

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GROSSO
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

YUNG FELIPE GARCIA

**A IMPLANTAÇÃO DA ZPE NA CIDADE DE CÁCERES-MT:
HISTÓRICO, PROCESSO EM CURSO E PERSPECTIVAS
SOCIAIS, ECONÔMICAS E AMBIENTAIS.**

**CÁCERES
MATO GROSSO, BRASIL.
2018**

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GROSSO
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

YUNG FELIPE GARCIA

**A IMPLANTAÇÃO DA ZPE NA CIDADE DE CÁCERES-MT:
HISTÓRICO, PROCESSO EM CURSO E PERSPECTIVAS
SOCIAIS, ECONÔMICAS E AMBIENTAIS.**

Dissertação apresentada à Universidade do Estado de Mato Grosso, como parte das exigências do Programa de Pós-graduação em Geografia para obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Aumeri Carlos Bampi

**CÁCERES-MT
2018**

Garcia, Yung Felipe

A Implantação da ZPE na cidade de Cáceres-MT: histórico processo em curso e perspectivas sociais, econômicas e ambientais./Yung Felipe Garcia. Cáceres/MT: UNEMAT, 2018.

141f.

Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado de Mato Grosso. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2018.

Orientador: Aumeri Carlos Bampi

1. ZPE. 2. Desenvolvimento. 3. Hidrovia Paraguai Paraná. I. Título.

CDU: 911.2:556(817.2)

YUNG FELIPE GARCIA

**A IMPLANTAÇÃO DA ZPE NA CIDADE DE CÁCERES, MT: HISTÓRICO,
PROCESSO EM CURSO E PERSPECTIVAS SOCIAIS, ECONÔMICAS E
AMBIENTAIS.**

Essa Dissertação foi julgada e aprovada como partes dos requisitos para obtenção do título de mestre em Geografia.

Cáceres, 27 de março de 2018.

Banca examinadora



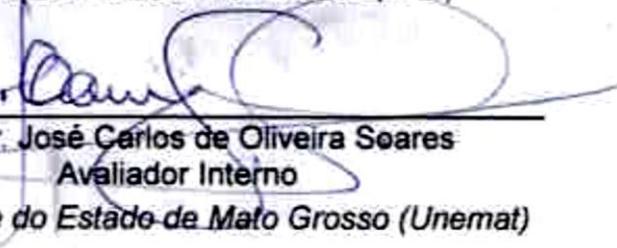
Prof. Dr. Aumeri Carlos Bampi
Orientador

Universidade do Estado de Mato Grosso (Unemat)



Prof. Dr. Carlos Alberto Franco da Silva
Avaliador Externo

Universidade Federal Fluminense (UFF)



Prof. Dr. José Carlos de Oliveira Soares
Avaliador Interno

Universidade do Estado de Mato Grosso (Unemat)



Prof. Dr. Almir Arantes
Avaliador Externo

Universidade do Estado de Mato Grosso (Unemat)

**CÁCERES
MATO GROSSO, BRASIL
2018.**

AGRADECIMENTOS

Desenvolver uma pesquisa é uma tarefa árdua, mas um desafio prazeroso cujo êxito é resultado de inúmeras parcerias.

Em primeiro lugar agradeço a Deus por ter dado sabedoria para escrever e pesquisar e forças para enfrentar a dura rotina entre trabalho, estudo e família, que cresceu com o nascimento de meu primogênito.

A minha esposa Elaine Teodoro da Silva Garcia que topou o desafio de juntos trilharmos o caminho percorrido pelo mestrado ao ponto de deixarmos nossa querida Nova Odessa-SP e nos aventurarmos a mudar para Cáceres-MT enfrentando as dificuldades renunciando nosso conforto.

Ao meu filho Lucas Felipe Garcia que mesmo nascido durante o mestrado, foi capaz de ensinar o verdadeiro sentido do amor.

Ao meu orientador prof. Dr. Aumeri, que acreditou neste estudo e com sua sabedoria e presteza contribuiu para que eu pudesse ter um enorme crescimento intelectual e me tornasse mais sensível aos problemas sócios econômicos ambientais.

Aos amigos que formei durante as aulas, cada qual com um elevado nível de conhecimento, simplicidade e companheirismo.

Aos professores que compartilharam seus saberes e deste modo cooperaram para a construção desta dissertação.

A UNEMAT pela oportunidade que me fora dada ao permitir que eu pudesse cursar um Mestrado em Geografia tão almejado.

Ao meu grande amigo Kleber Tuxen Carneiro, companheiro desde as dificuldades enfrentadas na rede pública, ao me inspirar com sua história de vida e resiliência sempre acreditando e incentivando para que seguisse nesta jornada.

A minha amiga, professora Regina de Fátima Rodrigues, sempre prestimosa, a me auxiliar no tocante a língua inglesa.

LISTA DE ABREVIATURAS

- ABRAZPE - Associação Brasileira de Zonas de Processamento de Exportação.
- ACEC - Associação Comercial e Empresarial de Cáceres.
- AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.
- AMM - Associação Mato-grossense de Municípios.
- AZPEC - Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Cáceres S.A.
- CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina e Caribe.
- CIDERC - Conselho de Integração e Desenvolvimento Regional de Cáceres.
- CMMAD - Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento.
- CNI - Confederação Nacional da Indústria.
- CODESC - Companhia de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina.
- COFINS - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social.
- CIPS - Complexo Industrial Portuário de Suape.
- CSP - Companhia Siderúrgica de Pecém.
- CZPE - Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação.
- DIRG - Distrito Industrial do Rio Grande.
- DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes.
- EIA - Estudo de Impacto Ambiental.
- FAMATO - Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Mato Grosso.
- FIOL - Ferrovia de Integração Oeste Leste.
- FTZ - Foreign Trade Zones.
- HPP - Hidrovia Paraguai-Paraná.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal.
- ICN - Índice de Concentração Normalizado.
- IDS-M - Índice de Desenvolvimento Social Municipal.
- IDZ - Industrial Development Zones.
- IFMT - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia.
- IMEA - Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária.
- INCRA - Instituto Nacional de colonização e Reforma Agrária.
- IPI - Imposto sobre Produto Industrializado.

ISO - Organização Internacional para Padronização.
MDIC - Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.
MTPAC - Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil.
OIT - Organização Internacional do Trabalho.
ONU - Organização das Nações Unidas.
PAC - Plano de Aceleração do Crescimento.
PASEP - Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público.
PIS - Programa de Integração Social.
PMSB - Plano Municipal de Saneamento Básico.
PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.
PTDRSGC - Plano Territorial de Desenvolvimento Rural Sustentável da Grande Cáceres.
RMR - Região Metropolitana de Recife.
SECEX - Secretaria de Comércio Exterior.
SEPLAN - Secretaria de Estado de Planejamento.
SICMATUR - Secretaria de Indústria, Meio ambiente e Turismo de Cáceres.
SUDAM - Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia.
SUDECO - Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste.
SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste.
UNCTAD - Conferência das Nações Unidas sobre o comércio e desenvolvimento.
UNIDO - Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial.
ZEE - Zonas Econômicas Especiais.
ZF - Zonas Francas.
ZOPERG - Companhia Administradora da ZPE do Rio Grande - RS.
ZPE - Zona de Processamento de Exportação.

TABELAS

Tabela 1-Distribuição geográfica das ZPEs e sua empregabilidade aproximada em 2014.

Tabela 2- Área dos estabelecimentos agropecuários recenseados na região Centro-Oeste de 1970 a 2006.

Tabela 3- Municípios com maior ICN e quantidade de municípios com especialização, por segmentos, em 2013.

QUADROS

Quadro 1- Gerações de municípios emancipados a partir de Cáceres-MT.

Quadro 2- Período de entrevistas e entrevistados.

Quadro 3- Diferentes conceitos de ZPE.

Quadro 4- Alguns acontecimentos que marcaram o desenvolvimento industrial do Brasil.

Quadro 5- Principais características da ZPE no Brasil.

Quadro 6 - Decretos-lei e alguns pontos sobre a criação das ZPE.

Quadro 7 -Os projetos de ZPEs brasileiras: localização e situação destas áreas.

Quadro 8 - Histórico do projeto da ZPE de Cáceres-MT: da criação aos dias atuais.

Quadro 9 - Características principais das hidrovias brasileiras.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1-** Localização do município de Cáceres-MT e seus limites territoriais.
- Figura 2-** Evolução política administrativa de Cáceres-MT.
- Figura 3-** Ao fundo marina no rio Paraguai na área urbana de Cáceres-MT, a frente um barco hotel.
- Figura 4-** Cáceres- MT -Participação das atividades econômicas no PIB entre os anos de 1999 a 2013.
- Figura 5-** Rendimento Domiciliar per capita 2010, segundo o IBGE.
- Figura 6-**Cinco principais características de uma ZPE.
- Figura 7-** Economias com zonas de processamento de exportação e partes de bens para transformação em exportações, 2006 ou ano mais recente (porcentagem).
- Figura 8-** Localização das ZPEs brasileiras e os projetos de ZPE.
- Figura 9-** Bairro criado para realocar famílias que moravam onde será construída a ZPE de Cáceres -MT.
- Figura 10** -Área da ZPE de Rio Grande- RS.
- Figura 11-** Localização ZPE de Cáceres-MT e sua distância em relação a rodovias, aeroporto e porto local (coordenada geográfica lat.16°07'27.70S long.57°41'50.61"O).
- Figura 12-** Pedra fundamental para início das obras da ZPE de Cáceres-MT.
- Figura 13-**Faixa saudando o acontecimento chamado "histórico".
- Figura 14-** Local onde será construída a ZPE de Cáceres-MT na Av. dos Costa e Faria, Distrito- Industrial, Cáceres – MT, via que liga o Distrito Industrial de Cáceres-MT a outros.
- Figura 15-** Local onde será construída a ZPE de Cáceres-MT, área destinada a ZPE utilizada para pastagem.
- Figura 16-** Destaque dos maiores efetivos bovinos (2016).
- Figura 17-** Produtividade de soja no estado de Mato Grosso, safra 2014/2015 e 2015/2016.
- Figura 18-** Índice de Gini da terra – Mato Grosso – 2014.
- Figura 19-** Evolução das exportações de Mato Grosso pelos principais países- 2010 a 2015.
- Figura 20-** Comparação entre a capacidade de cargas entre diferentes modais.
- Figura 21-** Trecho brasileiro da Hidrovia do Paraguai-Paraná. Se estende de Cáceres-MT a Foz do Rio APA-MS.

Figura 22- Escolaridade da população cacerense de acordo com faixa etária em 2010.

Figura 23- Mato Grosso – Indústria (2012) e produção de soja (2014).

Figura 24- Tarifa industrial de consumo de energia elétrica – estados e média brasileira (R\$/MWh).

Figura 25- Tarifa industrial de consumo de energia elétrica – estados brasileiros e países selecionados (R\$/MWh).

Figura 26- Evolução dos valores das exportações de Mato Grosso por produtos exportados, em milhões de dólares, 2010 a 2015.

Figura 27- Indústria de transformação por municípios no estado de Mato Grosso-2013.

Figura 28- Importância da atividade pecuária nos municípios de Mato Grosso, 2013.

Figura 29- Efluente despejado no rio na área central próximo à Secretaria da Indústria Comércio Meio Ambiente e Turismo de Cáceres (SICMATUR) - MT.

Figura 30- Resíduo sólido depositado as margens do rio Paraguai na área urbana de Cáceres-MT.

Figura 31- Margem do rio Paraguai próximo a área urbana de Cáceres-MT sendo erodida.

Figura 32- Exploração de areia no rio Paraguai nas proximidades da ponte Marechal Rondon.

Figura 33- Indústria madeireira às margens do rio.

RESUMO

O presente estudo trata sobre a implantação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Cáceres-MT, suas definições, os indicadores sócio econômicos que possam dar suporte ao projeto, as condições necessárias para sua execução e possíveis implicações à paisagem local e transformação regional. O projeto de uma ZPE na cidade de Cáceres-MT iniciou em 1990. Depois de mais de duas décadas ainda não há concretude do empreendimento. Um projeto de tamanha magnitude pode afetar a vida de muitos que, de alguma forma, terão sua vida modificada, caso haja o desenvolvimento no setor industrial gerado pela ZPE. O confronto antagônico de ideias é importante para pensarmos a ZPE e para que possamos compreender como pensam empresários, moradores locais, pesquisadores, ambientalistas, entre outros. O objetivo desta pesquisa é compreender todo esse processo de implantação da ZPE de Cáceres-MT e toda conjuntura envolvida por este projeto, suas possíveis implicações sociais, econômicas e ambientais e como é compreendida por aqueles que de forma direta ou indiretamente poderão ter suas vidas impactadas caso esse projeto se concretize, e assim poder dar uma contribuição para reflexão a respeito de sua viabilidade. Os baixos indicadores sociais de Cáceres-MT e região sustentam o discurso empresarial local que defende a ZPE como alternativa ao desenvolvimento econômico e social local e regional. O projeto se faz cercado de ceticismo em relação a sua verdadeira eficácia e a quem realmente poderá trazer algum tipo de desenvolvimento. Sua efetivação envolve o agronegócio, a qualificação de trabalhadores, a utilização da hidrovía Paraná-Paraguai, o que pode gerar sérios impactos ao rio Paraguai e bioma pantaneiro, além de necessitar de melhorias na infraestrutura básica, já muito precária, como oferta de água, energia e estradas, por exemplo. Para realização da pesquisa, foi feito um levantamento bibliográfico sobre o assunto, além de trabalho “in loco” para verificar o local escolhido para sua construção, os trechos do rio Paraguai onde será escoada a produção, análise da infraestrutura local, além de entrevistas com diferentes agentes que, de alguma forma, estão envolvidos com a ZPE. Trata-se de um projeto complexo, passível de discussão, pensando não apenas em desenvolvimento econômico, mas social e ambiental também.

Palavras-chave: ZPE, indicadores sociais, desenvolvimento, agronegócio, hidrovía Paraguai-Paraná

ABSTRACT

The present study deals with the implementation of the Export Processing Zone (ZPE) in Cáceres-MT, some definitions, the socioeconomic indicators which can support the project, the conditions which are necessary for its execution and it indicates possible implications to the local landscape and regional transformation. The ZPE project in Cáceres-MT city began in 1990. After more than two decades there isn't still anything about the enterprise. A project of such magnitude can affect many people's lives, who will have their lives, in some way, modified if there is development in the industrial sector generated by the ZPE.

The antagonistic confrontation of ideas is important for us to think about the SPA and so we can understand how entrepreneurs, local residents, researchers, environmentalists, and others think in relation to this project. The objective of this research is to understand all this process of implementation of the Cáceres-MT ZPE and all the conjuncture involved by this project, we can show social, economic and environmental implications, and how it can be understood by those who directly or indirectly, they may have their lives impacted if this project comes to be a success. And thus be able to contribute to reflection on its viability.

The low social indicators of Cáceres-MT and region support the local entrepreneurial discourse that defends the ZPE is an alternative to the economic and social development. The project is surrounded by skepticism about its true effectiveness and who can actually bring some kind of development. Its effectiveness involves agribusiness, the qualification of workers, the use of the Parana-Paraguay waterway, which can generate serious impacts to the Paraguay river and Pantanal biome, in addition to necessity of basic infrastructure improvements, which have already been very precarious, such as water supply, Energy and roads, for example. In order to carry out the research, a bibliographic survey was carried out about the subject, in addition to work "in loco" to verify the location chosen for its construction, the stretches of the Paraguay River where the production will be drained, analysis of the local infrastructure, as well as, interviews with different agents who are involved in the ZPE in some way. It is a complex project, it is a subject for discussion, it is necessary not only think about economic development, but also think about social and environmental development.

Keywords: ZPE, social indicators, development, agribusiness, Paraguay-Paraná waterway.

SUMÁRIO

1-INTRODUÇÃO	13
1.1- Percurso do estudo e procedimentos.	26
1.2- Detalhando os constructos teóricos e o método que subsidia a investigação.....	29
2- CARACTERIZAÇÃO DA ZPE	33
2.1-ZPE: exemplos deste modelo no Brasil.....	52
2.1.1-Complexo Industrial Portuário de Suape-CIPS: os desafios do desenvolvimento sócioeconômico e ambiental e as lições para a ZPE de Cáceres-MT.	54
2.1.2- A ZPE de Imbituba-SC, da promessa de desenvolvimento econômico a frustração de um sonho desfeito: um alerta a ZPE de Cáceres-MT.	59
2.1.3- ZPE de Rio Grande-RS: aquela que desapareceu sem ao menos ter surgido.	62
2.1.4-ZPE de Senador Guimard no Acre: do controle fitossanitário ao comércio externo.....	65
2.2-Histórico da criação do projeto da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Cáceres-MT, a quase 30 anos ainda em debate.	68
2.3 – Definição e organização da AZPEC.	73
3- A ZPE DE CÁCERES-MT E OS DIFERENTES FATORES RELACIONADOS A SUA IMPLANTAÇÃO.	76
3.1-O agronegócio em Cáceres-MT e sua relação com a ZPE.....	76
3.2-Hidrovia Paraguai-Paraná e a ZPE de Cáceres-MT.....	86
3.2.1-A Hidrovia Paraguai-Paraná e sua intrínseca relação com a ZPE.....	88
3.2.2-Impactos sócioambientais decorrentes do uso da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP).	93
3.3- Aspectos sócioeconômicos de Cáceres-MT e sua infraestrutura para a implantação da ZPE.	97
4- AS DIFERENTES POSIÇÕES NO TOCANTE À IMPLANTAÇÃO DA ZPE EM CÁCERES-MT.	107
4.1- A ZPE vista como essencial ao desenvolvimento local: a visão de agentes pró a sua implantação.....	108
4.2- A ZPE e os desafios na busca de um desenvolvimento sustentável.	115
CONSIDERAÇÕES FINAIS	123
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	129

1-INTRODUÇÃO

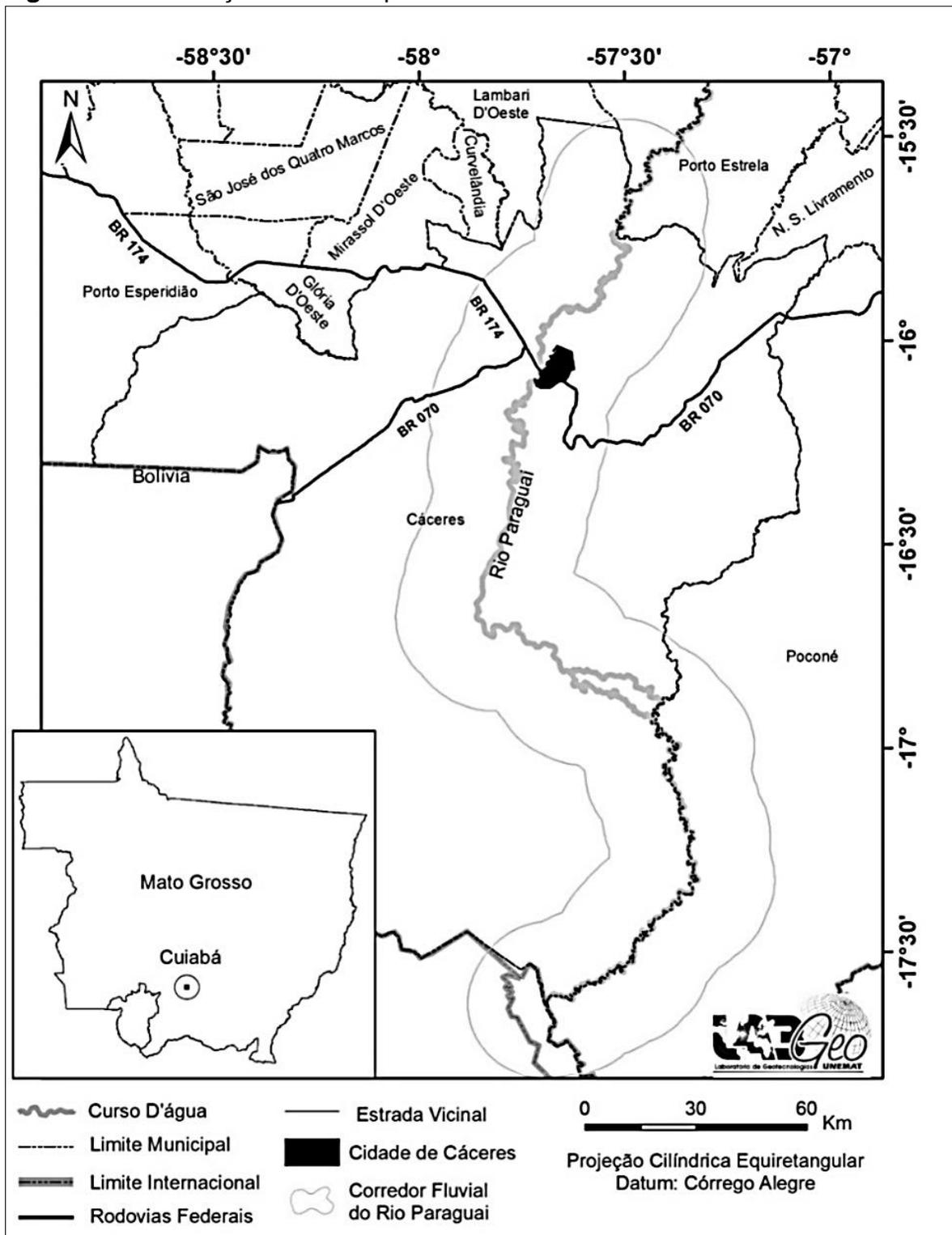
A pesquisa se desenvolve no município de Cáceres-MT, lócus de onde se pretende implantar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE). Este município está localizado a cerca de 210 km da capital Cuiabá-MT, fica a sudoeste do estado de Mato Grosso e situa-se em uma zona de fronteira terrestre com o país da Bolívia. Suas coordenadas são 16 °04'14", latitude sul e 57° 40' 44", longitude oeste, integra a microrregião do alto Pantanal e a mesorregião do centro-sul-mato-grossense.

A respeito de seus limites territoriais, limita-se ao norte com Mirassol d'Oeste-MT, Lambari d'Oeste-MT, Barra do Bugres-MT e Curvelândia -MT, a nordeste com Porto Estrela- MT e Nossa Senhora do Livramento-MT, a leste e sudeste com Poconé-MT, a sul, sudoeste e oeste com o país Bolívia e a noroeste com Porto Esperidião-MT e Glória d'Oeste-MT. Em seu território se localizam a BR 174 (de Mato Grosso a Venezuela), a BR 070 (de Brasília-DF a Cáceres-MT), além das rodovias estaduais MT 388, MT 343, MT 170 e MT 175.

O município de Cáceres-MT possui uma população estimada em 91.271 (IBGE, 2017) sendo o 5º município mais populoso do estado de Mato Grosso, atrás apenas de Cuiabá (551.098), Várzea Grande (252.596), Rondonópolis (195.475) e Sinop (113.099), apresenta-se com baixa densidade demográfica, com 3,61 hab./km², em um território de 24.593.031 km², um dos mais extensos do estado mesmo tendo sofrido um processo de desmembramento, conforme o leitor poderá verificar mais adiante, quando arrazoarmos sobre a história de constituição do município.

A figura 1 apresenta a localização do município de Cáceres-MT.

Figura 1:- Localização do município de Cáceres-MT e seus limites territoriais.



Fonte: KREITLOW, J. P.; NEVES, S. M. A. S.; NEVES, R. J., 2008.

