado pelo Estado.

de circulação, por onde passaram a mobilizar novos fluxos de mão-de-obra, de capital, de mercadorias e de informação. Segundo Becker e Stenner (2008) foi a implantação principalmente das rodovias que permitiu essa mudança e alterou profundamente o padrão da circulação e do povoamento na região Amazônica.

A expansão da agricultura e pecuária no Rio Madeira

Um dos objetivos das políticas de ocupação da Amazônia no período militar, as quais influenciaram o Rio Madeira, era ocupar e explorar a terra expandindo a agricultura e a pecuária, o que fazia parte do alargamento da fronteira econômica e da integração física do país. Vários projetos foram implantados na Amazônia. Segundo o livro *A Problemática da Amazônia*, o maior número foi para o setor agropecuário: 54. Os demais foram para beneficiamento de madeira: 09; óleos vegetais: 16; têxteis e fibras: 11; produtos alimentícios: 06; mineração, siderurgia e metalurgia: 06; e “diversos”: 21. Fica evidente o incentivo dado para avanço dos empreendimentos privados sobre a floresta.

O apoio dado à expansão da agropecuária fez com que empresários vindos de outras partes do Brasil ampliassem seus negócios nos espaços naturais ao longo do Rio Madeira, recebendo incentivos para explorar a região. Enquanto isso, a população rural residente não foi inserida em tais políticas, em detrimento dos empresários do setor agropecuário de quem os projetos governamentais esperavam grande contribuição para o crescimento econômico do país.



Figura 01: Criação de gado em Santo Antônio do Matupi (BR – 230, zona rural de Manicoré – AM).

Os espaços rurais no Rio Madeira: os desafios diante do avanço capitalista e das políticas ambientais

Maria Jacilene Bentes de Oliveira; Ana Paulina Aguiar Soares

Fonte: <http://www.beefpoint.com.br> , pesquisado em 07/02/11.

O espaço territorial amazônico está inserido cada vez mais no processo de produção em função dos interesses de capitais. Isso de certa forma revela um dos aspectos da globalização. Milton Santos (1994) afirmou que uma das manifestações da globalização é ambição de criar novas fronteiras, onde são introduzidas novas escalas de produção. Nessas novas fronteiras, como no caso dos espaços rurais no Rio Madeira, um aspecto controverso refere-se à equação entre os interesses produtivistas e a população local. Harvey (1992, p. 166-169) assinala que o capitalismo é orientado para o crescimento, visto que só através do crescimento os lucros podem ser garantidos e a acumulação do capital sustentada. Isso implica que o capitalismo tem de preparar o terreno para uma expansão da produção e um crescimento em valores reais. Pouco importam as consequências sociais, políticas, geopolíticas ou econômicas. As estas acrescentamos as consequências ambientais.

O crescimento da indústria madeireira

A indústria madeireira cresceu acentuadamente na região. A construção das estradas, abriu caminho para exploração intensiva da floresta, na maioria das vezes totalmente contrárias às legislações trabalhista, fiscal e ambiental. Os municípios de Apui e Manicoré foram os que mais tiveram suas florestas destruídas na Micro Região Madeira. Em Manicoré, o distrito de Santo Antônio do Matupi localizado às margens da BR – 230 possui mais de vinte (20) madeireiras.



Figura 02: Indústrias madeireiras em Santo Antônio do Matupi – BR 230 (zona rural de Manicoré (AM)).

Fonte: <http://www.oeco.com.br/reportagens>, pesquisado em 28/09/10.

A retrospectiva da construção das estradas contribui efetivamente para compreendermos o processo que originou a situação. Harvey (1992) afirma que o capitalismo acelerou o processo de exploração natural e humano. Segundo esse autor, com o capitalismo e a modernização, o homem passa a dominar e ser dominado. Consegue dominar a natureza para transformá-la em recurso, em capital, e ao mesmo tempo é prejudicado pelas consequências desastrosas da dominação desses recursos.

A natureza a serviço do setor privado

A concessão e privatização dos recursos naturais, privilegiando grandes empresas é um exemplo claro da aliança entre estratégias empresariais aliadas às políticas governamentais. A hidrovía do Madeira inaugurada em 1997, beneficiou principalmente o escoamento da produção de grãos (especialmente soja) oriundos na sua maioria do noroeste do Mato Grosso, região das chapada dos Parecis, também do sul de Rondônia e do Amazonas. A hidrovía segue um percurso de 1.056 quilômetros entre Porto Velho, em Rondônia, ao porto de Itacoatiara no Amazonas (AM), próximo à foz do Rio Madeira.

A implementação da hidrovía foi uma parceria do governo do Amazonas com um grupo empresarial do agronegócio. Parceria que para o grupo trouxe grandes vantagens, pois se tornou muito mais viável economicamente o uso do Rio Madeira como opção de escoamento de sua produção. A produção vinda do Mato Grosso chega a Porto Velho pela BR 364, seguindo por barcaças até o porto de Itacoatiara.



Figura 03: Percorso do transporte de grãos pela Hidrovía do Rio Madeira

Fonte: Castro (s/d). Adaptação: Jacilene Oliveira/2010

Até 1996 era preciso percorrer mais de 2.500 quilômetros até os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR) no sul do Brasil. Com a construção da hidrovia, a facilitação do transporte e aumento no lucro foram garantidos. Segundo dados do Ministério dos Transportes, o maior número em quantidade de grãos transportados pela hidrovia do Madeira é da empresa Hermasa Navegação da Amazônia S/A, a principal interessada na implementação da obra.

Quadro 01 – transporte de grãos pela hidrovia do Madeira

NO	PRODUTO	QUANTIDADE (t)	EMPRESA	PORTO DE DESTINO
997	Soja	317.269	HERMASA	Itacoatiara /AM
998	Soja	550.176	HERMASA	Itacoatiara/AM
999	Soja	711.917	HERMASA	Itacoatiara/AM
000	Soja	959.009	HERMASA	Itacoatiara/AM
001	Soja	1.044.800	HERMASA	Itacoatiara/AM
002	Soja	1.100.340	HERMASA	Itacoatiara/AM
003	Soja	1.354.657	HERMASA	Itacoatiara/AM
004	Soja/Milho	1.921.088	HERMASA	Itacoatiara/Manaus/AM
005	Soja	1.751.321	HERMASA	Itacoatiara/AM
	Milho	32.324	HERMASA	Itacoatiara/AM
006	Soja	1.948.206	HERMASA	Itacoatiara/AM
	Milho	102.390	HERMASA	Manaus/AM
007	Soja/Milho	#REF!	HERMASA	
	Soja	883.097	CARGILL/BERTOLLINI	Santarém/PA
008	Soja	1.824.195	HERMASA	Itacoatiara/AM
	Milho	355.403	HERMASA	Manaus/AM
	Soja	990.699	CARGILL/BERTOLLINI	Santarém/PA
009	Soja	1.728.027	HERMASA	Itacoatiara/AM
	Milho	322.683	HERMASA	Manaus/AM
	Soja	926.522	CARGILL/BERTOLLINI	Santarém/PA

Fonte: <http://www.transportes.gov.br>, pesquisado em 12/03/11.

Organização: Jacilene Oliveira/2011

Observa-se que a empresa Hermasa é responsável por quase todo o transporte de grãos pela hidrovia do Madeira, sendo a soja o principal produto. O aumento significativo na quantidade cargas demonstra que a nova rota impulsionou a utilização de novas áreas para plantação de soja. Segundo Lazzarini e Faveret Filho, quando a hidrovia entrou em funcionamento em 1997 causou uma euforia nas regiões de influência do Rio Madeira, pois o que se previa era um aumento na produção de grãos na região.

Os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) confirmam que os municípios do sul do Amazonas, como Humaitá, passou a produzir soja a partir de 1997, o que vem ratificar a influência da hidrovia no avanço da agricultura sobre a floresta, no caso específico de Humaitá, a soja é cultivada nos campos naturais.