O surgimento da cidade de Cáceres-MT remonta ao início do século XVIII com a ocupação da margem esquerda do rio Paraguai. Esta ocupação teve como propósito

impedir a evasão de impostos. A cidade era considerada um ponto muito estratégico pois permitia o escoamento do ouro através do rio Paraguai, rumo à antiga capital do estado, Vila Bela da Santíssima Trindade-MT (MENDES, 1992).

O município de Cáceres-MT, antes denominada Vila Maria do Paraguai tem sua formação ligada a disputas territoriais entre Portugal e Espanha, sua fundação data de 1778 e foi fruto de uma expansão político/territorial e de defesa de fronteiras com os domínios espanhóis na fronteira oeste do país.

A região é palco de tensões principalmente devido a Guerra do Paraguai (1864 a 1870), sendo que, logo após o término desta guerra, a navegação pelas águas do Rio Paraguai ficou mais intensa, reforçando a importância deste rio nos fluxos migratórios e comerciais internos e externos.

Desde sua fundação Cáceres-MT atende a interesses externos, muitas vezes alheios aos anseios de necessidades locais. Segundo Pinho (2011) esse período é marcado pelo aumento do transporte de mercadorias vindas da Europa atendendo sobretudo as famílias mais abastadas, a história da formação de Cáceres-MT traz consigo essa característica de comercialização com o mercado externo.

Ainda recorrendo ao autor supramencionado (2011, p.66) “não eram apenas mercadorias que aportavam em Vila Maria do Paraguai, também desembarcavam ideias, ciência, modas e modismos transformando a paisagem e a economia local.”

Já nas primeiras décadas do século XX, a agora chamada São Luiz de Cáceres era considerada uma das cidades mais importantes do estado de Mato Grosso, neste período sua economia tinha como base o comércio externo de produtos primários e a pecuária, destaque até os dias de hoje. De acordo com Arruda (2011, p.96).

A cidade de São Luiz de Cáceres, nesse período, era considerada uma das mais importantes, no conjunto das cidades de Mato Grosso. Constantemente, a apontavam como a terceira praça comercial do estado, especializada na exportação de produtos extrativistas e na criação e aproveitamento do gado bovino.

Historicamente as atividades econômicas desenvolvidas em Cáceres-MT impulsionaram a atração de trabalhadores tanto brasileiros como de outros países, havendo um significativo aumento demográfico. Para Arruda (2011, p.97):

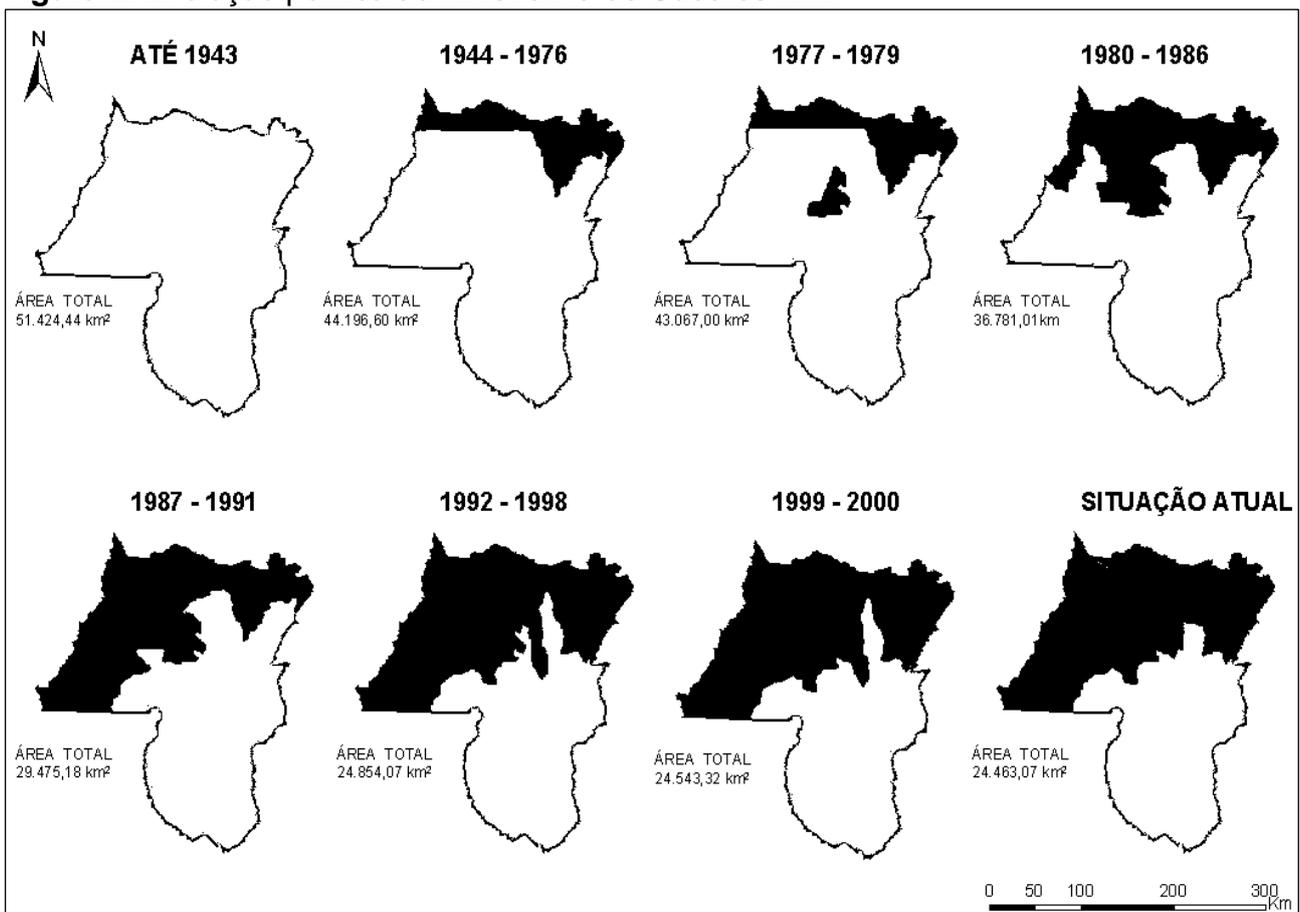
Cáceres era vista como importante centro de atração de trabalhadores, porque estes partiam dela para as matas de extração da poaia e da borracha, assim como para empregar-se nas grandes propriedades situadas no município⁸¹. Em números demográficos, na década de 1910, havia cerca de quatorze mil

habitantes, somando os que viviam no centro urbano, nas propriedades ao longo dos rios e nas povoações pertencentes aos distritos de Barra do Rio Bugres e Taquaral. A quase totalidade desses moradores era de nacionalidade brasileira, mas havia muitos estrangeiros como bolivianos, paraguaios, sírios, portugueses, italianos, alemães, franceses e argentinos.

No entanto, devido a políticas de integração nacional implementadas pelo Governo Federal a partir da década de 1970, Cáceres-MT, com diversos desmembramentos perde grande parte de seu território. Esta transformação político-administrativa do território municipal é apresentada na figura 2.

As políticas integracionistas de 1970 tinham como objetivo anexar os grandes vazios demográficos ao processo produtivo brasileiro, portanto contribuíram para a ocorrência do processo de migração para Cáceres-MT. Em decorrência do aumento populacional, muitos povoados se emanciparam, trazendo como consequência uma redução da área territorial deste município (COSTA E SILVA, 1994).

Figura 2: Evolução política administrativa de Cáceres-MT.



Ainda sob o viés histórico é importante destacar que municípios como Mirassol

d'Oeste-MT, Rio Branco-MT, Salto do Céu-MT, Jauru-MT, Porto Esperidião-MT, Pontes e Lacerda-MT, São José dos Quatro Marcos-MT, Araputanga-MT, Reserva do Cabaçal -MT, Figueirópolis -MT, Porto Estrela -MT, Glória d'Oeste-MT e Lambari d'Oeste-MT faziam parte do município de Cáceres-MT se emanciparam.

A título de elucidação, Ferreira (2014, p.2) fez uma breve explanação sobre a região na qual está inserida Cáceres-MT, destacando suas principais características.

No contexto estadual, esta região é a menos desenvolvida economicamente, com baixa densidade demográfica, baixo fluxo populacional e baixa representatividade política, havendo de se considerar ainda as consequências – benéficas ou não – a maioria dos municípios se encontrar na zona de fronteira Brasil/Bolívia, bem como o potencial turístico de algumas localidades.

Ainda recorrendo a Ferreira (2013, p.146), o autor utiliza o conceito de município “mãe” para destacar a influência da Cáceres-MT, “mãe” aos municípios “filhos” que surgiram com seu desmembramento.

O quadro 1 apresenta os municípios separados em “gerações” de acordo com a cronologia em se emanciparam.

Quadro 1 – Gerações de municípios emancipados a partir de Cáceres-MT.

MÃE	1ª Geração	2ª Geração	3ª Geração
Cáceres	Barra do Bugres	Arenápolis	Nova Marilândia Santo Afonso
		Tangará da Serra Denise Nova Olímpia Porto Estrela	
	Mirassol D'Oeste	Araputanga	Indiavaí
		São José dos Quatro Marcos	
		Glória D'Oeste	
	Rio Branco	Reserva do Cabaçal	
		Lambari D'Oeste	
	Salto do Céu		
	Jauru	Figueirópolis D'Oeste	
		Porto Esperidião	
Curvelândia			

Fonte: Elaborado por Ferreira, 2014.

No tocante aos aspectos naturais é um município constituído com os biomas pantanal (50%), cerrado (30%) e floresta (20%), possui o clima Tropical com duas estações definidas (seca no inverno e úmida no verão) e sua temperatura varia entre de 32°C e 21° C e a sua precipitação média é de 1.335 mm/ano (NEVES et al.,2011). Seu relevo é plano e/ou levemente ondulado à direita do Rio Paraguai, com topografia predominante acidentada à esquerda, com presença de região montanhosa em cordilheiras com escarpas. Ao sul, apresenta extensa área de planície pantanosa, seu solo é predominantemente formado por podzólicos, latossolos, areias quartzosas, litólicos, plintossolos e planossolos (Prefeitura Municipal 2017).

Sobre sua hidrografia o município se situa na Bacia Hidrográfica do Rio Paraguai tendo como principais cursos d'água os rios: Paraguai e seus afluentes Jauru, Sepotuba e Cabaçal, entre outros.

A história de Cáceres-MT, bem como sua formação cultural e econômica está intimamente atrelada ao rio Paraguai que viu em suas margens, em especial à esquerda, surgir a cidade que leva o apelido de “princesinha do Paraguai”. A figura 3 apresenta um trecho do rio na área urbana de Cáceres-MT.

Figura 3- Ao fundo marina no rio Paraguai na área urbana de Cáceres-MT, a frente um barco hotel.



Fonte: arquivo pessoal, 2016.

A navegação pelo rio Paraguai contribuiu para o desenvolvimento do comércio regional, em especial com a cidade de Corumbá-MS, estabelecendo atividades industriais em usinas de açúcar e charqueadas. Desta forma o rio se apresenta como um elo entre as comunidades locais e os povos de outras regiões.

Foi por intermédio do rio Paraguai que Cáceres-MT se desenvolveu econômica e socialmente. Suas águas "serenas" são um convite ao comércio e ao turismo. No entanto foi com a interligação rodoviária, que houve um grande aumento populacional, estabelecendo uma via migratória à outras regiões do país, atraídos pelo slogan das "terras baratas."

A construção de rodovias e propagandas por parte do Governo Federal anunciando terras fartas e baratas foram fatores que impulsionaram uma onda migratória por Mato Grosso rumo a Região Norte, sob a intuição de integração ao restante do país (MARTINS et al. 2017, p128).

Na então chamada BR-029, iniciada em 1943 e finalizada na década de 1960, ligando Porto Velho a Cuiabá, formavam-se colônias que impulsionavam a economia local. O Governo Federal considerava a estrada um desbravamento fundamental para a integração da região e estimulava, por campanhas de publicidade, muitos migrantes, acenando com terras fartas e baratas. Cientes ou não dos riscos, muitos enfrentavam dificuldades que não estavam na propaganda: doenças, falta de moradia e precárias condições de sobrevivência.

O município de Cáceres-MT se destaca também na prática do turismo de contemplação¹ (ecoturismo, pois se explora um ambiente pouco alterado) e o turismo de pesca, pois todos os anos ocorre o Festival Internacional de Pesca de Água Doce (FIPE), atraindo, em média, um público circulante de 250 mil pessoas (dados da prefeitura municipal, 2016), registrado em 1992 pelo Guinness Book como o maior festival de pesca embarcada em água doce do mundo.

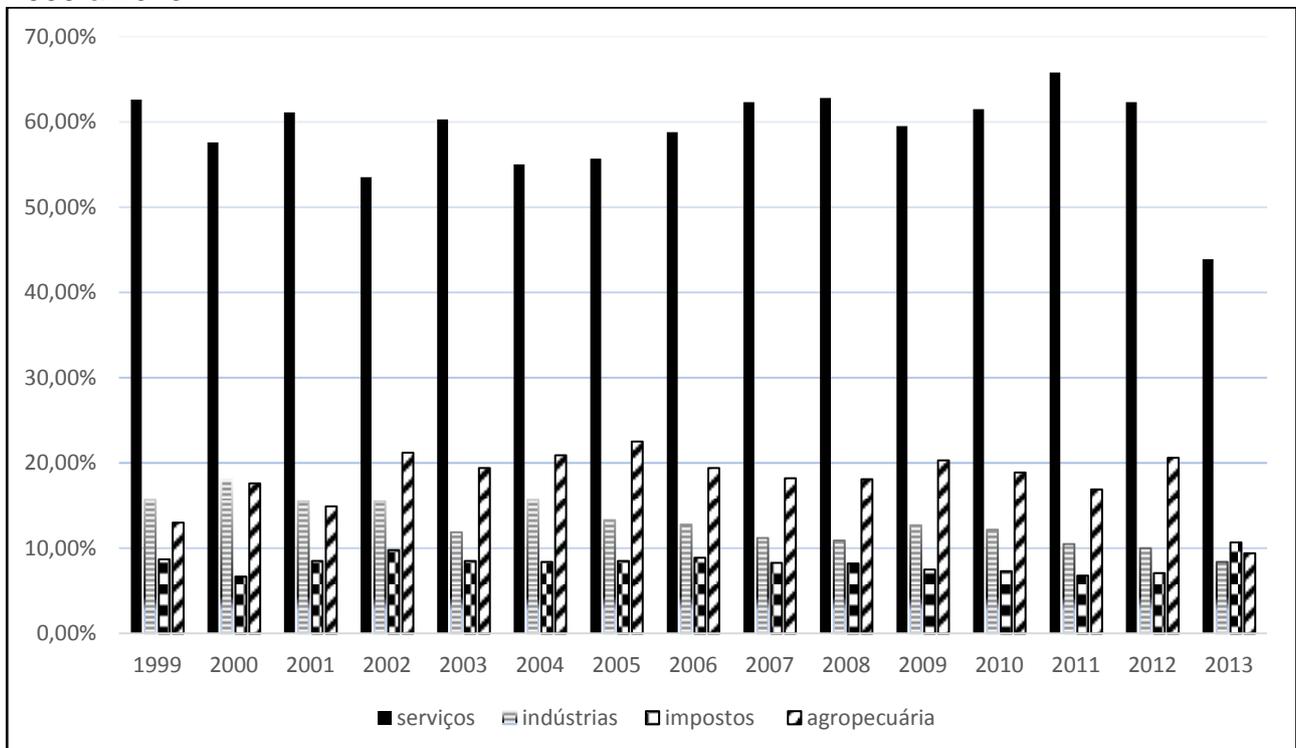
Por ser uma cidade com mais de duzentos anos possui um rico conjunto de casarões históricos preservados e tombados pelo Patrimônio Histórico Nacional, retratando os tempos áureos da economia baseada no comércio com a cidade de Corumbá-MS através do rio Paraguai. Nas relações comerciais, eram exploradas

¹ O turismo de contemplação é um ramo do ecoturismo que tem como um de seus instrumentos a interpretação ambiental. Esta envolve a satisfação, o interesse e compreensão do meio ambiente, assim como a permissão humana de viver e sentir a essência da natureza, usufruindo-se de seus recursos de forma harmônica e sustentável. Inúmeros podem ser os elementos de contemplação na natureza, tais como paisagens, sons, cores, formas, grupos vegetais e os mais diversos grupos animais. (MAMEDE, S.B.; ALHO, C. J.R., 2004, p.2).

atividades agropecuárias (charque e couro) e extrativistas (como poaia e borracha). Havia, ainda, estabelecimentos de usinas de açúcar e charqueadas em fazendas locais.

Já o setor industrial se apresenta de forma pouco expressiva, uma vez que o destaque é o setor terciário como maior gerador de divisas no município. A figura 4 representa as diferentes atividades econômicas em um período de 14 anos. Os dados demonstram que neste período a participação do setor industrial na composição do PIB municipal sempre teve menor arrecadação do que serviços e atividades agropecuárias, com exceção para o ano de 1999, havendo queda nos últimos anos.

Figura 4-Cáceres- MT -Participação das atividades econômicas no PIB entre os anos de 1999 a 2013.



Fonte: IBGE,2013.

Nota- se, portanto, a partir da breve contextualização histórica até aqui percorrida, que o município em questão, apresenta vínculos expressivos com o mercantilismo comercial, ora por demandas internacionais (historicamente situadas), ora em decorrência de reivindicações internas, sejam na esfera nacional, ou mesmo estadual. Resta, no entanto, saber, se as demandas locais estariam inclusas neste rol de interesses (uma das razões que engendrara a presente investigação). Nesse sentido, nos aproximando do objeto de investigação dessa dissertação, sob a égide do discurso de fomentar o

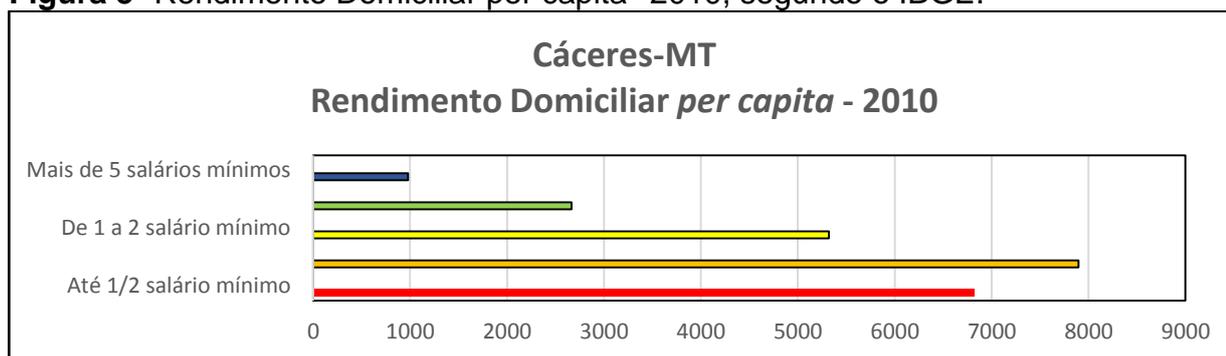
desenvolvimento econômico surge, então, a denominada: Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

Contudo, há muito a ser discutido em relação à eficácia da ZPE no desenvolvimento do comércio exterior. Entretanto é preciso buscar compreender se o crescimento da produtividade industrial e os fluxos de mercadorias comercializadas e tecnologia nas mais distintas classes sociais contribuirá para a construção de um desenvolvimento mais sustentável e menos concentrador de riquezas, notadamente no que diz respeito às comunidades que são diretamente afetadas com a implantação desse espaço de viabilidade comercial.

Não sem razão, a implantação de ZPE acaba por ser usada enquanto discurso "polítiquero" ao abrigo de pretensos indicadores socioeconômicos, a fim de justificar tal empreendimento. Levar desenvolvimento para uma determinada região é uma das bandeiras erguidas pelos defensores da ZPE, porém, basta saber que tipo de desenvolvimento estamos falando e para quem ele se destina.

Segundo discursos proferidos por políticos e empresários locais as Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) constituem um importante instrumento capaz de criar espaços produtivos, os quais podem impulsionar a economia local e regional. Ao que parece, tal aceção não é diferente no que tange a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) a ser implantada em Cáceres-MT.

Figura 5- Rendimento Domiciliar per capita²-2010, segundo o IBGE.



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

²É a média das rendas domiciliares per capita das pessoas residentes em determinado espaço geográfico, no ano considerado. Considerou-se como renda domiciliar per capita a soma dos rendimentos mensais dos moradores do domicílio dividida pelo número de seus moradores. Acesso em: <http://tabnet.datasus.gov.br/tabdata/LivroIDB/2edrev/b08.pdf>

A figura 5 apresenta o Rendimento Domiciliar per capita (IBGE 2010), como é possível observar há uma predominância de residências com rendimento de $\frac{1}{2}$ a 1 salário mínimo apenas, seguido por até $\frac{1}{2}$ salário mínimo, indicadores como estes dão suporte para o discurso desenvolvimentista que acredita ser a ZPE o caminho para transformar Cáceres-MT em uma cidade com melhores condições de vida aos seus munícipes.

O movimento desenvolvimentista que se orienta por questões meramente econômicas vêm a quase 30 anos tentando implantar esse empreendimento industrial em Cáceres-MT, sua base legal ocorreu através do Decreto nº 99.043/1990 (BRASIL 1990). É com o intuito de fomentar o processo industrial local e regional visando à exportação que se pretende implantar a ZPE de Cáceres-MT, porém se faz necessário um estudo acerca de sua viabilidade e a contribuição ao desenvolvimento socioeconômico do município. Neste sentido a presente pesquisa se objetiva.

Quando se pensa em desenvolvimento industrial e suas implicações para a vida dos moradores locais, torna-se necessário discutirmos antes os efeitos e significado do termo “desenvolvimento”, visto que em diferentes épocas esse conceito teve inúmeras interpretações. Para Vasconcellos e Garcia (1998, p.205):

O desenvolvimento, em qualquer concepção, deve resultar do crescimento econômico acompanhado de melhoria na qualidade de vida, ou seja, deve incluir as alterações da composição do produto e a alocação de recursos pelos diferentes setores da economia, de forma a melhorar os indicadores de bem-estar econômico e social (pobreza, desemprego, desigualdade, condições de saúde, alimentação, educação e moradia)

Sob o prisma econômico, “desenvolvimento é, basicamente, aumento do fluxo de renda real, isto é, incremento na quantidade de bens e serviços por unidade de tempo à disposição de determinada coletividade” (FURTADO, 1961, p.115-116).

Já para Oliveira, G.B. (2002, p.40).

O desenvolvimento deve ser encarado como um processo complexo de mudanças e transformações de ordem econômica, política e, principalmente, humana e social. Desenvolvimento nada mais é que o crescimento – incrementos positivos no produto e na renda – transformado para satisfazer as mais diversificadas necessidades do ser humano, tais como: saúde, educação, habitação, transporte, alimentação, lazer, dentre outras

Neste estudo, o conceito de desenvolvimento não se mede apenas pelo viés econômico, mas também pelos aspectos sociais e ambientais, formando um todo harmonizado, com bem advogou Oliveira, G.B. (2002, p.43):

O objetivo da sustentabilidade social é melhorar os níveis de distribuição de renda, com a finalidade de diminuir a exclusão social e a distância (econômica) que separa as classes sociais. Pensar em desenvolvimento é, antes de qualquer coisa, pensar em distribuição de renda, saúde, educação, meio ambiente, liberdade, lazer, dentre outras variáveis que podem afetar a qualidade de vida da sociedade.