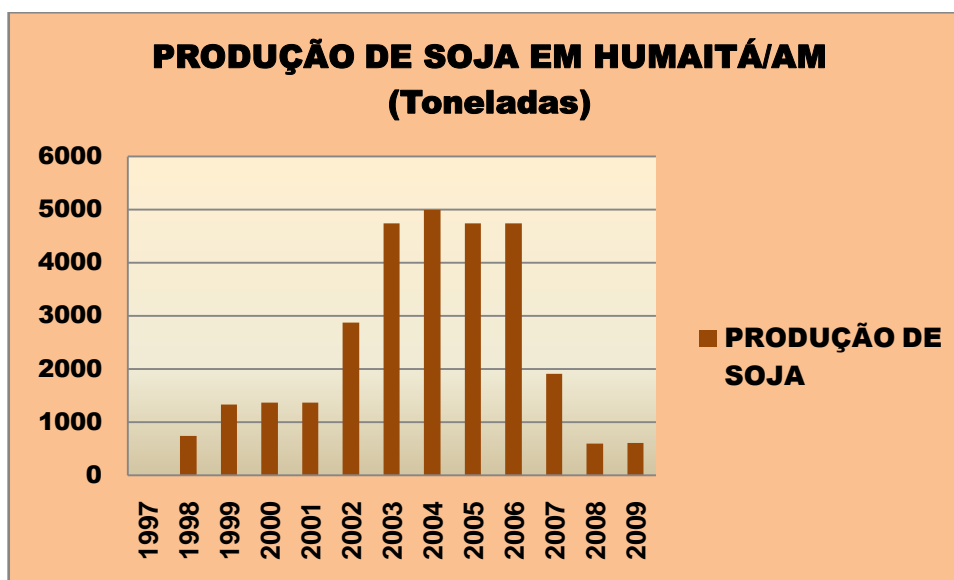


Figura 04: Produção anual de soja em Humaitá (AM)

Fonte: <http://www.sidra.ibge.gov.br/>, pesquisado em 24/02/11

Organização: Jacilene Oliveira/2011

O município de Humaitá é o principal produtor de soja no Amazonas, teve sua maior produção em 2004 quando alcançou 5.000 mil toneladas, a partir de 2006 teve queda na produção, fato que se explica talvez pela pressão das políticas ambientais, que atualmente buscam conter o avanço do agronegócio sobre os espaços naturais.

É importante ressaltar o fato, de que mais uma vez, um empreendimento planejado para o Rio Madeira não tinha como principais beneficiários a sociedade em

geral, principalmente as populações rurais, as quais o poder público deveria dar devida atenção, mas o que se observa é um apoio prioritário aos empreendimentos privados.

A sociedade residente na zona rural ao contrário de ser beneficiada é ameaçada pela expansão do capitalismo agrícola, que ameaçam seus territórios. Soares e *et alii* ressaltam: (...) o governo do Amazonas viabilizou a instalação da Hermasa, tornando-se parceiro do empreendimento, numa clara privatização dos recursos públicos em detrimento do transporte ribeirinho e dos micro e pequenos empreendimentos de transporte fluvial (*In* SWITKES, 2008, p. 140).

Os projetos de colonização e suas consequências

A instalação de projetos de colonização implementados às margens das rodovias federais colaborou com abertura de novas áreas para prática da agricultura e pecuária. Além de ter influenciado na exploração desenfreada de madeira. Os assentamentos na Amazônia no período militar foram pensados para solucionar a questão das disputas por terras no sul e sudeste do Brasil e também para a ampliação de novas fronteiras agrícolas em regiões que, até então, para os governos eram consideradas vazias, como as áreas da região do Rio Madeira. Tal objetivo foi um caminho para a exploração acentuada da floresta o que trouxe taxas de desmatamento elevadas e problemas sociais de grandes proporções.