Ainda sobre desenvolvimento, segundo Oliveira, G, B. (2002, p.28) “para atingir o desenvolvimento humano, tem-se que reduzir a exclusão social, caracterizada pela pobreza e pela desigualdade”, situação bastante evidente na cidade de Cáceres-MT e região Sudoeste e Oeste do estado de Mato Grosso.

De acordo com a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), a definição para desenvolvimento possui as seguintes características:

Satisfazer as necessidades e as aspirações humanas é o principal objetivo do desenvolvimento. Nos países em desenvolvimento, as necessidades básicas de grande número de pessoas – alimento, roupas, habitação, emprego – não estão sendo atendidas. Além dessas necessidades básicas, as pessoas também aspiram legitimamente a uma melhor qualidade de vida. Num mundo onde a pobreza e a injustiça são endêmicas, sempre poderão ocorrer crises ecológicas e de outros tipos. Para que haja um desenvolvimento sustentável, é preciso que todos tenham atendidas as suas necessidades básicas e lhes sejam proporcionadas oportunidades de concretizar as suas aspirações e uma vida melhor (1991, p.46-47).

Para Jatobá (2009, p.49) o desenvolvimento para ser considerado sustentável deve atender alguns critérios defendendo que: “passaria a ser necessário equilibrar os aspectos econômico, social e ambiental do desenvolvimento, em contraposição à ideia de se associar desenvolvimento exclusivamente a crescimento econômico.”

Nesse sentido, a implantação da ZPE em Cáceres-MT apresenta condições ambivalentes, em outras palavras traz à tona discursos antagônicos, a despeito do discurso sobre o (pretense) desenvolvimento, em princípio parecer alvissareiro, seus efeitos podem ser desastrosos e irreversíveis, uma vez que seu funcionamento pode gerar impactos ao bioma local, afetando a sobrevivência de populações dependentes do rio Paraguai caso o escoamento de sua produção utilize a Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP) deste modo, pode comprometer seriamente os recursos naturais locais do frágil bioma pantaneiro. Ademais, é necessário saber como serão desenvolvidas as atividades industriais e que efeitos sociais, econômicos e ambientais poderão produzir. A partir dessas inquietações realiza-se o presente estudo.

O estudo apresenta no primeiro capítulo a caracterização do que é uma ZPE, bem como o resgate histórico, suas principais características, áreas geográficas onde este

modelo se insere, seu surgimento no Brasil. São trazidos alguns exemplos nacionais, até chegar na especificidade local: o ideário de implantação na urbe de Cáceres-MT.

No segundo capítulo abordam-se as possíveis implicações advindas da implantação da ZPE no município estudado. Para cada aspecto mencionado é feito uma análise procurando discutir se a ZPE é importante, ou não, para se pensar um modelo possível de desenvolvimento que se pretende em Cáceres-MT. Duas categorias geográficas são úteis para se entender o objeto de pesquisa, o lugar e o território (territorialidade).

Para Silva, C.A.F. (1993, p.49) algumas características do território merecem ser destacadas:

A construção do território resulta da articulação de duas dimensões principais, uma mais material e ligada à esfera político-econômica, outra mais imaterial ou simbólica, ligada sobretudo à esfera da cultura e do conjunto de símbolos e valores partilhados por um grupo social. Assim, a princípio, há três possibilidades na fundamentação dos territórios, conforme estejam mais ligados a uma ou outra destas três esferas da sociedade. Num sentido mais material-funcionalista, o território pode estar vinculado tanto ao exercício do poder e ao controle da mobilidade via fortalecimento de fronteiras, quanto à funcionalidade econômica que cria circuitos relativamente restritos para a produção, circulação e consumo.

O modelo ZPE pressupõe a existência de uma determinada área limitada e uma relação de poder entre as forças hegemônicas (políticos, empresários, entre outros) e a mão de obra a ser empregada.

Neste estudo desenvolvida a relação entre o local e o global se faz notória. O lugar a ser implantado a ZPE é compreendido de diferentes maneiras pela população local. Há uma identidade cultural e social construída ao longo dos anos de forte influência com o rio Paraguai e seus biomas, mas também a industrialização voltada ao mercado externo expressada pela Zona de Processamento revela quanto o lugar pode ser modificado para atender os espaços de produção global dentro da visão funcional estabelecida pela divisão internacional do trabalho e produção. Santos (1996, p.273) concebe que "cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente".

Pensando em uma geografia crítica, que faz uma reflexão sobre os conflitos sociais, a concepção de lugar está vinculada a questões políticas e econômicas. Por lugar temos como um espaço onde se apresentam elementos históricos e culturais, desenvolve-se uma identidade e revelam suas especificidades, as contradições da

globalização se materializam no lugar de acordo com suas particularidades e possibilidades (CAVALCANTE 1998).

Para Carlos (1996, p. 16) o lugar se apresentaria como “o ponto de articulação entre a mundialidade em constituição e o local, enquanto especificidade concreta e enquanto momento”. O lugar sofre influência das relações econômicas mundiais, de acordo com Harvey (1992, p. 221):

“a acumulação de riqueza, de poder e de capital passou a ter um vínculo com o conhecimento personalizado do espaço e o domínio individual dele. Do mesmo modo, todos os lugares ficaram vulneráveis a influência direta do mundo mais amplo graças ao comércio, a competição intraterritorial, a ação militar, ao influxo de novas mercadorias, ao ouro e a prata etc.”.

No que diz respeito ao método que balizou esse estudo, adotou-se como subsídio de análise o materialismo histórico dialético, pensando que a ZPE embora não esteja ainda totalmente construída (há apenas no momento a pedra fundamental), já produz efeitos visíveis de transformação do espaço geográfico e conflitos sociais como, por exemplo, a realocação de famílias que antes moravam onde ocorrerá a construção da infraestrutura necessária para a atividade fabril.

O último capítulo procura fazer uma análise das falas de diferentes atores moradores de Cáceres-MT, cada qual com um certo envolvimento com a implantação da ZPE. Neste capítulo buscou-se descrever de forma fiel como cada entrevistado pensa a ZPE, seus desafios, os possíveis benefícios de seu funcionamento ou as preocupações decorrentes de sua relação com a HPP e uma possível onda migratória. As falas de foram extremamente importantes, por meio delas se pensou na categoria lugar, e deste modo deu-se a devida importância aqueles que poderão viver esse pretense “desenvolvimento.”

Considerações finais a respeito do que foi discutido em relação a ZPE e a cidade de Cáceres-MT foram feitas ao final deste estudo de modo a estabelecer um posicionamento do autor e assim contribuir a futuras discussões a respeito do tema pretendido.

Este estudo tem como principal objetivo, lançar luz às discussões que envolvem a implantação na ZPE no município de Cáceres-MT, ao passo que as discussões relativas a ZPE deixem o lugar comum, ou mesmo fiquem circunscritas às visões instrumentalistas/desenvolvimentistas, sob pretense desenvolvimento. Visa ainda discutir que tipo de desenvolvimento se pretende e a quem ele alcança, sem a aspiração de se

encerrar o assunto, mas com a intenção de contribuir e fomentar outros pesquisadores à realizarem investigações que debruçam acerca desse mote.

1.1- Percurso do estudo e procedimentos.

O estudo assenta-se em uma abordagem quali-quantitativa. A acepção aqui empregada de quali-quantitativo, diz respeito aos procedimentos científicos, cujo trato detalhe em sua forma natural, os pensamentos, representações, crenças e valores, de todo tipo e tamanho de coletividade, sobre todo tipo de tema que lhe diga respeito (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2005)

Como procedimentos a investigação foi realizada, num primeiro momento, com a pesquisa documental e bibliográfica em fontes diversas para um embasamento teórico e argumentativo sobre o assunto em questão. Buscou-se informações em diferentes bancos de dados como órgãos públicos ou entidades privadas capazes de dar um suporte ao entendimento do que é o projeto ZPE e de quais fatores permeiam esta investida.

É importante frisar que os estudos realizados para elaboração desta pesquisa foram feitos com base em diferentes fontes bibliográficas sobre os temas que permeiam a ZPE, uma vez que a mesma ainda se encontra em vias de implementação.

A coleta de dados para dar suporte a pesquisa foram feitas por meio de informações obtidas pelos entrevistados, também junto a órgãos públicos e através de bibliografias referentes ao tema.

Ocorreu uma abordagem descritiva, expondo ações empreendidas de modo a buscar fazer um possível prognóstico a respeito de impactos que podem ser gerados caso a ZPE de Cáceres-MT seja implantada. Com este método foi possível identificar a situação atual e o posicionamento de determinados "personagens" que de certa forma estarão envolvidos neste processo (GIL, 2010; COLLIS; HUSSEY, 2005).

No segundo momento foram realizadas entrevistas semiestruturadas com uso de gravador e troca de mensagens eletrônicas (e-mail) para registro das percepções dos entrevistados a respeito da implantação da ZPE na cidade de Cáceres-MT.

As entrevistas ocorreram em períodos distintos e foram realizadas de modo semiestruturado, o que possibilitou ao entrevistado uma maior liberdade ao expor suas ideias e pensamentos.

Sobre a duração, as mesmas ocorreram através de encontros onde foram gravados com as devidas autorizações, durando uma média de 30 minutos para cada entrevistado, menos ao engenheiro civil, um dos idealizadores da implantação da ZPE em Cáceres-MT. Para este entrevistado ocorreram dois encontros sendo que no primeiro ocorreu a coleta de documentos que contribuíssem a pesquisa, e no segundo encontro conversou-se a respeito do primeiro Estudo de Impacto Ambiental-EIA³ elaborado para a implantação da ZPE. Neste caso o entrevistado preferiu que fossem enviadas questões via e-mail e não gravadas como os demais, o que foi respeitado.

Foram realizadas oito entrevistas com representantes de diferentes grupos, órgãos ou entidades para contribuir na reflexão de como é pensada a ZPE e assim poder ter elementos capazes de se obter argumentos prós e contras sua implantação. As entrevistas foram realizadas no período compreendido entre 11 de agosto de 2016 a 2 de outubro de 2017, conforme quadro 2:

Quadro 2: Período de entrevistas e entrevistados.

Período	Entrevistado	Procedimentos
11/8/2016 e 13/10/2016	Um dos idealizadores da ZPE, conhecido Engenheiro Civil local	Conversa pessoal e posteriormente houve troca de mensagens via e-mails (dois encontros).
11/8/2016	Promotor de justiça de Cáceres-MT.	Conversa pessoal com gravação autorizada da entrevista.
12/8/2016	Professora em Ecologia da UNEMAT Campus de Cáceres-MT	Conversa pessoal com gravação autorizada da entrevista.
15/9/2016	Ex-morador da área destinada a construção da ZPE	Conversa pessoal com gravação autorizada da entrevista.
15/9/2016	Presidente da ACEC (Cáceres-MT)	Conversa pessoal com gravação autorizada da entrevista.
15/9/2016	Tenente Coronel, da Marinha Fluvial de Cáceres-MT.	Conversa pessoal com gravação autorizada da entrevista.
14/9/2016	Secretaria de indústria de Cáceres-MT (SICMATUR)	Conversa pessoal com gravação autorizada da entrevista.
2/10/2017	Presidente da Associação de pescadores profissionais de Cáceres- MT	Conversa pessoal com gravação autorizada da entrevista.

Fonte: elaboração do autor, 2017

As afirmações dos entrevistados foram categorizadas, observando dois grupos: aqueles que destacam mais os problemas que podem surgir com a implantação da ZPE e aqueles que dão maior ênfase às vantagens que esse parque industrial pode trazer a

³ EIA/RIMA, “em síntese, nada mais é que um estudo das prováveis modificações nas diversas características sócioeconômicas e biofísicas do meio ambiente que podem resultar de um projeto proposto” (OLIVEIRA,2007, p.81).

Cáceres-MT e região. Em ambos relatos são pontuados aspectos positivos e negativos a respeito da ZPE. Nas entrevistas é possível perceber de modo claro que há dois grupos distintos: os defensores da implantação e os contrários a este modelo industrial.

No tocante às entrevistas, a investigação trabalhou com o conceito de entrevista compreensiva. “O objetivo da entrevista compreensiva é quebrar essa hierarquia, o tom que se deve buscar é muito mais próximo de uma conversa entre indivíduos iguais” (KAUFMAN, 2013, p. 79), através de snowball⁴ (bola de neve), definindo dois polos diferenciais de interpretação: os prós e contras com a finalidade de verificar onde os discursos se constituem como possibilidades de diálogos e interconexões ou então de conflitos sócio territoriais e ou socioambientais.

No tocante ao tipo de entrevista, a entrevista compreensiva busca compreender o que pensam os sujeitos entrevistados, com perguntas semiestruturadas, permitindo uma maior liberdade nas respostas. O pesquisador busca se inserir no universo do sujeito pesquisado, se abre ao saber nativo e a partir desta relação formula hipóteses acerca da pesquisa.

De acordo com Silva, R.de F. (2002, p.1), a Entrevista Compreensiva constitui-se como uma “metodologia que se organiza por meio da palavra percebida como ato concreto do sujeito, como guia da realidade social, como meio de expressão da cultura”.

Para Kaufmann (2013, p.80) o entrevistado e seu conhecimento são valorizados:

“o informante se surpreende por ser ouvido profundamente e se sente elevado, (...) a um papel central. Ele não é vagamente interrogado a respeito de sua opinião, mas por aquilo que possui, um saber precioso que o entrevistador não tem”.

Mais do que apresentar dados que sustentem a importância da ZPE para o desenvolvimento de Cáceres-MT e região ou que a considere uma ameaça ao meio ambiente e gerador de impactos socioeconômicos, as entrevistas coletadas fornecem subsídios para o entendimento sobre a realidade em que estão inseridas.⁵

⁴ Essa técnica é uma forma de amostra não probabilística utilizada em pesquisas sociais onde os participantes iniciais de um estudo indicam novos participantes que por sua vez indicam novos participantes e assim sucessivamente, até que seja alcançado o objetivo proposto (o “ponto de saturação”). O “ponto de saturação” é atingido quando os novos entrevistados passam a repetir os conteúdos já obtidos em entrevistas anteriores, sem acrescentar novas informações relevantes à pesquisa. (ALBUQUERQUE ,2009).

⁵ Ainda a respeito da importância da interação entre entrevistado e entrevistador, Kaufmann (2013, p. 99) diz: Quando o investigador consegue penetrar o mundo do informante, quando encontra algumas categorias centrais de seus mecanismos identitários, aquele que fala é pego na armadilha de suas próprias palavras:

De suma importância para a análise da pesquisa a respeito da implantação da ZPE foi realizado um trabalho “in loco”, no local onde será construída e no seu entorno, analisando a infraestrutura necessária como rodovias e locais possíveis de escoamento do que será produzido.

1.2- Detalhando os constructos teóricos e o método que subsidia a investigação.

Conforme afirmado anteriormente o estudo é norteado pelo materialismo histórico dialético, onde se busca compreender a sociedade a partir da configuração real e objetiva de seu modo de produção econômico. Para isto foi iniciado o resgate do processo de construção da ideia de implantação da ZPE de Cáceres-MT e as questões que envolvem a sociedade inserida neste local.

Havendo um jogo de interesses na implantação da Zonas de Processamento de Exportação- ZPE entre um grupo que pensa exclusivamente no crescimento econômico e um outro grupo que se preocupa com os impactos que podem ser gerados ao rio Paraguai e seus biomas, caso por suas águas venha a ocorrer o transporte de mercadorias oriundos da ZPE através da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP).

O método histórico dialético contribui na análise de posições que são antagônicas em uma sociedade conflitiva, como exposto por Karl Marx. Ressalta-se que no contexto atual, uma das situações que expressa conflito, além da exploração do homem pelo homem é também a questão da exploração da natureza e sua degradação por forças capitalistas que no contexto da fronteira de expansão tratam a natureza apenas como recurso econômico.

Os elementos básicos do pensamento dialético estão na tese, antítese e síntese, onde a tese é uma afirmação ou situação inicial, a antítese é o conflito da tese. Desse conflito aparece a síntese, que é uma condição nova que leva dentro de si elementos resultantes desse choque.

quanto mais elas vão longe, mais ele se empenha, paralelamente, em ordenar aquilo que ele diz sobre si mesmo, pois é sua vida, seu eu, que estão em jogo.

A síntese transforma-se em uma nova tese, que se contrapõe com uma nova antítese, criando uma síntese, num cenário complexo e contraditório.

A análise de um objeto de estudo realizada na ciência geográfica vem se transformando ao longo do tempo. Nos primórdios essa análise era baseada no determinismo de Ratzel, para esta corrente de pensamento o homem era produto das condições do meio que vivia. As transformações ocorridas no pós-Guerra transformam essa neutralidade e ao materialismo histórico dialético de Karl Marx, coube fazer uma busca na história, com suas lutas de classe e seus conflitos, estabelecendo, assim, uma relação dialética em que se tem a tese.

As pesquisas desenvolvidas na ciência geográfica encontraram no materialismo histórico dialético um método capaz de pensar de forma crítica o modo em que as lutas de classes contribuem na produção do espaço geográfico. Após a segunda Guerra Mundial, com base nas ideias marxistas, o pensamento geográfico se renova dando espaço a chamada Geografia Crítica.

O método de pesquisa baseado no materialismo histórico dialético tem como base os pensamentos de Karl Marx, pensador do século XIX que buscou fazer uma análise das relações capitalistas no modo de produção e suas contradições na sociedade. Possui três pontos básicos a saber: o Materialismo, a História e a Dialética.

Podemos definir o Materialismo como uma concepção filosófica que destaca a matéria (daí o termo materialismo) como o início e o fim de qualquer ser, coisa ou fenômeno do universo, Alves (2010, p.1) sobre o materialismo afirma-se:

[...] para os materialistas, a única realidade é a matéria em movimento, que, por sua riqueza e complexidade, pode compor tanto a pedra quanto os extremamente variados reinos animal e vegetal, e produzir efeitos surpreendentes como a luz, o som, a emoção e a consciência. O materialismo contrapõe-se ao idealismo, cujo elemento primordial é a ideia, o pensamento ou o espírito.

Ao pensarmos na implantação da ZPE em Cáceres-MT devemos fazer uma reflexão a respeito do processo produtivo industrial em um mundo marcado por um maior intercâmbio comercial entre os países numa vertente neoliberal, analisando as complexas relações sociais existentes e o reflexo destas transformações no espaço geográfico.

Já o termo histórico está relacionado com as ciências sociais estudando a vida social e suas manifestações, descrevendo as transformações que ocorrem em um determinado intervalo de tempo e lugar. No caso do marxismo o destaque maior está em relação ao estudo científico dos diferentes modos de produção, em especial no modo de

produção capitalista e suas contradições entre duas classes: a burguesia detentora do capital e meios de produção e as classes dos proletariados, trabalhadores que tem apenas a força de trabalho. Nesta pesquisa se faz um resgate histórico de modo a buscar a compreender a dinâmica que envolve a transformação do espaço geográfico na região de Cáceres-MT e as transformações da sociedade até os dias atuais.

É através da história de uma determinada sociedade que temos ferramentas capazes de possibilitar a compreensão de suas transformações sociais, os diferentes agentes destas transformações e como o espaço geográfico foi modificado até os dias atuais.

Complementando o método temos a dialética de Hegel que é a ideia dos pensamentos contrários. Por meio da dialética temos o confronto de ideias contraditórias, é uma tensão entre afirmação e negação, e da negação da negação, segundo Alves (2016, p.3) o método materialismo histórico dialético pode ser definido assim:

O materialismo histórico dialético designa um conjunto de doutrinas filosóficas que, ao rejeitar a existência de um princípio espiritual, liga toda a realidade à matéria e às suas modificações. É uma tese do marxismo, segundo a qual o modo de produção da vida material condiciona o conjunto da vida social, política e espiritual. É um método de compreensão e análise da história, das lutas e das evoluções econômicas e políticas.

No método materialismo histórico dialético é de suma importância compreender categorias como modos de produção, relações sociais, trabalho, alienação do trabalho, apropriação de recursos naturais, há também outros conceitos que permitam pensar a ideia ZPE como a globalização, Divisão Internacional do Trabalho (DIT), neoliberalismo entre outros.

Na pesquisa, a crença no desenvolvimento que a implantação da ZPE poderá trazer ao município de Cáceres-MT é a tese defendida por seus idealizadores. A antítese é a de que esse implemento trará benefício a poucos e poderá gerar mais ônus que bônus, em especial ao ambiente natural e aos moradores que dependem do rio Paraguai para retirar seu sustento. Por fim, a síntese, de que a ZPE deve ser bem planejada e pode até gerar empregos e contribuir na melhoria de vida de alguns trabalhadores desde que não se esqueça que o desenvolvimento deve ser econômico, social e ambiental. Deste modo os pontos contraditórios se fundem dando origem a outra compreensão dos fatos.

A geografia é uma ciência que deve analisar de forma crítica a realidade que nos rodeia e as relações sociais que transformam o espaço geográfico. Assim o método

dialético ao permitir o confronto de ideias se torna extremamente útil a esta proposta. Para Oliveira, A.S. (1990, p.2-3):

Fazer Geografia, conforme a perspectiva do método dialético, assenta-se no confronto de ideias, o que equivale a reconhecer que o pensamento elaborado, uma vez estabelecido, vai ser confrontado com um novo pensamento, criando assim uma tensão entre os dois modos de pensamento.

Ainda sobre o materialismo histórico, Oliveira, A.S. (1990, p.3) ressalta que “o materialismo histórico parte da premissa de que o modo de produção da vida material condiciona o conjunto dos processos da vida social, política e cultural”.

Oliveira, A.S. (1990, p. 22) considera que a pesquisa geográfica deve ser feita mediante uma reflexão radical (buscar a origem do problema), crítica (colocar o objeto do conhecimento em um ponto de crise), e total (inserir o objeto no contexto do qual é parte integrante).

Sobre os objetivos do materialismo histórico dialético, Alves (2008, p.234) dispõem sobre a definição e suas principais características: uma das características dessa corrente é a análise das contradições postas pelo modo de produção capitalista na sociedade, através de uma abordagem histórica e dialética.

2- CARACTERIZAÇÃO DA ZPE.

O presente capítulo busca caracterizar a ZPE, seu histórico e principais características tanto a nível mundial como local, de modo a possibilitar pensar de forma crítica sobre este instrumento de desenvolvimento industrial.

As Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) tem sua origem no país da Irlanda no ano de 1959 por meio de seu governo. Seu surgimento buscou incentivar o desenvolvimento industrial do país, estimulando a transferência de tecnologia, diversificando produtos e gerando empregos de modo a contribuir ao aumento da renda e diminuição da emigração que se apresentava em um crescente (RYAN 2002, p.22).

A ZPE pode ser definida segundo a Associação Brasileira de Zonas de Processamento de Exportação (ABRAZPE) como:

“Distritos industriais incentivados, onde as empresas neles localizadas operam com suspensão de impostos, liberdade cambial (podem manter no exterior, permanentemente, as divisas obtidas nas exportações) e procedimentos administrativos simplificados - com a condição de destinarem pelo menos 80% de sua produção ao mercado externo.” (ABRAZPE,2016).

No entendimento de Lindner (1993, p.16) Zona de Processamento de Exportação (ZPE) podem ser consideradas como:

“Ilhas industriais que formam enclaves dentro do território aduaneiro⁶ nacional e que usualmente estão situadas nas imediações de porto e/ou aeroporto internacional. A totalidade da produção dessas zonas é normalmente destinada à exportação de matéria prima, produtos intermediários⁷, equipamentos e maquinários necessários à produção não estão sujeitos ao pagamento de tributos aduaneiros.