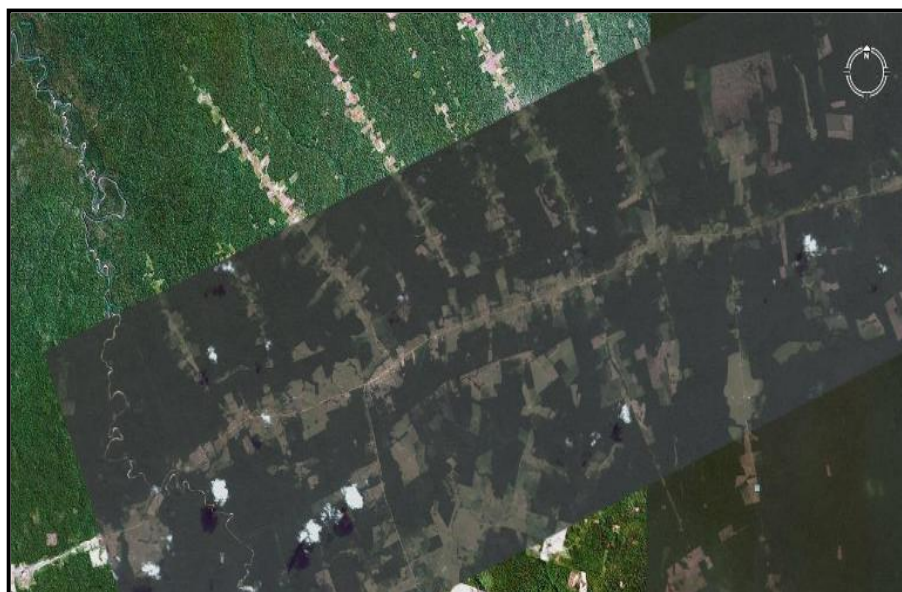


Figura 05: Projeto de Assentamento Matupi – km 180/BR – 230 (Transamazônica) Manicoré (AM).

Fonte: Google Earth, pesquisado em 14/07/10.

As mudanças locais proporcionados pela criação dos projetos de assentamentos (PA) provocam uma situação não pensada anteriormente pelos que planejaram esses tipos de políticas para o setor rural na Amazônia. As possibilidades de uso do solo e seus recursos não vêm acompanhadas de assistência e fiscalização dessas atividades, o que vem a se refletir em grandes problemas ambientais e também sociais. Esse fator favorece também a entrada de pessoas não incluídas no processo de assentamento, mas que se aproveitam da oportunidade e visam ocupar os espaços rurais para expansão de seus negócios, como os empresários madeireiros e pecuaristas.

Foi o que aconteceu com o assentamento Matupi que fica localizado no Município de Manicoré no km 180 da Transamazônica. Criado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) em 1992, inicialmente assentou 510 famílias. Devido à precariedade das condições de instalação e efetivação da ocupação dos lotes, grande parte das famílias transferiu seus lotes para pessoas que objetivavam obter lucros com a expansão agropecuária e extração de madeira, fato que transformou o local em um palco da indústria madeireira e da expansão agropecuária.

Diante de tantas consequências trazidas pelas políticas pretéritas e pelo avanço capitalista sobre os espaços naturais, novos planos objetivam conter o aumento da problemática.

Os espaços rurais e a política ambiental

Política Pública Ambiental é o conjunto de objetivos, diretrizes e instrumentos que o poder público dispõe para produzir efeitos desejáveis sobre o meio ambiente. Segundo Morais e Turolla (2004) as principais formas de intervenção pública na área ambiental caracterizam-se por medidas diversas como: a utilização de instrumentos econômicos (taxação, subsídios, mercados de direitos de uso); normas e regulamentos; fiscalização, dentre outros.

A primeira legislação brasileira que utiliza desde o seu caput a nomenclatura inteiramente dirigida a essa temática é a Lei Nacional do Meio Ambiente (6.938 de 1981). No Art. 2º, seu objetivo é apresentado como sendo: “a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana”.

Os espaços rurais no Rio Madeira: os desafios diante do avanço capitalista e das políticas ambientais

Maria Jacilene Bentes de Oliveira; Ana Paulina Aguiar Soares

Em consonância com esses objetivos da política ambiental vem tentando amenizar a situação se contrapondo ao aumento desenfreado da exploração dos recursos naturais, transformando em Unidades de Conservação (UC) as áreas ainda não ocupadas por empreendimentos econômicos que se expandem sobre a floresta.

Esse embate, de certa forma vem mostrar uma “contradição” no interior das políticas governamentais, pois ao mesmo tempo em que se abrem as portas com construções de hidrovias, rodovias e hidrelétricas para a atuação de grandes grupos empresariais, se busca também barrar esse crescimento com a criação de UC, demarcação de Terras Indígenas, na maioria das vezes sem uma política específica de utilização sustentável desses recursos para beneficiar as populações locais. A figura a seguir, ilustra as áreas reservadas para UC na Micro Região Madeira.