⁶ O valor das mercadorias para fins de incidência de direitos aduaneiros *ad valorem* sobre mercadorias importadas. Na maioria das vezes, o valor aduaneiro da mercadoria é encontrado a partir do seu valor FOB (Free on Board), acrescido dos valores do frete e seguro internacionais, convertendo-se esses valores para Reais, por meio da taxa de câmbio do dia do registro da importação.

⁷ Produto Intermediário (assim denominado porque proveniente de indústria intermediária própria ou não) é aquele que compõe ou integra a estrutura físico-química do novo produto, via de regra sem sofrer qualquer alteração em sua estrutura intrínseca. Exemplos: pneumáticos, na indústria automobilística e dobradiças, na marcenaria, compondo ambos os respectivos produtos novos (sem que sofram qualquer alteração em suas estruturas intrínsecas) - o automóvel e o mobiliário; a cola, ainda na marcenaria, que, muito embora alterada em sua estrutura intrínseca, vai integrar o novo produto - mobiliário. Decisão Normativa CAT 02/82 Regimes Aduaneiros Especiais são operações do comércio exterior em que as importações/exportações gozam de benefícios fiscais como isenção, suspensão parcial ou total de tributos incidentes. (Receita Federal artigos 307 a 503).

A ZPE necessita de um conjunto de condições necessárias para que possa se desenvolver e atingir seus objetivos de forma satisfatória visando o aumento da exportação. Segundo Araújo (2014, p.21):

É imprescindível ao bom funcionamento de uma ZPE que a mesma ofereça uma série de facilidades de ordem estrutural, como a proximidade a portos e aeroportos, facilidade de transporte, construções industriais padronizadas e serviços de suporte, nesses, incluídos o fornecimento de água, energia e telecomunicações, além de outros suportes sócio comerciais, como bancos, agentes marítimos, seguradoras, postos de saúde, restaurantes, agências de controle alfandegário etc.

Vale salientar que além dos setores produtivos, as ZPEs são consideradas como importante estímulo para o setor de prestação de serviço. Geralmente são instaladas próximo a portos e aeroportos visando facilitar o escoamento de produções e produtos rumo ao mercado externo. Essa localização estratégica é segundo Araújo (2014, p.20).

Mais atrativo aos investidores estrangeiros e empresas multinacionais, que prioritariamente estão interessados em reduzir seus custos de produção, custo logístico para o escoamento tornando seu produto mais competitivo no cenário internacional.

A criação da ZPE na Irlanda denominada de Shannon Airport Development Company foi considerada a primeira do mundo. Localizada no entorno do aeroporto de Shannon, a ZPE serviu para estimular a industrialização irlandesa, que, entre outras medidas, abriu mão de impostos de matéria prima, padronizou fábricas com todos os serviços de infraestrutura necessários, instalou maquinários e removeu a burocracia para favorecer a produção imediata destas áreas (RYAN, 2002).

A economia irlandesa sofreu uma transformação. Anteriormente era baseada em gêneros agrícolas. Com o advento da ZPE desenvolveu seu parque industrial com produção de alta tecnologia gerando mais de 110 companhias e criando mais de 10 milhões de empregos.

De acordo com Moraes (2015) além da ZPE existem outras definições a áreas que visam a produção industrial para o mercado externo. Organizações internacionais como a UNCTAD (Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento), UNIDO (Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial), OIT (Organização Internacional do Trabalho) e o Banco Mundial possuem diferentes definições. Para a OIT a ZPE é uma categoria onde outras espécies de zonas se incluem

e para o Banco Mundial ela é tratada como uma das espécies de um gênero maior que são as Zonas Econômicas Especiais.

Dependendo do país ou região e os objetivos que esperam serem alcançados, mecanismos semelhantes a ZPE podem ser denominados como: Zonas Francas - ZF (América do Sul, Espanha e França), Zonas Livres, Maquiladoras que se destacam na fronteira EUA e México (México, América Central e Caribe), Zonas de Processamento de Exportação - ZPE (Brasil, Irlanda, Taiwan), Zonas Econômicas Especiais - ZEE (China, Índia, Rússia, Ucrânia), “Industrial Development Zones”- IDZ (África do Sul), “Foreign-Trade Zones”- FTZ (Estados Unidos) e “Industrial Development Zones” IDZ (Austrália), ambas com o propósito de estimular a produção voltada à exportação, em áreas delimitadas e com incentivos fiscais.

Essas diferentes nomenclaturas surgiram pela necessidade de se diferenciar as Zonas Econômicas por suas novas funções e formas (MORAES,2015). Algumas definições são apresentadas por April (2008, p.3) no quadro 3:

Quadro 3- Diferentes conceitos de ZPE.

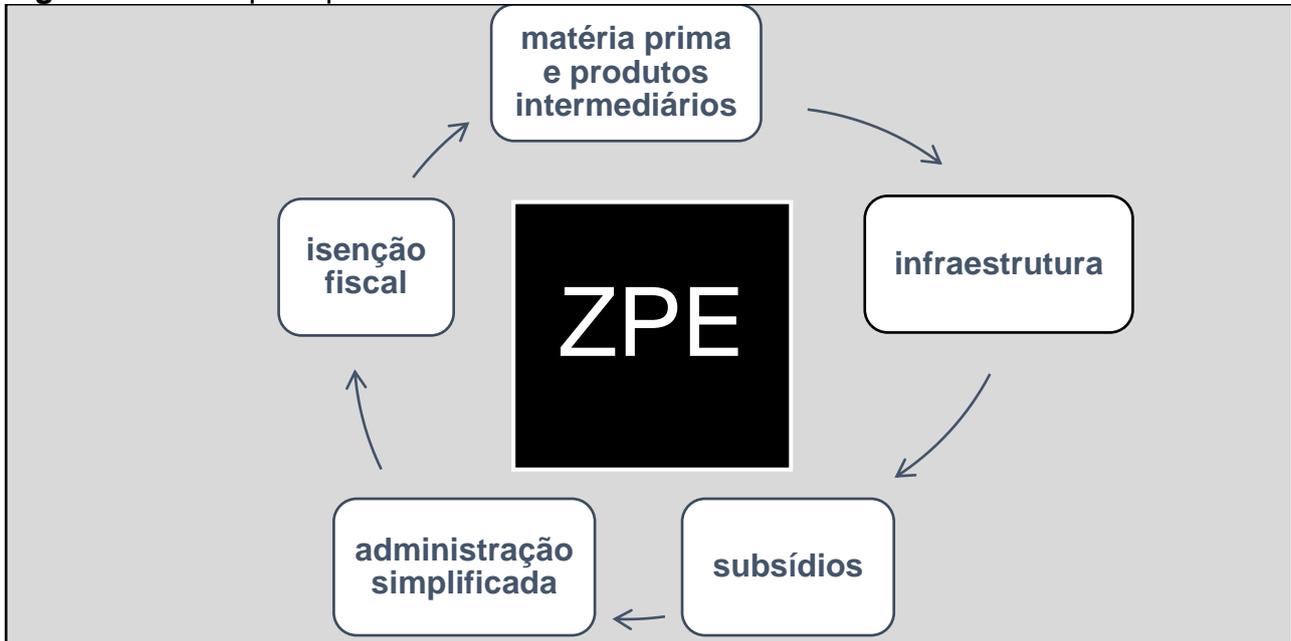
Tipos de zonas	
Nomenclatura	Descrição
Zona de Livre Comércio	São zonas cercadas, livre de tarifas, e oferecem facilidades logísticas, facilidades para o armazenamento e distribuição, operações de transbordo e reexportação
Zona de Processamento de Exportações	São áreas industriais voltadas primariamente ao mercado externo. Zonas híbridas, são geralmente divididas em uma área geral para todas as empresas e uma área específica para as predominantemente exportadoras.
Zonas empresariais	Possuem o objetivo de revitalizar áreas urbanas e rurais específicas através da provisão de incentivos e financiamentos.
Porto Franco	Geralmente ocupam grandes áreas. Abarcam diversas atividades incluindo turismo e vendas a varejo. Permite residência dentro do local e oferece uma série abrangente de incentivos e benefícios.
ZPE "Single Factory"	Oferecem benefícios para empresas individuais, independente da localização.
Zonas Especializadas	Incluem parques de ciência e tecnologia, zonas petroquímicas, parques logísticos e outros.

Fonte: April (2008).

Algumas características sobre a ZPE merecem ser destacadas, pensando assim Warr (1989, p.35) cita cinco características que se aplicam a todas: “importação de matérias-primas e produtos intermediários livres de impostos, isenção temporária do imposto de renda de pessoa jurídica, administração simplificada, fornecimento específico

de infraestrutura e serviços públicos subsidiados”. A figura 6 faz um esboço das características principais de uma ZPE.

Figura 6– Cinco principais características de uma ZPE.



Fonte: Baseado em Warr 1989.

As matérias-primas e produtos intermediários necessários para a atividade industrial da ZPE podem ser importadas com isenção de impostos, além disso os produtos podem ser exportados sem pagamento de impostos de exportação ou venda.

A isenção fiscal caracteriza-se com a redução ou eliminação, direta ou indireta, do respectivo ônus tributário, oriundo de lei ou norma específica (portal tributário,2017).

Outra característica essencial a implantação de uma ZPE diz respeito da infraestrutura local, constituída por uma área cercada e monitorada em seus acessos por agentes aduaneiros para que seja impedido um possível contrabando de materiais isentos de impostos, impedindo sua venda ao mercado interno. Também é necessário a oferta de uma infraestrutura básica como estradas, portos ou aeroportos de modo a favorecer o escoamento do que se produz, além de energia elétrica, saneamento básico e sistemas de comunicação.

A desburocratização também é característica de uma ZPE. Ela deve possuir uma administração simplificada com menores exigências em relação a documentação alfandegaria, matérias-primas e bens de capital importados diferenciando de outras empresas que não se enquadram neste regime, em muitos casos cria-se uma administradora para fazer a mediação entre governo e empresas.

Os subsídios podem ser oferecidos pelo poder público como ressalta Warr (1989) afirmando que tarifas elétricas, prédios fabris padronizados (construídos e administrados por autoridades governamentais) taxas de aluguel mais baratas do que taxas comerciais e industriais vigentes são alguns exemplos de benefícios concedidos as ZPEs.

A respeito do capital empregado e do espaço físico a ZPE pode ser segundo Moraes (2015, p.17):

Essas zonas econômicas podem ser públicas ou privadas e para efeitos alfandegários elas podem ser fechadas ou abertas. Elas são fechadas (cercadas) quando estão dentro ou próximas de centros urbanos ou de várias vias de acesso; e abertas quando estão instaladas em áreas isoladas e acesso restrito.

O sucesso apresentado pela ZPE irlandesa serviu como modelo de estratégia industrial a outras regiões do planeta. Na década de 60 foi a vez de alguns países latino americanos e asiáticos, influenciados por modelos indianos de 1965, que desenvolverem suas ZPEs.

Na América Latina o destaque são as fábricas maquiladoras instaladas no México a partir dos anos 60, com ações governamentais cujo objetivo é fomentar a industrialização do país.

Podemos destacar na Ásia o caso da Coreia do Sul que entre 1970 e 1973 teve a instalação de duas ZPE chamadas de “Masan EPZ”. Estas foram as primeiras gerações asiáticas, com o seu desenvolvimento ocorreram um grande avanço tecnológico com a siderurgia e construção naval na segunda metade da década de 1970.

A China, hoje uma potência econômica com destaque a produção industrial, iniciou em 1978, com a reforma de seu líder Deng Xioping, mudanças que criaram condições para o desenvolvimento econômico do país com a instalação das chamadas Zonas Econômicas Especiais (ZEEs). Desse modo o governo chinês se aproximou do ocidente absorvendo seu capital, tecnologia e modelos de administração, por tudo isso nos anos 80 e 90 houve uma política de abertura ao capital externo contribuindo ao crescimento de suas exportações.

Por meio das ZEEs o desenvolvimento tecnológico da China teve grande avanço, as ZEEs se transformam nas Zonas de Desenvolvimento Tecnológico (ZDT) e absorveram tecnologia do exterior, assim o número de ZDT saltou de 33 em 1994 para 56 em 2004.

De acordo com Araújo (2014, p.23):

“As ZEEs chinesas permitiram a delimitação dos espaços geográficos da China, em contato com o exterior. Mas estas áreas seriam, simultaneamente, zonas que absorviam o que o exterior tinha de positivo e o que era necessário à reforma econômica da China: capitais, conhecimento, tecnologia, mão-de-obra qualificada. Era objetivo das zonas econômicas atrair investimento estrangeiro, produzir para a exportação, desenvolver o comércio exterior chinês, criar postos de trabalho. “

Ainda de acordo com Araújo (2014), as ZPEs foram importantes para o desenvolvimento da economia chinesa, empregando em 2012 por volta de 12 milhões de pessoas (dados da Federation of Indian Chambers of Commerce & Industry), já para Arrighi (2008) os recursos oriundos das ZPE chinesas contribuíram para a modernização e acesso ao ensino superior, com destaque a grandes projetos de infraestrutura.

As indústrias mais importantes estabelecidas nessas áreas são têxteis, vestuário, logística, alta tecnologia, química e farmacêutica.

O continente africano também apresenta exemplos de implantação da ZPE, como no caso das ilhas Maurício que em 1970 possuía uma economia dependente da exportação da cana de açúcar uma vez que sua economia era de base agrícola. Essa situação começa a mudar quando empresários começam a importar matérias primas da China para produzir peças de vestuário visando a exportação a Europa. Nos anos de 1971 a 1973 outros setores foram desenvolvidos pelas ZPEs como a indústria química, cerâmica, plástico e eletrônicos.

Tabela 1 -Distribuição geográfica das ZPEs e sua empregabilidade aproximada em 2014.

Área geográfica	Estimativa do número de trabalhadores	Número de ZPEs
Ásia	55.741.147	900 a mais
América Central e México	5.252.216	155
Oriente Médio	1.043.597	50
África do Norte	643.152	65
África subsaariana	860.474	90 a mais
Estados Unidos	340.000	713
América do Sul	459.825	43
Economias de Transição	1.400.379	400
Região do Caribe	546.513	250
Oceano Índico	182.712	1
Europa	364.818	50
Pacífico	145.930	14
Total	65.980.763	3500 a mais

Fonte: ILO 2014, p. 3.

A tabela 1 apresenta as áreas geográficas onde se localizam as ZPEs pelo mundo, o número de trabalhadores empregados por ela e o número de estabelecimentos, destaque para o continente asiático que possui o maior número de ZPE de acordo com dados de 2014.

As mais distintas ZPEs devem ser instrumentos usados para gerar renda e emprego em diversos países, porém este modelo deve ser bem analisado para que se possa discutir sua real eficácia e se atende aos objetivos que se propõem.

O modelo de produção seguido por uma ZPE faz parte de um processo de integração comercial entre os países que vem se acentuando na segunda metade do século XX e início do século XXI, esse complexo processo chamado de globalização possui uma tendência de homogeneizar tanto costumes como atividades econômicas. Haesbaert (2007, p.40) reforça esse pensamento:

A ideia de globalização, no fim do século XX, remete de imediato a uma imagem de homogeneização sociocultural, econômica e espacial. Homogeneização esta que tenderia a uma dissolução das identidades locais, tanto econômicas quanto culturais, em uma única lógica, e que culminaria em um espaço global despersonalizado.

O modo de produção desenvolvido por uma ZPE é fruto de uma política neoliberal, cujo mercado surge de uma necessidade criada para atender aos anseios do mundo globalizado. Por meio de uma abertura econômica e comercial proporcionada pela ação de governos locais, empresas transnacionais e suas subsidiárias se instalam nas mais diversas regiões do planeta sobre o discurso de geração de empregos, em uma busca por acúmulo de capital, assim transformando o espaço geográfico onde se inserem. Para Harvey (2005, p.73) o neoliberalismo pode ser definido como:

O neoliberalismo é, em primeiro lugar, uma teoria das práticas político-econômicas que propõe que o bem-estar humano pode ser melhor promovido liberando-se as liberdades e capacidades empreendedoras individuais no âmbito de uma estrutura institucional caracterizada por sólidos direitos a propriedade privada, livres mercados e livre comércio.

São objetivos principais de uma ZPE segundo ABRAZPE (2017):

- Atrair investimentos estrangeiros voltados para as exportações;
- Colocar as empresas nacionais em igualdade de condições com seus concorrentes localizados em outros países, que dispõem de mecanismos semelhantes;
- Criar empregos;
- Aumentar o valor agregado das exportações e fortalecer o balanço de pagamentos;

- Difundir novas tecnologias e práticas mais modernas de gestão;
- Corrigir desequilíbrios regionais.

Para Silva e Parente (2008, p.99) a implantação de uma ZPE não contribui apenas ao aumento do comércio externo, mas traz outras vantagens.

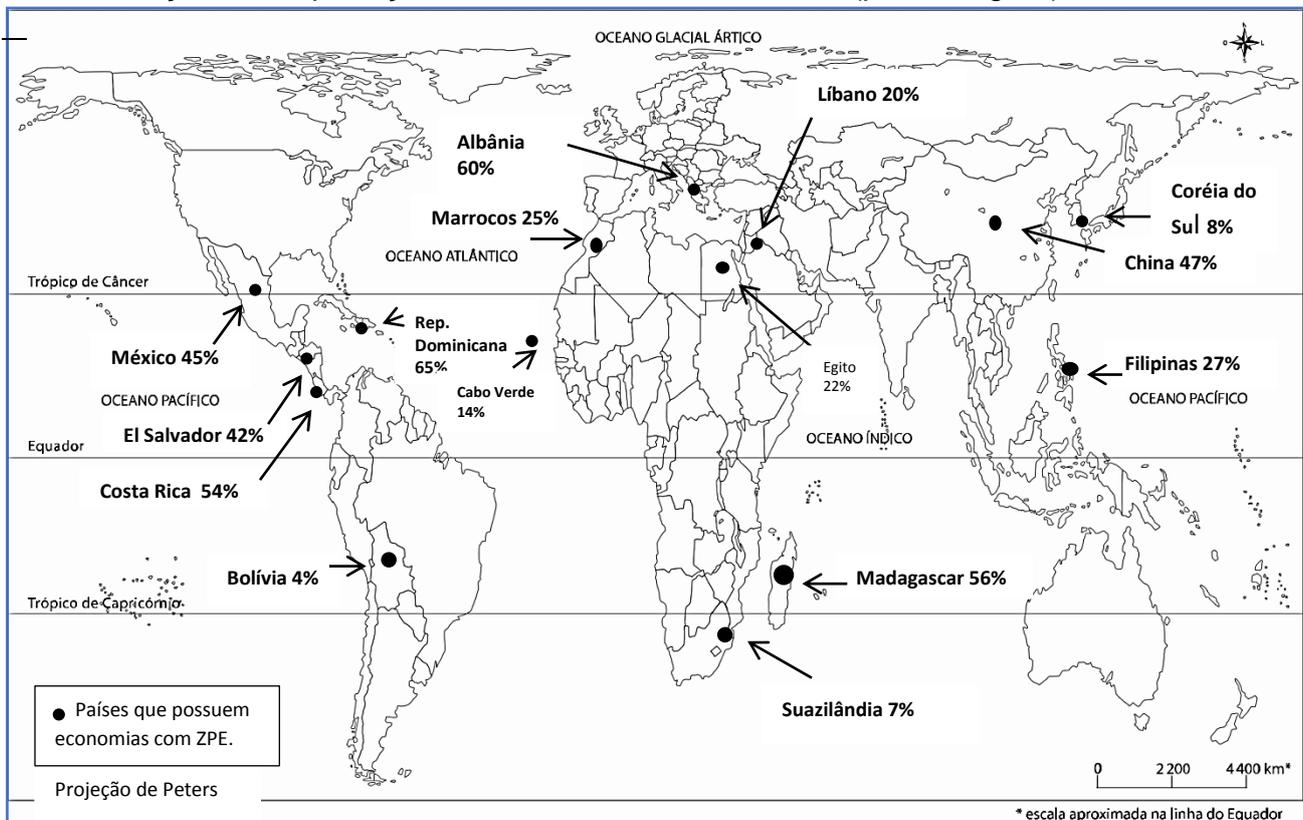
Nesse sentido, o comércio não fica restrito somente a produtos materiais e se expande pelas áreas da informação, do conhecimento, da tecnologia e da cultura, estando essas temáticas em pauta nas discussões dos Organismos Internacionais que deliberam sobre as questões multilaterais de comércio.

Na defesa da ZPE, Silva e Parente (2008, p.101) justificam suas principais contribuições para determinado local:

Em síntese, são diversas as justificativas para buscar-se inserção no comércio internacional sob a ótica das ZPEs: aumento de oportunidades de negócios; posicionamento competitivo; desenvolvimento nacional, local e regional; e o desenvolvimento profissional com nichos de mercados diversos.

Para muitos países as ZPEs e similares são os grandes responsáveis pela participação na exportação, conforme apresentado na figura 7:

Figura 7- Economias com zonas de processamento de exportação e partes de bens para transformação em exportações, 2006 ou ano mais recente (porcentagem).



Fonte: Baseado em OCDE/OMC, 2013a. p.143.

A eficácia da ZPE como um instrumento capaz de reduzir desequilíbrios regionais, gerar empregos e absorver tecnologia é discutível.

Há autores que questionam a ideia de que a implantação de uma ZPE trará certo desenvolvimento. Cário (1988) escreve a respeito e destaca que as vantagens fiscais concedidas podem influir na queda de receita tributária, somando-se a isso os gastos públicos na construção de uma infraestrutura básica necessária ao funcionamento de uma ZPE, acarretando uma elevação do déficit público “... um mecanismo que em vez de contribuir para a diminuição do déficit público, simplesmente provoca a sua elevação, (1988, p. 13).”

Um artigo importante onde se discutiu a eficácia ou ineficiência do modelo da ZPE foi “ZPEs no Brasil: fora de tempo e de lugar” de Serra (1988). Neste artigo Serra elenca vários pontos sobre a ineficácia de uma ZPE. Pode-se destacar desde tráfico de divisas e contrabando até a dificuldades de controle de áreas físicas das ZPEs, pois exige grande mão de obra a sua fiscalização. A respeito da mão de obra a ser contratada para a atividade fabril, Serra (1988) afirmou que são utilizadas grande quantidade de mão de obra não qualificada.

O Manual Sindical das Zonas de Processamento de Exportação elaborado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 2014 apresenta dados sobre a empregabilidade das ZPEs pelo mundo bem como o perfil e condições de seus trabalhadores. Segundo o relatório as ZPEs e similares empregam cerca de 66 milhões de pessoas em 130 países e territórios. As estimativas afirmam que as ZPEs apresentam menos de 0,5% dos empregos do mundo.

Em alguns países o número de empregos gerados pelas ZPEs é grande, já em outros não é muito expressivo.

Países localizados no sudeste asiático como Filipinas (37%) e Vietnã (788%) além de Sri Lanka (56%) localizado ao sul do país da Índia e Marrocos (103%) localizado ao noroeste do continente africano, apresentaram altos índices na geração de empregos através das ZPEs entre os anos de 2002 e 2006.

Há outros países, entretanto, em que a geração de empregos por esse modelo industrial é pouco expressiva. Dados de 2005 apresentam a porcentagem de trabalhadores empregados como Índia (1%), Costa Rica (2,09%), República Dominicana (4,83%), Honduras (2,16%) e México (3,41%).