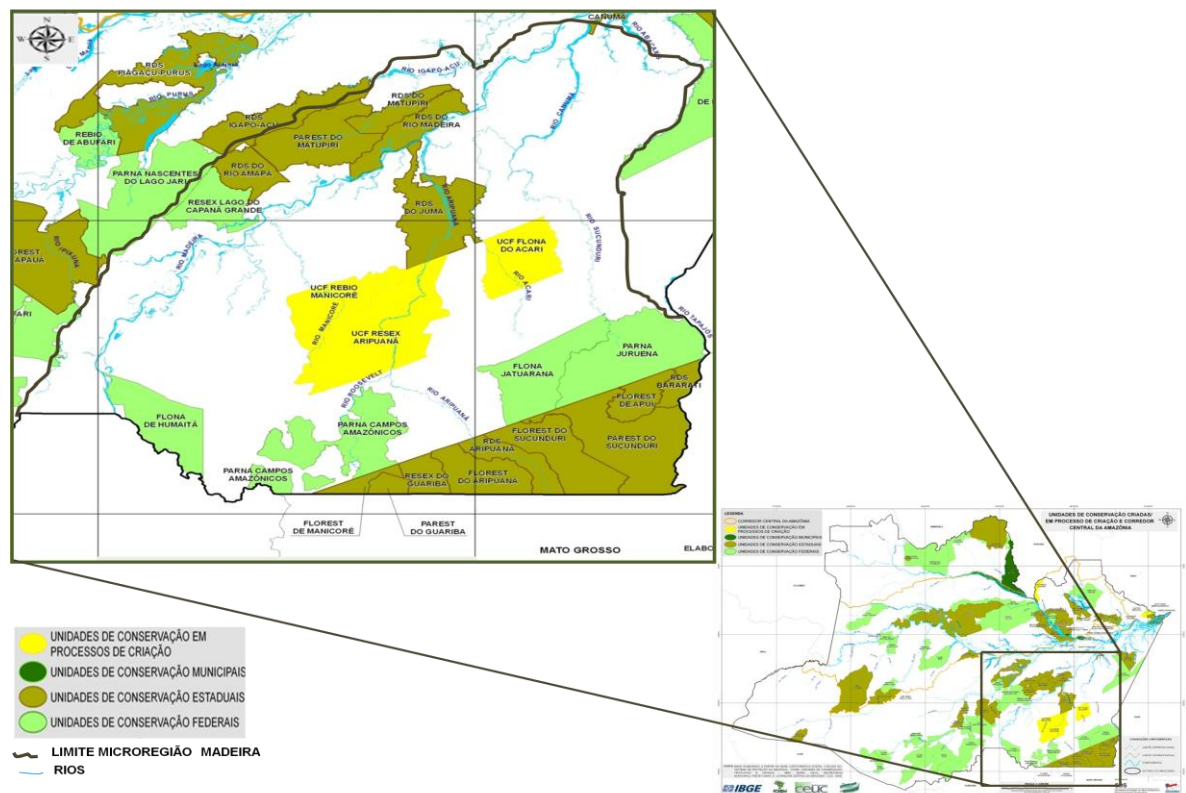


Figura 06: Unidades de Conservação - Micro Região Madeira.

Fonte: Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SDS) por meio do Centro Estadual de Unidades de Conservação (CEUC)/2008. Adaptação: Jacilene Oliveira/2010.

Partes da área ocupada pelas reservas estão incluídas as comunidades rurais, onde moram milhares de pessoas vivem a mercê das decisões políticas sobre seu espaço, pois, nas duas situações descritas anteriormente, referente às políticas de

ocupação da Amazônia e novos planos da política ambiental, pouca atenção foi e vem sendo dada a população, a não ser por medidas paliativas ou de transferência de renda.

Nos projetos desenvolvimentistas, o objetivo principal sempre foi a ocupação e a exploração dos recursos sem se preocupar com as consequências e nem com os moradores que já habitavam a região. Nas atuais políticas ambientais, a preocupação maior é a proteção da biodiversidade, enquanto as populações locais vivem o dilema da transformação de seu espaço, sem, contudo terem participação concreta nas decisões, ou ao menos terem seus anseios sociais supridos. Isso significa que a “*proteção da dignidade da vida humana*”, defendida na Lei Nacional do Meio Ambiente, pouco está sendo levada em conta.