Embora possa contribuir na geração de emprego local as ZPEs se caracterizam, em muitos casos, pela exploração de uma mão de obra carente de oportunidades que se submete a baixos salários. Para Santos (2000, p.15) a produção em escala mundial é movida pela mais valia-universal seguindo uma concorrência feroz:

Hoje haveria um motor único que é, exatamente, a mencionada mais-valia universal. Esta tornou-se possível porque a partir de agora a produção se dá à escala mundial, por intermédio de empresas mundiais, que competem entre si seguindo uma concorrência extremamente feroz, como jamais existiu. As que resistem e sobrevivem são aquelas que obtêm a mais-valia maior, permitindo-se, assim, continuar a proceder e a competir. Esse motor único se tornou possível porque nos encontramos em um novo patamar da internacionalização, com uma verdadeira mundialização do produto, do dinheiro, do crédito, da dívida, do consumo, da informação.

Segundo relatório da OIT a geração de empregos criados pelas ZPEs sofre grandes oscilações devido a crises econômicas globais como volatilidade de investimentos e diversos acordos comerciais que ora beneficiam ora desestimulam este tipo de investimento.

Não são todos que acreditam que as ZPEs podem contribuir à melhoria de vida da população onde se insere, há também críticas preocupantes a respeito das condições de trabalho que as mesmas podem trazer. Sobre este aspecto Lins (2016, p.7) faz um alerta:

O quadro prevalecente em numerosas zonas é de luta constante dos trabalhadores para, contra a hostilidade de empregadores e governos, criar sindicatos que possam canalizar e amparar demandas de salários e condições de trabalho capazes de lidar com problemas de, entre outros aspectos, discriminação de gênero, excesso de horas trabalhadas e desatenção às questões envolvendo saúde e segurança.

A OIT traça um perfil da mão de obra empregada no mundo pela ZPE e destaca alguns problemas mais comuns que afetam seus trabalhadores. Para a OIT é preciso ter qualidade nos empregos gerados. Qualidade significa que certos padrões devem ser atendidos como oferecer renda justa, existência de segurança no local de trabalho, garantia de proteção social para as famílias, perspectivas de desenvolvimento pessoal, liberdade de trabalhadores para expressar suas preocupações, organizar e participar das decisões que afetam suas vidas.

A mão de obra empregada é constituída em sua maioria por mulheres (cerca de 70%), jovens e pobres. Os principais problemas relatados são (OIT,2014):

- Em Sri Lanka devido as condições severas as mulheres não conseguem trabalhar por mais de cinco anos;

- Em Marrocos os contratos nem sempre são formalizados e quando são, ocorrem por um período determinado, problema também muito frequente em outros países gerando uma grande insegurança ao trabalhador que em muitos casos é contratado no regime de terceirização ;
 - Pressão para atingir metas de produção estabelecidas pela administração;
 - Atos de intimidação, discriminação contra movimentos sindicais, demissões por motivos como gravidez ainda são frequentes;
 - As mulheres (maioria dos trabalhadores) recebem em média salários mais baixos que os homens;
 - Grande vulnerabilidade ao assédio sexual durante o horário de trabalho e no percurso casa/trabalho, agravada por precários serviços de transportes levando a longas jornadas diárias longe de seus lares;
 - Falta de proteção social como cuidados com os filhos pequenos;
- Reforçando o perfil do trabalhador de uma ZPE e os desafios que os mesmos enfrentam Negrete (2005, p. 18) afirma:

[...] a questão do desemprego social não vem sendo resolvido pela maioria dos países por duas razões. A primeira vem do fato das ZPEs criarem emprego através da absorção de trabalho das economias anfitriãs, a segunda, devido ao estabelecimento de ZPEs na esperança de absorção de muitos trabalhadores masculinos desempregados nesses países. Entretanto, é visto que não é significativa a participação masculina, sendo a maior participação feminina. Mulheres solteiras, entre 16 e 25 anos, são mais atrativas nas perspectivas dos empregadores por não permanecerem no emprego por muito tempo, por não estarem envolvidas em sindicatos, além de receberem salários menores em média se comparados com os homens.

As ZPEs se espalharam pelo mundo empregando principalmente trabalhadores pouco qualificados, em alguns países são responsáveis pela geração de inúmeros postos de trabalho nem sempre oferecendo condições dignas onde o direito de todos é respeitado.

A implantação de uma ZPE busca, entre outros objetivos, incentivar a produção industrial visando o mercado externo. É um dos caminhos que pode contribuir para uma maior inserção do Brasil no comércio internacional.

O início de nossa história como nação nos apresenta como um mercado agroexportador, nossas relações comerciais internacionais se iniciam de longa data passando por diferentes ciclos como extração do pau-brasil, cultivo de cana-de-açúcar, a extração de minérios nas Gerais, entre outros no período constituído entre os séculos XVI

e século XIX para atender ao mercado externo. Mas foi com o capital oriundo do café e por meio de uma política de substituição de importações que se inicia o processo de industrialização brasileira.

O cultivo do café que começou na baixada fluminense se espalhou para o Vale do Paraíba até o oeste paulista e concentrou capital na região sudeste que viria a ser a mais desenvolvida economicamente do país.

O processo de industrialização brasileiro é considerado tardio. Segundo Rodrigues (2006 p.3) demoramos quase 200 anos após a Revolução Industrial na Inglaterra que se iniciou no século XVIII para iniciarmos na década 1930, sob o governo do presidente Getúlio Vargas uma política industrializante onde se criou uma infraestrutura para atender ao setor industrial. Esse desenvolvimento industrial foi direcionado para as regiões Sul e Sudeste do Brasil, com destaque para São Paulo e Rio de Janeiro, contribuindo na concentração industrial no país.

No término da Segunda Guerra Mundial foi criado pela ONU, a Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL) com o intuito de poder contribuir ao desenvolvimento desta região.

Neste período a chamada “teoria das vantagens comparativas” de David Ricardo foi muito criticada pois defendia que os países deveriam se especializar em produtos dos quais pudessem obter vantagens comparativas. Segundo essa teoria a América Latina constituída pelos chamados países periféricos deveria apenas produzir alimentos e matérias-primas para exportação e importar aqueles produtos manufaturados. Nessa lógica não seria necessário a industrialização para que esta região atingisse um determinado nível de desenvolvimento, a vantagem é daqueles chamados países centrais que possuíam um produto com maior valor agregado.

Para estudiosos da CEPAL, os chamados “cepalinos”, a industrialização dos países periféricos deveria ocorrer através da substituição das importações, reduzindo ao máximo as importações de produtos manufaturados de países centrais, deste modo governos de países periféricos foram orientados a aumentar as tarifas alfandegárias a produtos concorrentes, estabelecer cotas ou proibir a importação de determinados produtos, desvalorizar câmbio o que encareceria a importação, restringir a saída de turistas nacionais e trabalhadores especializados, limitar investimentos estrangeiros em determinados setores Rodrigues (2006, p.4) defende estes argumentos e diz:

Para que as indústrias se tornem significativas, os governos podem apoiar temporariamente as indústrias novas, até que elas estejam consolidadas o suficiente para suportar a concorrência internacional. Faz sentido, de acordo com esse argumento, utilizar tarifas ou cotas de importação como medidas temporárias para viabilizar o início da industrialização.

Ainda de acordo com Rodrigues (2006) a economia brasileira se destacava com a produção de bens de consumo e com a agricultura que atendiam o mercado interno e se desenvolviam enquanto as exportações se tornavam desestimulantes.

Quando a produção industrial brasileira se voltou a produção de bens intermediários e de capital o governo precisou amenizar as restrições aos produtos importados em especial a indústria metalúrgica e mecânica que vinham se desenvolvendo.

A balança comercial brasileira começa a entrar em déficit devido às importações que se seguiam, a partir daí então, o governo toma medidas para sobrevalorizar e fixar a taxa de câmbio, restringindo novamente as importações. O quadro 4 apresenta alguns acontecimentos que marcaram o processo industrial do Brasil.

Quadro 4- Alguns acontecimentos que marcaram o desenvolvimento industrial do Brasil.

Ano	Acontecimentos
Década de 1950	Governo federal adota políticas de atração de capital externo com incentivos fiscais, cambiais e tarifários. Entrada de multinacionais no país no governo Juscelino Kubitschek (1956-1960) na região Sudeste.
1969 a 1973	Período do chamado "Milagre econômico", com empréstimos estrangeiros, exportações de mercadorias (commodities) e alguns manufaturados. Governo cria programas de créditos para financiar consumo interno de bens de consumo.
1973 a 1979	Crise mundial do petróleo acarretando retração do comércio externo contribuindo para a queda do preço das exportações brasileiras. Governo importava muito petróleo para investir na indústria petroquímica e metalúrgica, investimento em construção de rodovias, hidrelétrica e usinas nucleares, empresas estatais que lideravam a industrialização.
Início da década de 1980	Retração de mercado externo, queda de preço de produtos exportados, altas taxas de juros internacionais, aumento de juros da dívida externa, inflação alta, recessão, desemprego.
Década de 1990	Abertura da economia brasileira ao mercado externo no governo Collor. Indústria defasada tecnologicamente.
1994	O plano real e novas políticas monetárias, fiscal e cambial e adoção do plano de privatizações das estatais.

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Rodrigues (et.al., 2016).

Vivemos em um país marcado pelas diferenças regionais. Segundo pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI), em 2014, o parque fabril brasileiro se apresentou de forma concentrada, essa concentração serve como um dos argumentos aos que defendem a iniciativa de implantação das ZPEs entendida como uma alternativa ao desenvolvimento industrial nas mais diversas regiões do Brasil.

De acordo com esta pesquisa o estado de São Paulo respondeu por 29,8% de tudo que foi produzido no país no setor industrial em 2014; o Rio de Janeiro responde por 14,3%, enquanto estados como Rondônia e Acre com apenas 0,7% e 0,2% respectivamente.

Para Curado (2013, p.612) na origem do processo industrial nacional a defesa da expansão das atividades industriais possui dois grandes argumentos que são:

O primeiro diz respeito à associação entre a concentração da produção nacional em produtos agrícolas e à “inferioridade econômica de uma colônia”. Países produtores e exportadores exclusivamente de produtos agrícolas, ainda que politicamente independentes, não passariam de uma perspectiva econômica das “condições de inferioridade de uma colônia”. A industrialização se constituiria, nesta concepção, numa peça chave para a superação deste caráter colonial.

Outro argumento já presente nestas discussões diz respeito aos impactos sobre o Balanço de Pagamentos do padrão de especialização concentrado na produção agrícola e nas atividades extrativas minerais. A excessiva dependência da compra de bens industriais do exterior, ao pressionar a conta de importações, ampliava a dependência externa da economia.

A industrialização nos chamados países periféricos foi muito debatida tanto por grupos que acreditavam ser necessário atividades industriais para se alcançar o desenvolvimento, quanto para aqueles que não veem no desenvolvimento industrial a solução para melhoria de vida dos menos favorecidos.

Curado (2013, p.617) cita Simonsen (1945) que discutia o desenvolvimento das atividades industriais como elemento central capaz de ser uma estratégia para a superação do subdesenvolvimento.

A industrialização pensada como um caminho rumo a um desenvolvimento foi defendida por estudiosos da CEPAL, os cepalinos, em especial o trabalho de Prebisch (1949) que elaborou uma abordagem teórica consistente que pudesse defender a tese que a industrialização traria um certo desenvolvimento.

Sobre a ótica desta abordagem havia uma crítica a respeito da organização da divisão internacional do trabalho cuja relação entre os países centrais (países com economia industrializada) e os periféricos (países fornecedores de matérias-primas, insumos e produtos agrícolas) seria a principal responsável pelo subdesenvolvimento das regiões periféricas produzindo assim uma “deterioração entre trocas” entre as regiões, em que a periferia teria desvantagem nesta relação. Deste modo se faz necessário exportar uma quantidade muito maior de produtos básicos para que se consiga obter a mesma quantidade de produtos industrializados.

Ainda a respeito da tese que defende a relação entre industrialização e desenvolvimento, Curado (2013, p.620) diz:

A industrialização seria a forma de superar a restrição externa imposta ao crescimento dos países periféricos.

A superação do subdesenvolvimento se daria, portanto, a partir do processo de industrialização e da redefinição das relações comerciais entre centro e periferia. Promover a industrialização, na visão da “velha Cepal”, era sinônimo de promover o desenvolvimento. Estrutura produtiva e desenvolvimento caminhavam, portanto, lado a lado.

A ideia de que o desenvolvimento ocorre através de industrialização não foi unanimidade. Furtado (1972) antes defensor da ideia “cepazinha”, muda sua postura e desenvolve o conceito de “economia industrial subdesenvolvida”, afastando a associação entre desenvolvimento e industrialização. Para este autor não é através da industrialização que se consegue a melhoria na qualidade de vida das populações. O desenvolvimento industrial é essencial ao crescimento econômico, mas não gera necessariamente um desenvolvimento da nação.

A economia industrial subdesenvolvida não constitui uma *fase* que tende a ser necessariamente superada em prazo maior ou menor... Assim, *desenvolvimento* passa a ser definido em termos de aproximação a um paradigma que, por definição, é inalcançável, porquanto em transformação cada vez mais rápida [...] cabe inferir, portanto, que a melhora efetiva das condições de vida da população dos países do Terceiro Mundo, particularmente dos de grande dimensão demográfica, somente seria alcançada por outros caminhos. A Índia nunca será uma Suécia de um bilhão de habitantes, nem o Brasil uma reprodução dos Estados Unidos (Furtado, 1972, p. 77 apud Szmrecsánki, 2002).

A ZPE surge da necessidade de desenvolver atividades industriais, buscando descentralizar os espaços produtivos e gerar renda aos mais diversos pontos do país. Entre suas grandes virtudes propagadas estão as vantagens fiscais que oferece, atraindo investimentos que podem gerar empregos e diminuir as diferenças regionais em termos de desenvolvimento econômico, contribuir para o aumento das exportações brasileiras e conseqüentemente para o saldo positivo da balança comercial. O quadro 5 apresenta as principais características da ZPE no Brasil.

Quadro 5: Principais características da ZPE no Brasil.

Principais benefícios das ZPEs Brasileiras		
Tributário	Interno	Suspensão de IPI, COFINS e PIS/PASEP na aquisição de bens e serviços no mercado interno.
	Externo	Suspensão de II, AFRMM, IPI, COFINS importação e PIS/PASEP importação na aquisição de bens e serviços no mercado externo
Administrativo		Dispensa de licenciamento e autorização por parte dos órgãos federais nas operações de exportação e importação*
Desenvolvimento Regional		Parcerias com programas e órgãos de desenvolvimento regional como SUDAM, SUDENE, SUDECO (Redução de IR e Depreciação acelerada)
Promoção comercial		Redução a zero da alíquota do IR sobre remessas para pagamento de pesquisas e promoção de produtos brasileiros
P&D em TI		Possibilidade de pleitear incentivos para bens de informática e automação e outros incentivos ligados aos dispêndios em P&D (Dedução de depreciação integral, amortização, crédito de tributo retido na fonte)
* Exceto controles de ordem sanitária, segurança nacional, proteção do meio ambiente, exportações para países com convênios de pagamento, produtos sujeitos a cotas e imposto de exportação.		

Fonte: Legislação ZPE-tabela elaborada por Moraes (2015).

No Brasil as ZPEs surgem através do Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988 (BRASIL,1988) no Governo Federal do Presidente da República José Sarney e dispõe sobre os regimes cambiais, tributários e administrativos da ZPE.

A partir da publicação a ZPE começa a tomar forma e se espalhar por diferentes regiões do país. Algumas ainda não saíram do papel enquanto outras estão em processo de execução em diferentes estágios. De modo a orientar as políticas para sua implantação, analisando as propostas para que elas se desenvolvam foi criado o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE).

O Governo Federal age em parceria com Governos Estaduais para que as ZPEs já homologadas sejam implantadas e possam contribuir para desenvolver as atividades industriais estabelecidas.

Decretos foram criados regulamentando as ZPEs e normatizando suas ações e formas que devem ser organizadas.

Destacam - se os Decretos-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988 (BRASIL,1988) como o pontapé inicial das ZPEs no Brasil, entretanto esse decreto sofreu alterações na Lei nº 8.396, de 2 de janeiro de 1992 (BRASIL,1992) do Presidente da República Fernando Collor de Mello considerando a ZPE como:

“Áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados exclusivamente no exterior (...)” (DL nº 2.452, art. 1º, §único – sublinhado na citação), cuja criação tem a “finalidade de reduzir desequilíbrios regionais, bem como fortalecer o balanço de pagamentos e promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico e social do País” (op cit., art. 1º, *caput*).

Esse texto legal determina as condições e os procedimentos necessários à instalação da ZPE brasileira e cria o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), a composição e as funções do qual foram objeto do Decreto nº 96.759, de 22 de setembro de 1988 (BRASIL,1988), cujo primeiro artigo ganhou nova redação no Decreto nº 779, de 19 de março de 1993 (BRASIL, 1993), já no Governo Federal do Presidente da República Itamar Franco. Sobre o funcionamento dessas zonas econômicas, a lei mencionada estabelece, entre outros aspectos, ser necessário o prévio alfandegamento da área da ZPE pela Receita Federal, nos termos posteriormente definidos pela Instrução Normativa nº 26, de 25 de fevereiro de 1993 (BRASIL,1993), da Secretaria da Receita Federal (SRF).

Destacam os Decretos-Lei nº 11.508/2007 de 20 de julho de 2007 (BRASIL, 2007), mantendo a competência do Conselho para definir as normas, os procedimentos e os parâmetros do programa, segundo os quais, os agentes envolvidos devem balizar suas ações posteriormente alterada pela Lei nº. 11.732 de 2008 (BRASIL,2008). Para regulamentar a Lei nº 11.508/2007 (BRASIL,2007), foram publicados os Decretos nº 6.634/2008, que dispõe sobre o CZPE (BRASIL, 2008), e o nº 6.814/2009 (BRASIL,2009), que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das ZPE. Os principais decretos são estão no quadro 6.

Quadro 6 - Decretos-lei e alguns pontos sobre a criação das ZPE.

Decreto –Lei	Principal característica
nº 2.452, de 29/07/1988	Define a ZPE e destaca que uma de suas finalidades é a de reduzir desequilíbrios regionais e promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento tecnológico e social do País. Cria o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação – CZPE.
nº 8.396, de 02/01/1992	Altera o decreto anterior destaca que a produção da ZPE é destinada a exportação.
nº 779, de 19/03/1993	Decreta ser necessário o prévio alfandegamento da área da ZPE pela Receita Federal, destacando isenções fiscais na importação e exportação.
nº 846, de 25/06/1993	Sobre a área da ZPE que será delimitada e fechada com sistemas de vigilância e controle de pessoas e mercadorias
nº 6.634/2008 e o nº 6.814/2009	Dispõe sobre o CZPE, primeiro decreto e segundo decreto que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo da ZPE.

Fonte: Araújo (2014) tabela feita pelo autor do texto.

Foram criados no país ao longo destes 28 anos 25 ZPEs, sendo que destas existem as que estão mais avançadas em termos de projetos ou em análise e aquelas que estão em um estágio mais crítico, ou por não possuir um terreno para sua

implantação ou porque estão sendo reavaliadas pelo governo. O quadro 7 apresenta a localização e a situação de cada ZPE brasileiras.

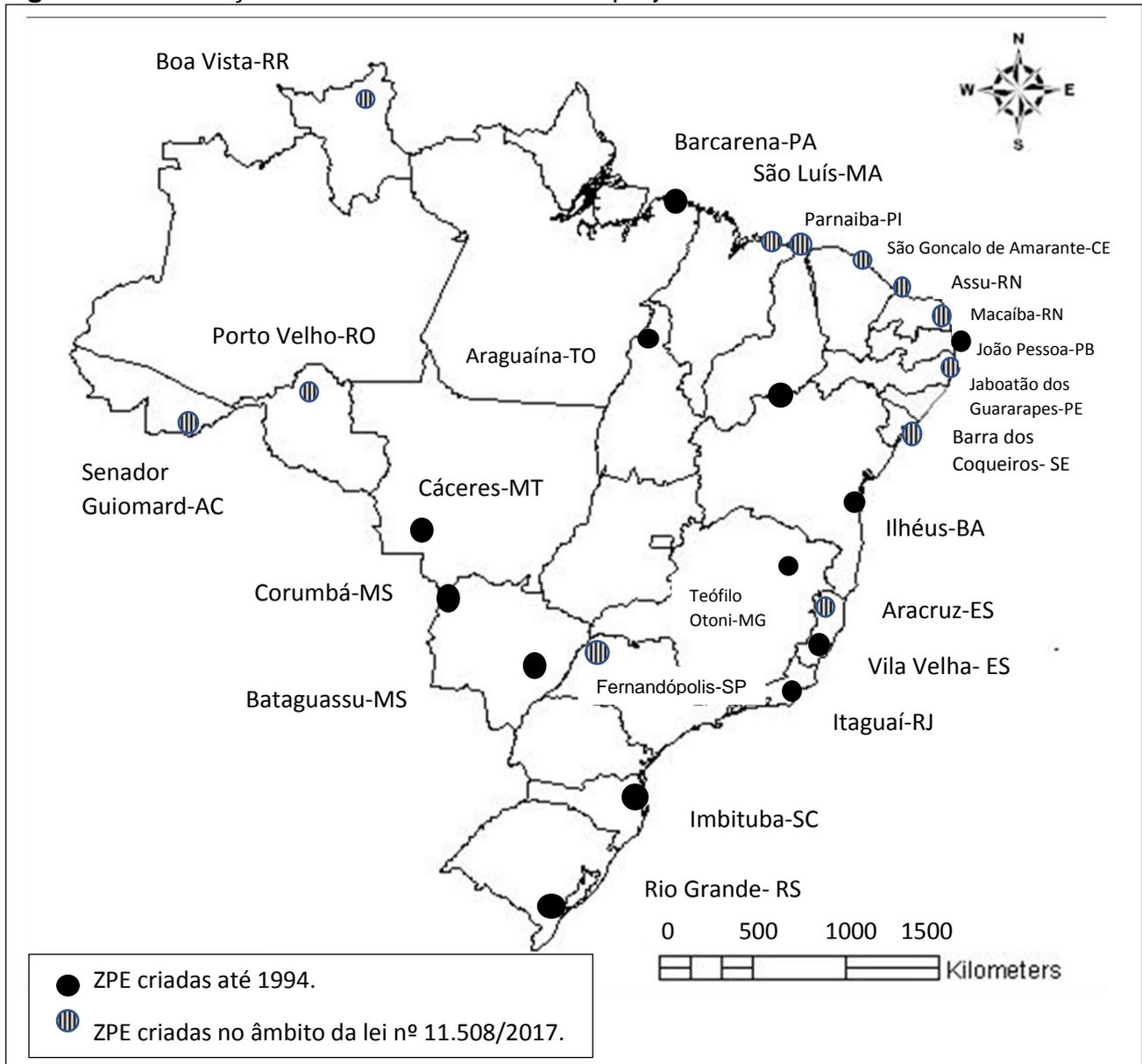
Quadro 7 - As ZPEs brasileiras: localização e situação destas áreas (continua).