A criação de reservas é importante, mas não basta apenas criá-las, é preciso, elaborar políticas que favoreçam o uso dos recursos naturais de maneira sustentável pela população local, como assinalou Sachs (2008). Segundo ele, sem políticas adequadas, os empresários serão sempre os beneficiados, explorando os recursos de maneira exacerbada, sem preocupação ambiental e social. A esse respeito, Becker (2008) afirma que não basta proteger a floresta. A proteção, apenas, não está conseguindo barrar a expansão da fronteira móvel comandada pelo mercado global, e tampouco atender as aspirações das populações amazônicas.

Na Micro Região Madeira vivem mais 65 mil pessoas na zona rural (IBGE, 2010). Os maiores problemas quanto à ocupação indevida do espaço e destruição da floresta afetam diretamente aos moradores das comunidades rurais que sempre tiveram suas vidas ligadas ao convívio harmonioso com a natureza. Contrastando com o convívio generoso e solidário das populações tradicionais com a natureza, a falta de uma política de utilização sustentável dos recursos naturais acaba abrindo espaço para atuação constante de empresários de todo tipo como madeireiros e agropecuaristas. Isso é também facilitado pela fraca ou quase inexistente fiscalização do poder público, de modo que cada vez mais esses chamados empreendedores vêm dominando o espaço que secularmente era ocupado pelas populações locais.

Conclusão

Um dos maiores desafios da atualidade é desenvolver a vida social no meio das floretas e às margens rios. Assim como as florestas, as pessoas que moram nela

precisam ser cuidadas e protegidas. No Rio Madeira e seus afluentes (ou às margens das rodovias) apesar de algumas políticas ambientais do Estado do Amazonas estarem chegando até a população rural, principalmente as residentes nas UC, muito ainda precisa ser feito em benefício da mesma. Muitas comunidades rurais vivem ao largo da atenção das políticas e legislações mesmo que existam e tenham sido pensadas para elas. Com isso, a população ainda vive sem perspectiva de uma melhor qualidade de vida, que poderia vir da própria utilização adequada dos recursos naturais, enquanto o avanço predatório sobre os mesmos acentua os problemas ambientais, sustentando um sistema capitalista, que pouca preocupação tem com os anseios sociais.

Refrências

BECKER, Bertha K. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? **Revista Parcerias Estratégicas**. Brasília (Ministério da Ciência e Tecnologia Centro de Estudos Estratégicos), nº 12, p. 135-160, setembro. 2001. Disponível em: <http://www.cgee.org.br/parcerias/p27.php>. Pesquisado em 10/07/10.

_____. Geografia Política e Gestão do Território no limiar do século XXI – Uma Representação a partir do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 53(3): 169-182, jul./set. 1991. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/colecao_digital_publicacoes_multiplo. Pesquisado em: 20/07/10.

BECKER, Bertha K; STENNER, Claudio. Ciência, Tecnologia e Inovação na formação da Amazônia *In Um futuro para a Amazônia*. São Paulo: oficinas de textos, 2008, p. 12-31.

BRASIL. Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

FEARNSIDE, P. M.; GRAÇA P. M. L. A. **Veias que sangram: Estradas que cortam a floresta e impacto ambiental.** Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), 2008. Scientific American Brasil. Especial Amazônia(3): 60-67, Copyright: Editora Duetto, 2008.

BR-319: A rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), 2005.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna.** São Paulo: Loyola, 1992;

LAZZARINI, Sérgio Giovanetti; FILHO, Paulo Faveret. **Grupo André Maggi: financiando um novo corredor de exportação.** 1997. Disponível em: www.pensa.org.br/anexos , Pesquisado em 15/07/10.

MORAES, Sandra Regina Ribeiro de; TUROLLA, Frederico Araújo; Visão geral dos problemas e da política ambiental no Brasil. **Informações Econômicas**, SP, v.34, n.4, abr. 2004.

SACHS, Ignacy, **Amazônia – laboratório das biocivilizações do futuro.** 2008. Disponível em : <http://diplo.uol.com.br/>. Pesquisado em: 13/07/10.

SANTOS, Milton et ali. **Território. Globalização e fragmentação.** São Paulo: HUCITEC: ANPUR, 1994.

SOARES, Ana Paulina Aguiar et ali. Transformações Econômicas e Sociais. In: **Águas Turvas: Alertas sobre as consequências de barrar o maior afluente do Amazonas.** Editora: São Paulo: International Rivers, 2008, p. 140-159.

VELHO, Otávio G. **Capitalismo Autoritário e Campesinato.** Rio de Janeiro: DIFEL, 1979.