Localização	Situação
AC-Senador Guiomard	Status- infraestrutura da área de despacho construída, infraestrutura da área industrial em andamento, área alfandegada pelo Receita Federal do Brasil, e quatro projetos industriais aprovados.
BA- Ilhéus	Ainda não existem projetos industriais para esta ZPE, mas vem recebendo cartas de intenção para implantação de empresas nas áreas de mármore e granitos, sucros energéticos e outros. O pré-projeto de alfandegamento em análise na Receita Federal do Brasil e a empresa administradora está aguardando a aprovação para continuidade das obras. Em fase de atração de investimentos. Obras de infraestrutura no entorno em andamento (ferrovia Oeste-Leste, Porto Sul, novo Aeroporto e sistema viário).
CE- São Gonçalo de Amarante – ZPE de Pecém	A ZPE de Pecém foi inaugurada em 30 de agosto de 2013 e encontra-se em operação. Existem três projetos industriais aprovados em construção.
ES- Aracruz	Ainda não existem projetos industriais e em fase de atração de investimentos.
ES- Vila Velha	O terreno a ela destinado não se encontra mais disponível ao empreendimento.
MA- São Luís	O Governo do Estado do Maranhão encontra-se em fase de reavaliação do projeto da ZPE.
MT- Cáceres	Ainda não existem projetos industriais. Início das obras de infraestrutura aprovado. Pré-projeto de alfandegamento aprovado, em fase de atração de investimentos. Obras paralisadas em razão de estar em fase final a elaboração de projetos executivos/arquitetônicos para o início das obras.
MS- Bataguassu	Ainda não existem projetos industriais; início das obras em infraestrutura comprovado. Pré-projeto de alfandegamento encontra-se em análise junto a Receita Federal em fase de atração de investimentos.
MS- Corumbá	O terreno a ela destinado não se encontra mais disponível ao empreendimento.
MG- Teófilo Otoni	Ainda não existem projetos industriais; a empresa administradora encontra-se em fase de estruturação; foram realizadas obras de infraestrutura, mas atualmente carece de obras de revitalização, e adequações as normas vigentes.
MG- Uberaba	Ainda não existem projetos industriais, em fase de atração de investimentos
PA- Barcarena	Pré-projeto de alfandegamento aprovado pela Receita Federal do Brasil; construção da infraestrutura da ZPE paralisada, em fase de atração de investimento. Único projeto industrial apresentado foi suspenso a pedido do interessado.
PB- João Pessoa	Sem informações.
PE-Jaboatão dos Guararapes – ZPE de Suape	Ainda não existem projetos industriais para esta ZPE. Início das obras de infraestrutura comprovado. Obras em andamento, em fase de atração de investimentos.
PI- Parnaíba	A ZPE de Parnaíba teve sua primeira etapa encerrada em agosto de 2013. A segunda etapa encontra-se em andamento. O pré-projeto de alfandegamento encontra-se em análise pela Receita Federal. Em fase de atração de investimentos.
RJ-Itaguaí	O terreno a ela destinado não se encontra mais disponível ao empreendimento.
RN- Macaíba	Ainda não existem projetos industriais para esta ZPE. Início das obras de infraestrutura comprovado.
RN- Assu - ZPE do Sertão	Em fase de reestruturação e reavaliação da gestão da ZPE.
RO- Porto Velho	Sem informações.
RS- Rio Grande	Utilização do terreno para ampliação do Distrito Industrial local.
RR- Boa Vista	Ainda não existem projetos; pré-projeto de alfandegamento encontra-se em análise junto a Receita Federal do Brasil; em fase atração de investimento.

Quadro 7 - As ZPEs brasileiras: localização e situação destas áreas (conclusão).

SC- Imbituba	Ainda não existem projetos industriais, foram realizadas obras de infraestrutura, mas atualmente carece de revitalização e adequação as normas vigentes.
SP- Fernandópolis	Ainda não existem projetos industriais para esta ZPE. Em fase da transferência da gestão administradora da ZPE para a iniciativa privada e de atração de investimentos.
SE- Barra dos Coqueiros	Ainda não existem projetos industriais para esta ZPE. Pré-projeto de alfandegamento encontra-se em análise junto à Receita Federal do Brasil; em fase atração de investimento.
TO – Araguaína	Ainda não existem projetos industriais para esta ZPE. Foram realizadas obras de infraestrutura, mas atualmente carece de revitalização e adequação as normas vigentes. Em fase de atração de investimentos.

Fonte: Abrazpe/ MDIC-baseado em: <http://www.tribunadonorte.com.br> (2015).

Figura 8- Localização das ZPEs brasileiras e os projetos de ZPE.

Fonte: Baseado em MDIC (2017).

A figura 8 mostra a localização das ZPEs brasileiras. A partir de que momento foram criadas, a respeito da localização seguem a lógica de buscar instalar-se próximo a rios ou regiões litorâneas devido a necessidade de áreas portuárias que favoreçam o escoamento e exportação do que vierem a produzir.

2.1-ZPE: exemplos deste modelo no Brasil

Há quase trinta anos, desde 1989, que as Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) caminham a passos lentos no Brasil. O presente subcapítulo busca fazer um balanço de alguns projetos de ZPEs no país destacando semelhanças ou diferenças em relação ao que se pretende implantar em Cáceres-MT, e assim poder fazer um prognóstico sobre a viabilidade que este projeto pode trazer como o tão almejado desenvolvimento sócio econômico local e na região.

Segundo a ABRAZPE basicamente são dois os motivos que explicam o fato de muitas das ZPEs brasileiras não tenham sequer saído do papel. O primeiro é o temor por parte do Governo Federal de perda de arrecadação devido aos incentivos fiscais concedidos e o segundo motivo parte da indústria nacional onde o medo da concorrência é o grande temor.

É interessante também frisar a ZPE brasileira surgida na forma de decreto lei no final dos anos 80 é contemporânea ao surgimento em 1991, por meio do Tratado de Assunção, do bloco econômico Mercosul.

A integração econômica por meio de uma política comercial entre os países membros do bloco torna-se prioridade, enquanto o Mercosul busca uma integração entre seus membros por meio de união aduaneira, o modelo adotado pela ZPE visa a abertura econômica e comercial ao mercado externo, incompatíveis em suas políticas comerciais, o desenvolvimento das ZPEs no Brasil ficaram relegados a segundo plano.

Segundo Lins (2016, p.19) a conjuntura nacional não favoreceu a instalação das ZPEs, pois a década era de 1990 e o país passava por crises econômicas e políticas. O governo de Fernando Collor de Mello buscava medidas de combate à inflação, dentro de um ambiente que não favorecia a estabilidade e tranquilidade importante ao mundo dos negócios. A ZPE deveria criar condições que pudessem atrair empresários capazes de investir no novo parque industrial que se instalava.

O combate a hiperinflação, presente no início da década de 1990, começa a surtir efeito quando após *impeachment* do Presidente da República Fernando Collor de Mello e tomada de poder pelo Presidente Itamar Franco, cria o plano real em 1994. Deste modo o câmbio não favorece a exportação pois havia uma equivalência entre real e o dólar, com a moeda nacional valorizada a exportação em dólar via ZPE se tornou desestimulante.

Para Lins (2016, p.20) a pouca disposição do governo também contribuiu para um certo abandono da ideia do desenvolvimento via ZPE com o então Ministro do Planejamento e Orçamento (1995-1996) José Serra se mostrando pouco entusiasmado com este projeto. E embora em algumas ZPEs tivessem sido realizadas obras e intervenções necessárias à sua implementação, o alfundegamento que compete a esfera federal jamais se concretizou, levando a estagnação e dificultando seu desenvolvimento.

Em governos posteriores o assunto ZPE perde sua relevância, no governo do Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva outras bandeiras foram erguidas como o programa “Fome Zero” e o “Plano de Aceleração do Crescimento-PAC”, além disso o preço alto dos commodities garantiam um grande volume de exportações, mantendo a centralidade das exportações em produtos primários.

Em artigo publicado na revista “Conjuntura Econômica” da Fundação Getúlio Vargas intitulado “A reinvenção da ZPE”, Iaquineto (2012, p.55) destaca entre outros, alguns pontos questionáveis sobre a eficácia de uma ZPE, como por exemplo: “o fato de que sua criação pode atrasar o processo de liberalização e atenuar a pressão por reforma tarifárias. O argumento era de que se já existia ZPE não há porque baixar tarifas que, pois, uma vez existindo a ZPE não há porque baixar.”

Para Rodrigues (2014, p.24) muitas críticas recaem sobre o modelo de uma ZPE como os possíveis baixos salários que são remunerados a mão de obra e os poucos cuidados com o meio ambiente.

Ainda segundo a ABRAZPE das 25 ZPEs do país apenas uma funciona efetivamente que é onde se encontra a Companhia Siderúrgica de Pecém (CSP) no estado do Ceará, com boa parte dos recursos oriundos de capital sul-coreano. Com exceção dos estados de Alagoas, Amapá, Amazonas, Distrito Federal, Goiás e Paraná, os demais estados da Federação possuem pelo menos uma ZPE, seja em funcionamento, seja em processo de implantação ou apenas no âmbito de discussão sobre sua viabilidade

2.1.1-Complexo Industrial Portuário de Suape-CIPS: os desafios do desenvolvimento sócio econômico e ambiental e as lições para a ZPE de Cáceres-MT.

No Brasil as ZPEs são muito mais projetos do que vultosos parques industriais em plena produção rumo a exportação, deste modo podemos tomar como exemplo modelos de produção voltado ao mercado externo como o Complexo Industrial Portuário de Suape-CIPS. Localizado no litoral pernambucano entre o município de Jaboatão dos Guararapes-PE a cerca de 18 km sul da capital Recife-PE, tem sua gênese no surgimento do porto de Suape em 1978, Suape aliás é o nome da empresa criada para tocar as obras de construção e infraestrutura do porto.

Assim como em Cáceres-MT onde o rio Paraguai se apresenta como importante via de escoamento de produtos tanto manufaturados quanto primários, em Suape o transporte marítimo se apresenta com grande importância em termos de desenvolvimento. Alves (2011, p.19) em sua dissertação sobre Suape ressalta a importância dos portos para seu desenvolvimento econômico e destaca:

O porto é visto como uma porta de entrada, uma abertura para a constituição de negócios criando um amplo campo de oportunidades industriais e comerciais. Investimento no porto é visto como uma condição sine qua non para o desenvolvimento.

O sucesso de uma ZPE passa pela oferta de uma infraestrutura de transportes eficiente que contribua para uma maior competitividade no mercado global, assim como Suape, para o desenvolvimento da ZPE de Cáceres-MT é muito importante a melhoria nos portos que poderão ser escoados os mais diversificados produtos.

O desenvolvimento de uma área portuária, fruto de um determinado desenvolvimento econômico, traz consigo um fluxo maior de pessoas e consequentemente uma demanda maior de políticas públicas capazes de atender a crescente população que ali se instala. Alves (2011, p.22) apresenta as consequências e necessidades que surgiram com a expansão do porto de Suape, dando suporte para que se possa planejar melhor caso a ZPE de Cáceres-MT seja implantada e assim projetar quadros futuros capazes não de sanar problemas, mas evita-los:

Com efeitos, a expansão do complexo de Suape na magnitude dos grandes empreendimentos ali aportados cria novas demandas, novas emergências urbanas, que passam a exigir, especialmente do Estado, uma acuidade na ação planejadora, nesse caso, com destaque para o sistema viário (mobilidade) e ao déficit habitacional (habitabilidade), apontado em quarenta mil moradias no ano de

2006, segundo o “projeto território estratégico de Suape” (CONDEPE/FIDEM, 2008), além de saneamento e infraestrutura.

Assim como a ZPE de Cáceres-MT que está sendo discutida a quase 30 anos, o Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS) também passou por um longo período antes de se transformar em realidade com estudos para viabilidade de sua implantação iniciado na década de 60 do século passado e sua construção iniciando na década de 70, começando a operar somente em 1983.

A discussão sobre a viabilidade da implantação da ZPE de Cáceres-MT surge em decorrência de uma necessidade de desenvolvimento sócio econômico local e regional, em uma região economicamente estagnada. Assim também que surge o CIPS, como um caminho que levou há um desenvolvimento não só local, mas regional. Segundo Medeiros (2014, p.70) houve uma importância de Suape para Região Metropolitana de Recife -RMR “dessa forma, Suape se consolidou como uma das ações estruturadoras do desenvolvimento socioeconômico para a Região Metropolitana Sul”.

Importante quando se recebe tamanho complexo industrial é pensar na qualificação da mão de obra daqueles que são atraídos pelos postos de trabalhos que surgem, no caso do CIPS Medeiros (2014, p.72) diz:

No intuito de promover a inclusão social e educacional dos moradores e funcionários do complexo, é criado, em 2004, o Centro de Treinamento do Complexo de Suape. Também foram criados o Prodinpe – Programa de desenvolvimento da Indústria Naval e de Mecânica Associada ao Estado de Pernambuco - e o Prodepe – Programa de Desenvolvimento de Pernambuco para estimular a geração de empregos e a economia regional.

O discurso pró ZPE de Cáceres-MT tem o forte argumento da geração de empregos, a CIPS ao completar 30 anos em 2008, gerou cerca de 46,7 mil novos empregos no estado, contribuindo para um crescimento de 3,4% do Produto Interno Bruto (PIB) estadual (MEDEIROS,2014, p.68).

Assim como a ZPE de Cáceres-MT possui os desafios de conciliar desenvolvimento social, econômico e ambiental no caso da CIPS essa preocupação também é discutida sendo publicado em 2011 o Plano Suape 2030 de acordo com o Decreto Nº 37.160 (PERNAMBUCO,2011), prevendo zoneamentos para 13,5 mil hectares deste complexo até 2030, destacando medidas como (MEDEIROS,2014, p.71):

- I. Mapear áreas de proteção ambiental, industrial, urbana e portuária;
- II. Abordar questões econômicas, sociais, de desenvolvimento urbano, parcelamento, ocupação e uso do solo;

III. Em seu artigo de número 12 é tratado o zoneamento ambiental, industrial e portuário do espaço territorial de Suape e tem por objetivo regular o parcelamento, uso e ocupação do seu solo, estabelecendo as condições para autorização dessas modalidades de intervenção segundo as diferentes características de seu sítio natural e construído.

IV. Mapear áreas de proteção ambiental, urbana, industrial e portuária, além de abordar questões econômicas, sociais, de desenvolvimento urbano e condições de uso, ocupação e parcelamento do solo.

O artigo 12 trata do zoneamento ambiental, industrial e portuário do espaço territorial de Suape e tem por objetivo regular o parcelamento, uso e ocupação do seu solo, estabelecendo as condições para autorização dessas modalidades de intervenção segundo as diferentes características de seu sítio natural e construído (PERNAMBUCO,2011).

Pensando em minimizar possíveis impactos socioambientais a serem gerados em decorrência deste empreendimento, em Suape foram desenvolvidos por parte do Governo Estadual e Municipal Planos Diretores e Diretrizes como em 2008 quando a Condepe-Fidem⁸ preocupado com uma ocupação sustentável desenvolveu Diretrizes para a Ocupação Sustentável para Suape, devido a questões relacionadas ao enfretamento da degradação do meio ambiente associado a pobreza da área. Pensar nos impactos sociais, econômicos e ambientais deve ser responsabilidade tanto dos municípios da região que está inserida Cáceres-MT, quanto ao Governo de Mato Grosso no caso da ZPE.

O CIPS além de desenvolver a região no qual está inserido gerando emprego trouxe também impactos as comunidades locais ali instaladas, como a necessidade de retirada de cerca de 25000 moradores até o ano de 2020 em decorrência da expansão deste Complexo Industrial Portuário afetando a vida daqueles que dependem do plantio de frutas e que tiveram que buscar alternativas como a pesca e catação de caranguejo.

No terreno onde será construída a ZPE de Cáceres-MT haviam famílias que praticavam uma agricultura de subsistência trocando o que produziam entre si. Entretanto por não serem proprietárias e com a construção da infraestrutura básica necessária a esse empreendimento, essas famílias foram realocadas a um bairro distante, com infraestrutura precária (figura 9), onde não foi possível a prática agrícola. Alguns

⁸ A Agência Condepe/Fidem é órgão de Planejamento, Estudos, Pesquisas e Articulação, voltado para a implementação de uma política de desenvolvimento local e regional no estado de Pernambuco.

moradores trabalham de modo informal na construção civil como pedreiros ou praticando *bicos* (expressão utilizada em conversa informal sobre atividades remuneradas sem vínculo empregatício e por período) conforme constatado em visita *in lócus* e conversa com moradores locais.

Ao ser entrevistado o morador local disse a respeito de onde morava e o que pensa sobre a ZPE de Cáceres-MT:

Tenho 31 anos, sou pedreiro. Eu era morador de lá. E lá beneficiava muita gente né? Trabalhava lá, plantava, tinha plantação e aqui já não está tendo esse benefício que a gente tinha lá. Eu penso assim: se ela *veio* trazer benefício para nós é bom, mas o povo até está na conversa, dizem que tem benefício, mas até hoje não tem nada! Lá era melhor porque tinha fartura e aqui já não tem, tinha como plantar, criar e aqui já não tem como, é trabalhar quando aparece um servicinho.

Figura 9– Bairro criado para realocar famílias que moravam onde será construída a ZPE de Cáceres-MT.



Fonte: arquivo pessoal, 2016.

Outra preocupação deve ser em relação a ocupações irregulares que poderão vir a surgir em decorrência do poder de atração exercido por um grande polo gerador de empregos. No caso do CIPS esse problema já ocorre e carece de ações por parte do poder público de modo a contribuir a qualidade de vida daqueles que já moravam no

município e aqueles que migraram com a esperança de um futuro melhor. Deste modo Medeiros (2014, p.76) relata:

Tais empreendimentos, com ampliação significativa da oferta de empregos diretos e indiretos na sua fase de construção e implantação, vem ocasionando, um intenso deslocamento populacional diário seja pelos trabalhadores vinculados ao CIPS, seja pelo fluxo migratório que se fixa na região atraído pelas oportunidades de emprego formal e informal. O que resulta na necessidade de abrigar parte dessa população devido à escassez de moradia na região.

Há muitas semelhanças no CIPS e no que se pretende implantar em Cáceres-MT com a ZPE. Em ambos os casos os locais estão inseridos em áreas de importantes potenciais paisagísticos e ambientais. No caso de Suape o local se encontra com fragmentos de mata atlântica, manguezais, lagos e lagoas, um importante bioma, muito suscetível a um desequilíbrio ecológico. Cáceres está situada no pantanal/cerrado e os empreendedores deverão ter preocupações com os impactos que podem surgir nos biomas.

Nos dois casos, há um patrimônio histórico e cultural que pode ser alterado em decorrência de uma especulação imobiliária que surge pela valorização local influenciando também as regiões onde estão inseridas.

Além de questões relacionadas ao crescimento urbano e o meio ambiente, a mobilidade, abastecimento de água, esgotamento sanitário e resíduos sólidos, são pontos a serem pensados para que se implante a ZPE de Cáceres-MT, no caso da CIPS Medeiros (2013, p.78-79) concluí os principais problemas apresentados:

A implantação e expansão das atividades portuárias e industriais além de promover a transformação do território promovem pressões sobre a infraestrutura local. Nesse sentido, os principais problemas identificados e já apontados desde 2008 no Diagnóstico do Território Estratégico de Suape, são relativos ao abastecimento de água devido ao permanente racionamento de água ainda existente, que varia o sistema de rodízio de 2 a 5 dias sem água, a depender da localidade. E a inexistência de rede de distribuição nos novos loteamentos e praias de veraneio. Quanto ao esgotamento sanitário, o maior problema diz respeito à ausência de procedimentos adequados para o tratamento desses esgotos, que terminam por degradar os cursos d'água e contaminar as praias. Quanto aos resíduos sólidos é apontado que a coleta convencional é realizada com baixa eficiência; ausência de coleta seletiva estruturadora, gerando problemas sociais com crescente presença de catadores nas ruas, nos aterros e lixões; além da destinação final ser realizada em lixões.

É necessário que se pense nas diferentes implicações que a ZPE pode trazer ao município de Cáceres-MT, tanto impactos econômicos como sociais e ambientais, e que

aqueles que a defendem possam aprender com os problemas apresentados em outras localidades.

2.1.2- A ZPE de Imbituba-SC, da promessa de desenvolvimento econômico a frustração de um sonho desfeito: um alerta a ZPE de Cáceres-MT.

É depositada muita esperança na implantação da ZPE de Cáceres-MT como um modelo propulsor a um desejável desenvolvimento. Em conversas com alguns moradores locais percebe-se que há muita expectativa por parte dos trabalhadores e do empresariado local, que seu funcionamento possa contribuir a geração de renda e melhoria de vida do maior número de pessoas. Contudo é importante conhecer experiências semelhantes de modo a minimizar impactos que venham a surgir e que a esperança no sucesso da ZPE depositada por alguns não se transforme em um futuro repleto de frustrações.

Vejamos o caso do projeto de ZPE em Imbituba, litoral sul de Santa Catarina a cerca de 90 km da capital Florianópolis, oficializada em 1994.

Assim como a região onde se insere Cáceres-MT o litoral sul catarinense também carecia de alternativas que contribuíssem a uma melhoria no quadro sócio econômico. É uma região que teve como principal base econômica a pesca, a agricultura de subsistência e a caça de baleias entre o fim do século XVIII e início do século XIX.

No início do século XX ocorreu uma mudança com a produção carbonífera devido a presença de jazidas nesta região. Escassa mundialmente em decorrência das guerras mundiais, esta atividade econômica se torna viável a Imbituba-SC, abastecendo fábricas de gás e fornecendo combustível ao transporte marítimo e ferroviário na Região Sudeste, com isso houve atração de várias empresas a região o que acarretou investimentos em ferrovias como a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e o porto de Imbituba-SC (LINS,2016, p.13). O desenvolvimento de uma diversificada matriz de transporte como da zona portuária e da estrada de ferro, por exemplo, é indispensável para o sucesso de uma ZPE.

A grande produção carbonífera da região criou um complexo fornecedor de carvão para a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda-RJ, além de impulsionar outras atividades industriais ligadas de alguma forma ao carvão. De acordo

com Lins (2016, p.14) “para Imbituba, portanto, não há equívoco em considerar que o binômio porto-carvão foi o alicerce básico da economia, ditando-lhe o ritmo e definindo-lhe as possibilidades.”

Em meados dos anos 80 o poder econômico oriundo do Complexo Carbonífero começa a ruir com a retirada de diversos subsídios do Governo Federal que estimulavam esse setor. Em decorrência de crise econômica vivenciada pelo país neste período, a importação foi liberada e a CSN retirou-se das atividades carboníferas. Inicia-se assim um declínio na economia regional. Justificam-se políticas que de alguma forma possam estimular a geração de empregos, como a criação das ZPES.

Entre os objetivos traçados pela criação de uma ZPE destaca-se o apresentado por meio do Decreto Lei nº 2.452, art. 1º (BRASIL,1988), cuja criação tem a “finalidade de reduzir desequilíbrios regionais, bem como fortalecer o balanço de pagamentos e promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico e social do País.”

Tanto na ZPE de Cáceres-MT como na de Imbituba-SC surgem da necessidade de desenvolver sócio economicamente a região onde estão inseridas e assim gerar maiores oportunidades a todos.

É criada a ZPE de Imbituba-SC em 28 de abril de 1994, pelo Decreto nº 1.122 (BRASIL,1994), como a ZPE de Cáceres-MT é administrada pela Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Cáceres - AZPEC, a ZPE catarinense possui uma administradora chamada de Imbituba Administradora da Zona de Processamento de Exportação -IAZPE, uma sociedade anônima, de capital fechado, com 99% das ações pertencentes ao órgão governamental da Companhia de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina – CODESC ,portanto com grande intervenção estatal no desenvolvimento industrial regional. Lins (2016, p.18) destaca os principais objetivos da IAZPE: “implantar a infraestrutura requerida, definir normas e critérios para instalação de empresas e administrar a ZPE.”

A ZPE de Imbituba-SC teve em seus primeiros anos a construção da infraestrutura básica, como a construção do prédio da Receita Federal, também houve a aprovação de projetos industriais de empresas do setor eletrônico, calçadista e moveleiro. No caso cacerense embora faça parte das primeiras ZPEs autorizadas no país esse processo de construção da infraestrutura básica ainda não ocorreu e muito menos se tem claro quais

indústrias virão a se instalar. Sabe-se apenas que poderão ser indústrias ligadas a produção agropecuária local e a mineração.

Em Imbituba-SC a mídia propagou com muito entusiasmo o funcionamento da ZPE, atribuindo a ela a resolução de problemas como desemprego e emigração para outras regiões. A ZPE de Cáceres-MT também é propagada na mídia há quase 30 anos e cada acontecimento, como anúncio de investimento, licitação a obras, empresas que podem se instalar, acendem a discussão sobre os possíveis benefícios que ela trará. Assim como a de Imbituba-SC, acredita-se que é importante fator de atração populacional.

Sobre esse alarde midiático, Lins (2016, p.18) relata importante preocupação sobre a quem interessaria o funcionamento da ZPE:

E os veículos locais de divulgação não deixaram de registrar a inauguração da ZPE em maio de 1995, com solenidade tão concorrida que um pequeno jornal de Imbituba, denominado O Povo, assinalou em manchete aparentemente impregnada de picardia: “ZPE – começou como cabide político?”.

No início a ZPE de Imbituba-SC surgiu como esperança na geração de empregos. Isso aparece segundo Lins (2016, p.19) ao apresentar um trecho de uma entrevista com o presidente do IAZPE em 2011: “nos arquivos da IAZPE podemos encontrar cerca de 3.000 fichas cadastrais de busca de um emprego; fora isto, há em torno de vinte cartas de intenção de empresas interessadas em se instalar, três delas já autorizadas”.

Para esse projeto de ZPE a implantação de infraestrutura se limitou a manutenção e conservação do terreno e equipamentos instalados, além de ampla divulgação do que a mesma poderia oferecer as empresas. Apesar dos esforços e entusiasmos um detalhe foi preponderante para que o sonho se tornasse frustração: a morosidade do Governo Federal em cumprir suas obrigações.

A ZPE de Cáceres-MT pode vir a surgir como a de Imbituba-SC em um período conturbado econômica e politicamente, na contemporaneidade um período de instabilidade política pós *impeachment* da Presidenta da República Dilma Rousseff e com retração econômica segundo dados do IBGE (2017) havendo cerca de 14,2 milhões de brasileiros que se encontram em situação de desemprego.

Outro ponto em comum entre ambas as ZPEs, diz respeito a importância que o setor terciário tem na economia das duas regiões, o turismo é fonte de renda tanto para Imbituba-SC, pois sua localização é no litoral sul catarinense explorando o turismo de

observação de baleias numa certa sazonalidade e suas belas praias, quanto para o entorno de Cáceres-MT inserida no Complexo do Pantanal, atrativo de pesca e turismo de contemplação.

A ZPE de Imbituba-SC nos fornece alguns subsídios para refletirmos sobre a viabilidade deste projeto. Primeiro é necessário que haja uma ação conjunta nas esferas municipais, estaduais e federal, de modo a agilizar tanto a parte de infraestrutura quanto a questão burocrática e evitar uma espera de anos para sua efetivação. Outro ponto em destaque é a importância que se deve dar aos atrativos turísticos de cada região, para que haja uma diversificação dos setores econômicos, fortalecendo a economia local. A ZPE pode ser uma realidade gerando empregos, mas não podem ser abandonados as alternativas econômicas locais, pois do contrário se tornam um objeto de palanque político.

2.1.3- ZPE de Rio Grande- RS: aquela que desapareceu sem ao menos ter surgido.

Localizada no sul do estado do Rio Grande do Sul, o município de Rio Grande- RS com cerca de 207.036 habitantes (IBGE,2014) passou por diferentes ciclos econômicos desde sua fundação 1835, como a pecuária, o charque e indústrias frigoríficas.

De acordo com Martins (2014, p.14) o município e região mantinham um certo crescimento econômico que começa a mudar no início de 2000 pois “estava empobrecida e sem perspectiva de crescimento”. A mudança de cenário começa quando surge o Polo Naval, gerando crescimento superior à de outras regiões do estado. Um porto marítimo comercial de destaque mundial na exportação de grãos também se configura como importante na geração de empregos. Ainda sobre o Polo Naval, ao ser criado, segundo Martins (2014, p.14), “visava promover o desenvolvimento regional”.

O município de Rio Grande- RS além do Polo Naval também se destaca como polo pesqueiro, contando com um polo energético pois possui a Refinaria de Petróleo Rio Grandense, um parque industrial diversificado com indústrias de madeira, alimentos, química, energia metalúrgica, fertilizantes além de um forte setor terciário. O Distrito Industrial do Rio Grande-DIRG atraiu grande contingente de pessoas a cidade, em 2014 o

DIRG era constituído por 45 indústrias e 17 terminais retro portuários⁹ (MARTINS,2014). Ainda de acordo com Martins (2014, p.40) “essa composição não ocorreu de investimentos industriais significativos, mas sim da privatização de parte do porto que o tornou mais competitivo conseguindo agregar valor às atividades de exportação e importação e as funções portuárias”. Deste modo vemos a importância da parceria público privada no quesito competitividade.

O DIRG teve sua área ampliada em decorrência do fim da ZPE de Rio Grande, criada pelo Decreto Nº 996, de dezembro de 1993 (BRASIL,1993). Esta ZPE foi criada em uma área de 547 hectares localizada próxima ao terminal de contêineres ao custo de 2 milhões de reais em uma das áreas mais valorizadas para receber investimentos, devido a proximidade com as principais operações ligadas à expansão do polo naval. Antes administrada pela Companhia Administradora da ZPE do Rio Grande - ZOPERG - RS.

A ZOPERG foi criada em pela Lei nº 10.093, de 26 de janeiro de 1994 (RIO GRANDE DO SUL, 1994), com

O objetivo de implantação e administração da Zona de Processamento de Exportação de Rio Grande - ZPE/RS, bem como de prestação de serviços às empresas que nela se instalarem, além de dar suporte e auxílio às autoridades aduaneiras, de acordo com o Decreto Federal nº 846, de 25 de junho de 1993. (LEI Nº 10.093, DE 26 DE JANEIRO DE 1994).

Entre as atribuições da ZOPERG está no artigo 2º inciso I desta lei:

I - Promover a ocupação da ZPE/RS, divulgando suas oportunidades econômicas, e realizar a interface com as empresas para se instalarem na ZPE/RS. Entretanto desde sua criação em 1994 a ZPE de Rio Grande não chegou a receber empresas interessadas em investir em unidades dedicadas sendo que como na figura 10 sua área se encontrava sem nenhuma utilidade diferente do Polo Naval onde o interesse fora maior em instalar empresas.

Após anos de um projeto que nunca se concretizou a área da agora extinta ZPE, algo que ocorreu definitivamente em 2012, se incorporou ao DIRG, criando oportunidades a demais empresas que queiram se instalar neste local.

⁹ Área em torno do Porto, chamada área portuária, que serve para instalação de empresas e ou construção de armazéns que tenham vínculo com as ações (trabalhos) portuárias. Disponível: <http://www.dicionarioinformal.com.br/retroporto/> acesso em: 13 mai. 2017.

Figura 10 -Área da ZPE de Rio Grande- RS.



Fonte: Eduardo Beleske (Jornal Clic RBS, Porto Alegre- RS 05/06/2008).

O exemplo da ZPE de Rio Grande- RS pode contribuir para uma importante reflexão sobre o processo de implantação da ZPE de Cáceres-MT, de sua história alguns pontos merecem ser destacados.

Na ZPE de Rio Grande- RS ocorreu primeiro a implantação da infraestrutura necessária (figura 10), uma obra cara de um projeto ambicioso de desenvolvimento industrial, porém sem a devida procura de empresas que tivessem interesse em se instalar nesta ZPE, sendo que deveria haver antes do investimento público um planejamento para que seja analisado se há demanda de empresários dispostos a investir no projeto ZPE e assim torna-lo viável socioeconomicamente.

Em Cáceres-MT o pontapé inicial para a implantação de sua ZPE iniciou-se em 2017 após quase 30 anos de espera, entretanto seu sucesso vai além do investimento em infraestrutura, mas perpassa a uma real geração de empregos que beneficie a população local e não se torne mais um “elefante branco” como muitos outros espalhados pelo nosso país, mais que um palanque político, uma realidade que traga o verdadeiro conceito de desenvolvimento.

2.1.4-ZPE de Senador Guiomard no Acre: do controle fitossanitário ao comércio externo.

As ZPEs estão em variados estados brasileiros e possuem diferentes estágios de desenvolvimento que vão desde um processo de realocação, de implantação, construção de infraestrutura necessária ao seu funcionamento, até em casos mais avançados com as alfandegadas, já preparadas para a efetivação total deste ambicioso projeto de estímulo ao desenvolvimento industrial. A ZPE de Senador Guiomard no Acre junto a de Pecém no Ceará são as únicas já alfandegadas pela Receita Federal do Brasil (ABRAZPE, 2017).

A ZPE de Senador Guiomard-AC, criada pelo Decreto de 30 de junho de 2010 (BRASIL, 2010) se localiza no município de mesmo nome, inserida no estado do Acre a cerca de 24 km da capital Rio Branco com população estimada em 21.369 (IBGE ,2016), foi criada em 1º de julho de 2010, no então governo do Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva.

Algumas características da ZPE acreana merecem ser destacadas, embora criada somente em 2010, foi a primeira a ser instalada no Brasil (ABRAZPE, 2017), possui uma localização privilegiada pois o estado do Acre faz fronteira com o país do Peru e o país da Bolívia, permitindo o acesso ao mercado consumidor destes dois países. Outro ponto importante é de que a produção industrial pode ser escoada para o Oceano Pacífico por meio da Rodovia Interoceânica (BR 317) que liga o noroeste do Brasil ao sul peruano rumo ao mercado asiático e a costa oeste norte americana.

Entre os portos que poderão ser utilizados para escoar a produção da ZPE destaca-se o Porto de San Juan de Marcona no país do Peru, considerado um dos mais profundos do mundo podendo receber navios de até 240 mil toneladas e assim se tornar o principal porto da América do Sul, na rota do comércio com o mercado asiático (OSÓRIO,2016).

Muitas são as possibilidades desta ZPE como a exploração da suinocultura, a piscicultura e as cadeias produtivas do açaí e do látex, além do manejo sustentável da madeira, deste modo o seu perfil é tipicamente agroindustrial.

Ainda segundo Osório (2016) a instalação da ZPE acreana surgiu da necessidade de uma política capaz de desenvolver o setor industrial em um estado que segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI) a respeito do perfil das indústrias dos estados

(2014) apresenta apenas 11,9% de seu PIB composto pelas atividades industriais, ficando apenas a frente do estado de Roraima.

Entre os objetivos que justifiquem a criação e implantação de uma ZPE estão a atração de investimentos, a criação de empregos e a correção de desequilíbrios regionais (ABRAZPE,2017)

A ZPE de Senador Guimard-AC pode se justificar se nos basearmos nos dados apresentados pela da CNI, segundo estes dados o estado do Acre responde apenas por 0,2 % das empresas do setor industrial brasileiro, é o estado que possui o menor percentual das chamadas grandes empresas na sua composição industrial com cerca de 0,5% de seu total.

O destaque industrial em termos de exportação é a indústria madeireira com 62,4% e a indústria de alimentos que em 2012 exportou cerca de 42,6 % (CNI,2014), entre outros.

Osório (2016) faz um minucioso estudo sobre a ZPE do estado do Acre abordando a questão do controle fitossanitário¹⁰, este controle segue os mesmos procedimentos tanto às empresas instaladas em uma ZPE quanto as empresas de regime comum, desta forma o autor questiona o que segundo o mesmo vai na contramão de modelo industrial seguido pela ZPE, que é uma simplificação nos tramites burocráticos as empresas, temos aí uma questão a ser debatida, de que forma esse tramites podem ser simplificados sem que ocorram ameaças fitossanitárias?

De acordo com o Art. 12, Inc. I da Lei nº 11.508, de 2007, da Presidência da República (BRASIL, 2007): as importações e exportações de empresa autorizada a operar em ZPE estarão sujeitas ao seguinte tratamento administrativo:

I - Dispensa de licença ou de autorização de órgãos federais, com exceção dos controles de ordem sanitária, de interesse da segurança nacional e de proteção do meio ambiente, vedadas quaisquer outras restrições à produção, operação, comercialização e importação de bens e serviços que não as impostas por esta Lei.

¹⁰ A proteção fitossanitária vegetal é um conjunto de medidas adotadas para evitar a proliferação de pragas e doenças, em especial as exóticas, em áreas livres, em que os organismos não contam com defesas ou mecanismos naturais de controle biológico. (OSÓRIO,2016, p.8).

As questões referentes a controles fitossanitários fazem parte de inúmeros procedimentos que uma empresa exportadora deve se submeter além destes, Osório (2016) explicita que no caso brasileiro a internacionalização de uma indústria nacional esbarra no processo burocrático e isso vai na contramão do que se pensa a respeito de uma ZPE, pois se parte da premissa de que esse modelo de incentivo a indústria deve primar para que se facilite a exportação.

Uma melhor interação entre os órgãos fiscalizadores, com o intuito de simplificar e racionalizar os procedimentos de fiscalização e controle, pode promover melhoria significativa no processo de exportação nas ZPEs. (OSÓRIO, 2016.p,20)

Um estudo da CNI é apresentado por Osório (2016, p.6) que aponta os problemas burocráticos referentes a exportação, o principal deles é o excessivo número de documentos exigidos.

Há algumas semelhanças entre a ZPE Senador Guimard-AC e a ZPE de Cáceres-MT, em ambos os casos os produtos de origem vegetal se destacam, no caso acreano são oriundos da silvicultura e no caso mato-grossense segundo o presente estudo oriundos da cultura sojeira, que neste caso está entre os commodities que mais podem ser processados em decorrência da grande produtividade regional. Deste modo é importante pensar em um controle fitossanitário que atenda as exigências do mercado externo, mas que não deixe que o excesso burocrático dificulte sua comercialização. Também há nas duas ZPEs, a de Senador Guimard-AC mais avançada e a ZPE de Cáceres-MT em curso, o intuito de estabelecer um comércio não apenas entre países vizinhos, mas ao mercado asiático via Oceano Pacífico.

Já alfandegada a ZPE do Acre pode nos ajudar a tirar o melhor proveito de uma localização estratégica em região fronteiriça e assim explorar ao máximo o potencial econômico regional.

É nas proximidades do rio Paraguai que no ano de 2017 iniciam-se, ainda de forma gradual, as obras de infraestrutura de um empreendimento de quase 30 anos, cercado de questionamentos a ZPE de Cáceres-MT é promessa de desenvolvimento a região em que está inserida.

2.2-Histórico da criação do projeto da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Cáceres-MT: há quase 30 anos ainda em debate.

A ZPE de Cáceres-MT precisa ser pensada através de um resgate histórico pois deste modo é possível termos subsídios capazes de permitir a compreensão desse processo que perdura há quase 30 anos.

O surgimento do ideário em implantar uma ZPE no município de Cáceres-MT remonta ao ano de 1988, quando se constituiu uma Comissão Pró-ZPE, fruto de mobilização popular e do poder público local por meio da Prefeitura Municipal, sob o governo do prefeito Antônio Fontes, nomeando uma comissão de representantes que buscaram subsídios que justificassem a criação desta ZPE.

No mesmo ano surgem os amparos legais capazes de criar condições para que este projeto possa sair do anseio de alguns a começar a se tornar realidade. Neste sentido na Assembleia Legislativa o deputado da época, José Lacerda, consegue aprovação de um projeto cujo objetivo era a criação do instrumento legal, um esforço conjunto com órgão Executivo Estadual como a Secretaria de Indústria e Comércio, contratou consultoria culminando com a assinatura pelo então Presidente da República José Sarney Filho do Decreto Lei nº 99.043, de 6 de março de 1990 (BRASIL,1990), assinado pelo então Presidente da República José Sarney Filho, a criação do decreto de criação da ZPE foi coordenado pelo Deputado Federal do Estado de Mato Grosso, Ubiratan Spinelli.

Quadro 8 - Histórico da ZPE de Cáceres-MT: da criação aos dias atuais.

06/03/1990	DL n.99.043 de 06/03/1990 Criada a ZPE de Cáceres-MT.
Junho/1992	Foi criada a Administradora da ZPE de Cáceres - AZPEC.
1992/1993.	Foi criada a ABRAZPE (Associação Brasileira de Zona de Processamento de Exportação).
1994 a 2007	Governo Federal paralisou processo.
Abril / 2009	Assinada a regulamentação da Lei das ZPEs.
Março/2008	Oficializada a retomada da ZPE de Cáceres-MT, inserindo-se na Política de Governo, sendo prioridade para MT.
Mairo/2017	Lançada a pedra fundamental da ZPE de Cáceres-MT, iniciando as obras de infraestrutura.

Fonte: REIS. Caderno de Desenvolvimento – Linha do tempo, 2010 e jornal Correio Cacerense visualizado dia 27/12/2016 e autor.

O quadro 8 retrata a sequência histórica da ZPE de Cáceres-MT até os dias atuais. Como se pode notar é um projeto de longa data ainda distante do seu real funcionamento.

A figura 11 representa a área destinada a implantação da ZPE de Cáceres-MT e seu entorno destacando a MT-343 que liga Cáceres-MT a Barra do Bugres-MT, a BR-070

que liga Cáceres-MT a Cuiabá-MT, a BR 174 Cáceres-MT sentido Rondônia e área do aeroporto e porto local e suas respectivas distâncias a ZPE.

Figura 11- Localização ZPE de Cáceres-MT e sua distância em relação a rodovias, aeroporto e porto local (coordenada geográfica lat.16°07'27.70S long.57°41'50.61"O).



Fonte: Google Earth, acesso em 27/12/2016.

Segundo Guimarães (201, p.32) para que a ZPE em Cáceres-MT possa funcionar, algumas medidas devem ser tomadas como atender as necessidades de infraestrutura e logística, efetivação da alfandega local por parte da Receita Federal e outros órgãos competentes, formação de profissionais necessários ao trabalho na ZPE, disponibilização de créditos para alavancar investimentos, entre outros. Portanto há uma série de medidas a serem tomadas para o pleno funcionamento deste projeto de desenvolvimento industrial local.

O município deve, segundo o poder público, receber a ZPE em uma área de 239,68 hectares num projeto orçado em R\$ 60 milhões, sendo 16 milhões previstos para a primeira fase com verbas estaduais através das secretarias estaduais de Cidades e de Desenvolvimento Econômico.

As figuras 12 e 13 apresentam respectivamente a pedra fundamental para início das obras da ZPE de Cáceres-MT e uma faixa anunciando que as obras terão início.

Figura 12- Pedra fundamental para início das obras da ZPE de Cáceres-MT.



Fonte: Jornal Correio Cacerense, Cáceres-MT, 2017.

Segundo o atual prefeito Francis Maris Cruz (gestão 2016-2020) o projeto prevê num primeiro momento obras de construção da infraestrutura necessária a ZPE como alfândega da Receita Federal, armazém e escritórios, para então as indústrias poderem iniciar a construção do barracão. Ainda segundo o líder do executivo local, a ZPE pode abrigar até 230 indústrias compreendendo empresas dos ramos de frigorífico, laticínio, têxtil, produção de artigos de couro, esmagamento de soja, algodão, milho e beneficiamento de grãos até mesmo indústrias moveleiras, pois a região produz madeira

de origem da árvore teca por meio de reflorestamento e borracha oriunda da produção de seringa.

Figura 13–Faixa saudando o acontecimento chamado de“histórico”.



Fonte: arquivo pessoal, 2017

As ações necessárias para o funcionamento da ZPE de Cáceres-MT devem ocorrer por meio do poder público municipal e estadual, interesses de empresários e envolvimento da população, diferentes agentes envolvidos e diferentes relações de poder coexistindo grupos hegemônico e hegemonzados. Há, portanto, uma territorialidade em questão, pois a ZPE está inserida em um espaço criado com um objetivo previamente definido. Para Brito (2008, p.19) territorialidade pode ser definido como

[...] o conjunto de relações mediadas pelo poder entre os distintos agentes sociais (Estado/Governo, empresas, instituições sociais, ..., cidadãos), que se interessam por algum objeto comum localizado numa dada porção do espaço geográfico. A territorialidade implica a capacidade desses agentes sociais de produzirem e/ou organizarem sistematicamente territórios, segundo um projeto orientado por um agente hegemônico.

O modelo ZPE nos remete a categoria territorialidade pois limita-se uma determinada área geográfica criando-se um espaço geográfico com funções específicas. Sack (1986) define territorialidade como uma tentativa criada por um indivíduo ou grupo com o intuito de afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relações, com a

intenção de delimitar e afirmar um certo controle sobre uma área geográfica. A territorialidade é então compreendida como uma estratégia espacial que tem a capacidade de afetar, de influenciar e de controlar pessoas e recursos, a ZPE pode vir a se tornar um espaço diferenciado dentro da cidade de Cáceres-MT.

As figuras 14 e 15 mostram o local escolhido para que sejam desenvolvidas as obras para implementação da ZPE de Cáceres-MT, no Distrito Industrial.

Figura 14- Local onde será construída a ZPE de Cáceres-MT na Av. dos Costa e Faria, Distrito- Industrial, Cáceres – MT, via que liga o Distrito Industrial de Cáceres-MT a outros bairros.



Fonte: arquivo pessoal do autor, 2016

Figura 15- Local onde será construída a ZPE de Cáceres-MT, área destinada a ZPE utilizada para pastagem.



Fonte: arquivo pessoal do autor, 2016.

Sua localização se faz na proximidade da rodovia BR 070 MT e do rio Paraguai, nas proximidades da IFMT Campus Cáceres-MT. Para que a ZPE de Cáceres-MT possa se desenvolver foi criada a AZPEC - Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Cáceres S.A. é sobre ela que trataremos no próximo subcapítulo.

2.3 – Definição e organização da AZPEC.

O Decreto Federal nº 99.043/1990 (BRASIL, 1990) foi o primeiro passo de uma série de etapas necessárias para a criação da ZPE, criou-se o CIDERC-Conselho de Integração e Desenvolvimento Regional de Cáceres-MT, destacando como importante personagem desta história o Engenheiro. Adilson dos Reis, fundador e primeiro presidente da AZPEC - Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Cáceres S.A., criada em junho de 1992, com o objetivo de viabilizar esse projeto através da formulação e execução do Plano Diretor, EIA e Alfandegamento.

A AZPEC tem como objetivos (REIS,1996):

- I. Assessoria na elaboração e planejamento de métodos da Zona de Processamento de Exportação de Cáceres, inclusive no que se refere ao fechamento da área, ao sistema de vigilância e segurança, à administração aduaneira local e à definição de instalações e equipamentos;

- II. Exercício das atividades necessárias à administração geral da ZPE de Cáceres-MT, e ao atendimento das empresas instaladas, tais como: Central de Processamento de Dados, Central de Mão-de-Obra, Laboratório de Controle de Qualidade apoiado por convênios com Centros Tecnológicos, Central de Fretes e Carretos, Serviços de Despacho Aduaneiro, e outros que se apresentarem necessários ao perfeito funcionamento das indústrias instaladas na ZPE.

Ainda com base em informações obtidas por Reis (1996) algumas características da AZPEC merecem ser mencionadas.

A AZPEC é uma companhia organizada e administrada através de um Conselho de Administração e por uma diretoria que é integrada por quatro diretores, sendo: um Diretor Presidente, um Diretor Administrativo/Financeiro, um Diretor Técnico e um Diretor Comercial. Sua filosofia de atuação prevê o desenvolvimento de um trabalho integrado com as regiões produtivas do estado de Mato Grosso, fazendo a divulgação de suas potencialidades e atraindo investimentos, não só pontualmente no Distrito Industrial da ZPE mas, incentivando a produção, trazendo melhoria de qualificações e transferência de tecnologia, agregando valor à matéria prima regional, gerando empregos (chamados indiretos no seu Plano Diretor), sob a ótica e com a participação das pessoas que realmente vivenciam o atual processo de mudanças globais, uma grande alavanca para o desenvolvimento regional.

Com o aumento da produtividade com qualidade em todo o estado, tem-se um excedente exportável, e sendo a ZPE o único instrumento voltado para as exportações totalmente livres dos impostos desta operação, e com liberdade cambial, prevê-se a implantação de indústrias em seu Distrito Industrial, localizado em área delimitada, com garantia de isolamento, segurança e controle fiscal, onde o acesso de pessoas e veículos e o trânsito de mercadorias são totalmente controlados pela Receita Federal, de forma que entre a entrada de insumos e a saída de produtos, não exista qualquer possibilidade de evasão de produtos para o mercado interno, sendo este temor infundado, parecendo-nos uma frágil defesa de interesses de outros centros; o regime jurídico que vigora nessa área garante, às empresas ali instaladas, a estabilidade das normas vigentes quando de sua instalação, pelo prazo, renovável, de 20 anos.

As bases legais e a organização administrativa da ZPE de Cáceres-MT não são as únicas condições necessária a implantação e desenvolvimento da ZPE, também é importante pensar nas implicações que dela decorrem, a esses fatores dedica-se o 3º capítulo deste estudo.

3- A ZPE DE CÁCERES-MT E OS DIFERENTES FATORES RELACIONADOS A SUA IMPLANTAÇÃO.

O capítulo 3 busca abordar os diferentes aspectos que se relacionam especificamente com a ZPE de Cáceres-MT, pois sua implantação implica uma intrínseca teia de relações que envolvem diferentes atores em questões como o agronegócio, o uso da hidrovía Paraguai-Paraná, a infraestrutura local e regional, entre outros fatores se correlacionam.

Ao abordar os diferentes temas buscou-se uma pesquisa bibliográfica capaz de dar suporte as ideias discutidas, como a ZPE está em processo de implantação o estudo foi conduzido com base no projeto pensado por seus idealizadores, bem como o primeiro Estudo de Impacto Ambiental (EIA) elaborado em 1993.

3.1-O agronegócio em Cáceres-MT e sua relação com a ZPE.

O desenvolvimento econômico decorrente da implantação da ZPE poderá resultar em futura expansão das atividades agropecuárias e extrativistas na região de influência conforme já analisado ocasionando indiretamente vários impactos ambientais negativos nos meios físicos (desmatamento, erosão e assoreamento dos rios), biológico (eliminação de fauna e flora) e sócio econômico (conflitos entre agricultores/garimpeiros e índios). (EIA da ZPE de Cáceres-MT, 1993, p.140)

A ZPE de Cáceres-MT está sendo projetada numa relação direta com o agronegócio, pois baseado nas falas de seus idealizadores o seu desenvolvimento dependerá da expansão de atividades agropecuárias, capazes de fornecer matéria prima a ser processada. Ainda a respeito da intrínseca relação entre a produção agropecuária com o desenvolvimento industrial, o primeiro EIA da ZPE de Cáceres-MT ressalta:

Tomando-se por base os projetos apresentados pelo PRODEI -Programa de Desenvolvimento Industrial dos últimos anos e as conclusões do Plano Diretor da ZPE é possível afirmar, entretanto, que a vocação econômica do atual estado é para o setor agropecuário, devendo o perfil base das empresas a se instalarem na ZPE ser tipicamente agroindustrial. (EIA da ZPE de Cáceres, 1993, p.129).

Nos anos 80, houve um crescimento na produção agrícola brasileira. O que antes era denominada agricultura moderna, começa a ter forte conexão com o mundo industrial e assim é chamada de agroindústria, devido à integração entre a agricultura e indústria. Houve estreitamento na relação entre insumos e produção. Também com uma nova definição surgem os complexos agroindustriais, representando a pujança produtiva do

país, por fim, as atividades ligadas à agricultura levam o nome de agronegócio do inglês *agrobusiness*, adaptada em português como agronegócio.

O agronegócio vem se expandindo ao longo do estado de Mato Grosso com destaque a pecuária e a cultura da soja que começa a se expandir para região onde está inserido o município de Cáceres-MT.

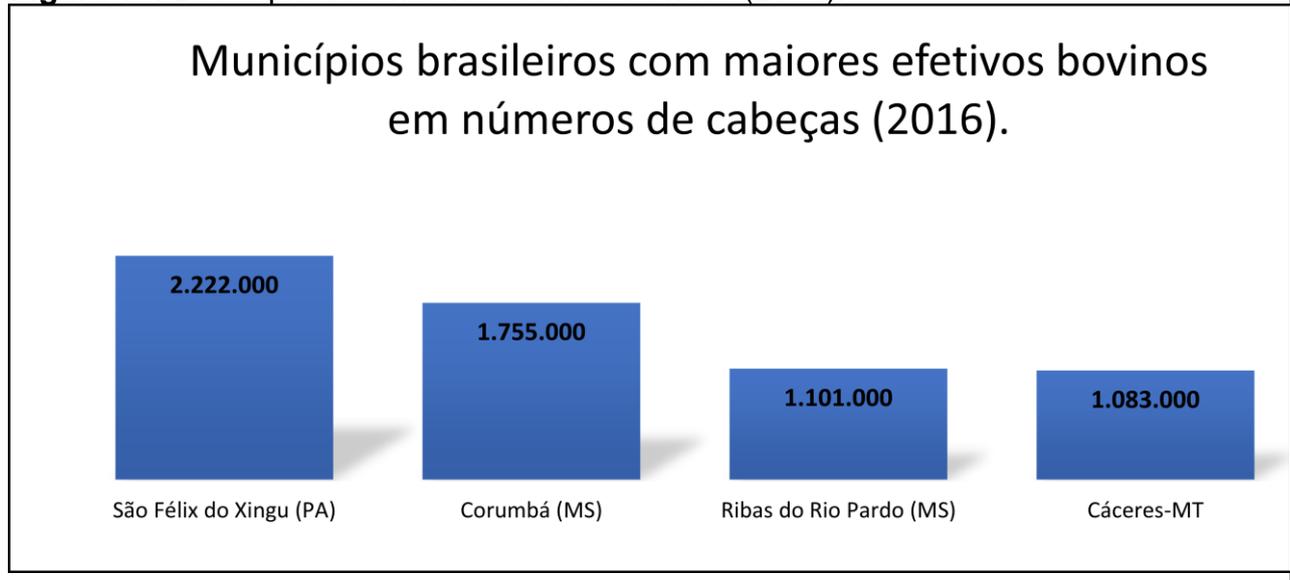
Podemos definir agronegócio como a:

soma de todas as operações envolvidas no processamento e na distribuição dos insumos agropecuários, as operações de produção na fazenda; e o armazenamento, o processamento e a distribuição dos produtos agrícolas e seus derivados. (DAVID & GONDELBERG, 1957, p.2)

A renda per capita predominante da população cacerense é de $\frac{1}{2}$ a 1 salário mínimo (conforme mencionado na figura 5 a respeito do rendimento domiciliar per capita 2010 (IBGE, 2010), em relação as atividades econômicas o setor agropecuário fica atrás apenas do setor de serviços na participação do município entre os anos de 1999-2013 (conforme já apresentado pela Figura 4).

A baixa renda per capita de grande parte dos moradores de Cáceres-MT contrasta com a atividade de pecuária extensiva, uma das bases econômicas do município. Cáceres-MT se destaca como um dos maiores produtores de gado bovino do Brasil (IBGE,2016). A figura 16 mostra seu efetivo e apresenta bem a importância desta atividade na economia local.

Figura 16: Destaque dos maiores efetivos bovinos (2016).



Fonte: IBGE (2016).

Observamos que essa atividade econômica gera divisas, porém, ao mesmo tempo, cria poucas oportunidades de trabalho e renda aos moradores locais, pois requer pouca mão de obra e uma qualificação que não exige necessariamente um nível elevado de escolaridade. Isso pode contribuir para o aumento da concentração de renda e a constituição de uma sociedade cada vez mais desigual.

Com base em dados do IBGE (2016) o município de Cáceres-MT aparece com o 4º com maior efetivo bovino no país (figura 16), esses números demonstram a grande importância desta atividade econômica para o município, o funcionamento da ZPE tem na carne e seus derivados matéria prima relevante para seu desenvolvimento.

Segundo o Plano Territorial de Desenvolvimento Rural Sustentável - 2010 (PTDRS,2013), além de Cáceres-MT se destacar pela bovinocultura de corte, tem também na atividade agrícola uma das bases de sua fonte de renda com o cultivo de algodão, milho, arroz, feijão, mandioca e banana. Entretanto, é uma agricultura que gera poucos excedentes que possam ser comercializados e que, segundo o documento, “não são competitivos em outros mercados frente ao atual custo de produção no município, agregado ao frete” (PTDRS 2010, p.15).

Dessa forma, embora as atividades agropecuárias sejam a base da economia local, não conseguem gerar desenvolvimento econômico e, conseqüentemente, social ao município, o que seria expresso na geração de oferta de empregos.

Ainda sobre o PTDRS, a pecuária praticada em Cáceres-MT e região se apresenta desprovida de tecnologia, é extensiva, necessitando de grandes áreas além de apresentar baixa natalidade (PTDRS 2010 p.15). Outro fator determinante para que o desenvolvimento local não ocorra é o fato de que, segundo relatório, os produtores rurais familiares são descapitalizados. (PTDRS p.16)

Além da atividade pecuária que é muito importante à economia local, a produção da soja, *commodities* tido por entusiastas da ZPE como importante matéria-prima, vem crescendo chegando a região oeste e sudoeste do estado de Mato Grosso.

A expansão agrícola em Mato Grosso inicia a sua produção sojeira devido à influência dos povos do sul do país, na segunda metade do século XX, como, por exemplo, imigrantes japoneses (BERNARDES et al ,2003).

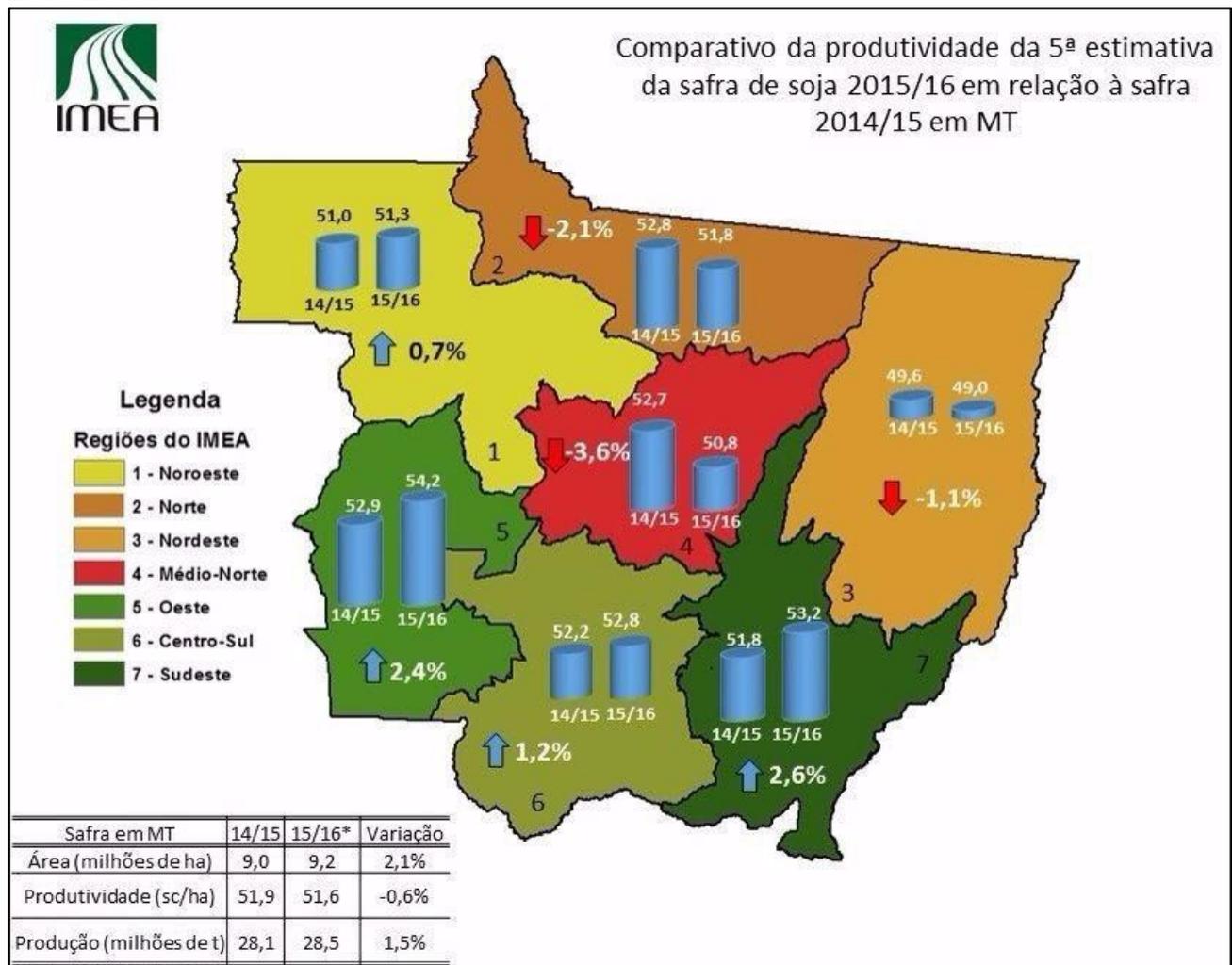
A ascensão da produção deste *commodities* no estado começa a ganhar destaque nos anos da década de 1960 e 1970 adentrando nas novas terras do cerrado,

deste modo surge uma nova fronteira agrícola no país e, com a valorização da soja no mercado internacional, sua produção teve um crescente acentuada, iniciando um processo de expansão produtiva.

O estado de Mato Grosso é o grande produtor de grãos do país. Segundo a Embrapa (2015) é o maior produtor de soja com 27,868 milhões de toneladas em uma área plantada de 8.805 milhões de hectares e uma produtividade de 3.165 kg/hectares na safra 2014/2015.

A figura 17 apresenta a produtividade de soja no estado de Mato Grosso comparando as safras 2014/2015 e 2015/2016. A região oeste e sudoeste onde se encontra a região de Cáceres-MT, destacando-se nos últimos anos em termos de crescimento de produtividade de soja.

Figura 17:Produtividade de soja no estado de Mato Grosso, safra 2014/2015 e 2015/2016.



Fonte: FAMATO, 2016.

A produção de soja ao iniciar sua expansão no município de Cáceres-MT, segundo Silva, Ó Loiola e Viegas (2017, p.67) pode gerar uma série de impactos socioambientais:

Atualmente, no Município de Cáceres há cerca de 3 mil hectares de área plantada com soja na região. Contudo, à medida que a fronteira agrícola avança, expandindo a produção da soja para regiões de agropecuária tradicional, como no Município de Cáceres, ocorrem uma série de implicações no que tange aos aspectos socioambientais, gerando conflitos entre o grupo de capitalistas, sojicultores, detentores dos meios de produção e a população residente na região: camponeses, quilombolas, indígenas, ribeirinhos, pescadores artesanais etc.

A ocupação do estado de Mato Grosso foi fruto de projetos governamentais os quais tinham o intuito de povoar áreas que tinham baixa densidade demográfica.

No entanto, áreas ocupadas por populações preexistentes (índios, posseiros e pecuaristas que tinham sua criação dispersa pelo território). Todos estes não tiveram suas terras respeitadas pelas políticas de colonização.

A concentração fundiária é uma característica marcante no estado de Mato Grosso, conforme mencionado, a ideia de implantação de uma ZPE na cidade de Cáceres-MT passa pela produtividade agropecuária regional, pelo menos nos discursos pró ZPE, entretanto um desenvolvimento que tenha por base uma distribuição mais equitativa de riquezas necessita de políticas que favoreçam a manutenção do trabalhador no campo. De acordo com Girardi (2016, p.35):

No caso do Brasil a agricultura camponesa é responsável por 74,38% do pessoal ocupado no campo, que representa uma razão de três vezes em relação à proporção da terra que detém no país. Em Mato Grosso a agricultura camponesa ocupa 58,21% das pessoas no campo, em uma razão de seis vezes a área que detém, indicando que a promoção de políticas para a manutenção da agricultura camponesa e sua proliferação no estado seriam investimentos públicos extremamente importantes para a geração de trabalho e renda.

A tabela 2 apresenta dados que destacam a grande concentração fundiária do estado de Mato Grosso, a produtividade industrial oriunda da implantação da ZPE ao necessitar de matéria prima poderá contribuir a manutenção ou ampliação desta concentração de terras pois a grande produtividade agropecuária é propagada como essencial ao desenvolvimento industrial local.

Os dados mostram poucas mudanças ocorridas na estrutura fundiária no estado de Mato Grosso entre os anos de 1970 a 2006 segundo o Censo Agropecuário do IBGE, destacando que a maior parte das terras possuem área igual ou superior a 1000 ha, confirmando a grande presença de latifúndios no estado.

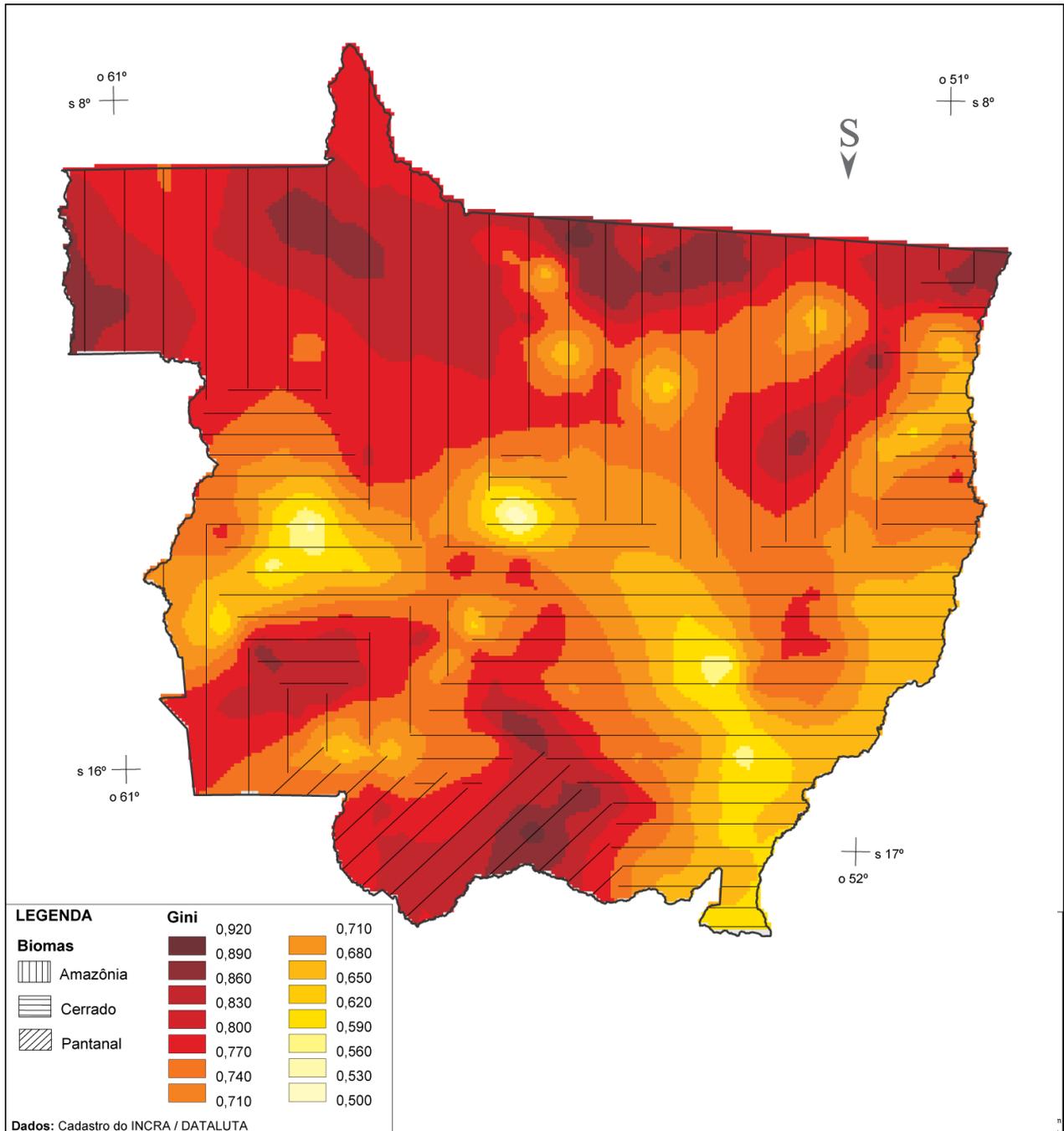
Tabela 2- Área dos estabelecimentos agropecuários recenseados na região Centro-Oeste de 1970 a 2006.

Área ano/ano	1970		1975		1980		1985		1996		2006	
	mil h a	%	mil h a	%	mil h a	%	mil h a	%	mil h a	%	mil h a	%
menos de 10 h a	181	0,4	337	0,4	258	0,3	328	0,3	159	0,1	243	0,2
10 a menos de 100 h a	2910	7	3617	4,6	3771	4	4417	4,5	4689	4,3	6344	6,1
100 a menos de 1000 h a	12487	29,9	17248	22	20632	22	23209	23,4	25358	23,4	24927	24
1000 h a e mais	26199	62,7	57315	73	70107	74	71168	71,8	78293	72,2	72283	69,7
total das áreas recenseadas	41777	100	78517	100	94768	100	99122	100	108499	100	103797	100

Fonte: IBGE, Censo Agropecuário 1970/2006.

Ainda a respeito da concentração de terras a figura 17 apresenta o Índice de Gini das terras no estado de Mato Grosso, quanto mais próximo a 1 a concentração é maior, quanto mais próximo a 0 melhor a distribuição fundiária.

Figura 17 - Índice de Gini da terra – Mato Grosso - 2014



Fonte: Girardi, 2016.

Um alto índice de Gini da terra pode ser verificado nas regiões noroeste, norte e nordeste onde se encontram o bioma Amazônico e na região de bioma Pantanal na porção oeste e sudoeste deste estado onde se encontra o município de Cáceres-MT.

Para Girardi (2016) a região do Pantanal onde está inserida Cáceres-MT, possui uma ocupação bastante antiga, onde a atividade pecuária extensiva é predominante com uma agricultura ainda restrita, contribuindo para que seja difícil a diminuição da concentração de terras verificadas.

A ideia de que o modelo ZPE desenvolve a produção industrial estimulando o agronegócio regional é criticado por Silva, C.A.F. (1993, p.96), para ele:

...o que poderá contribuir para a formação de maiores vínculos locais no fornecimento de insumos é o nível de desenvolvimento industrial. Levando-se em conta a liberdade de importação, as empresas em ZPEs, que originalmente são subsidiárias de multinacionais, só recorrerão aos insumos locais se os preços, a qualidade e o custo de transportes forem menores do que os de países de origem destas empresas.

Aos defensores do modelo ZPE em Cáceres-MT, o desenvolvimento industrial voltado ao mercado externo pode além de estimular o desenvolvimento do agronegócio regional, ser capaz de contribuir a integração entre os países vizinhos, estabelecendo uma relação geopolítica entre eles.

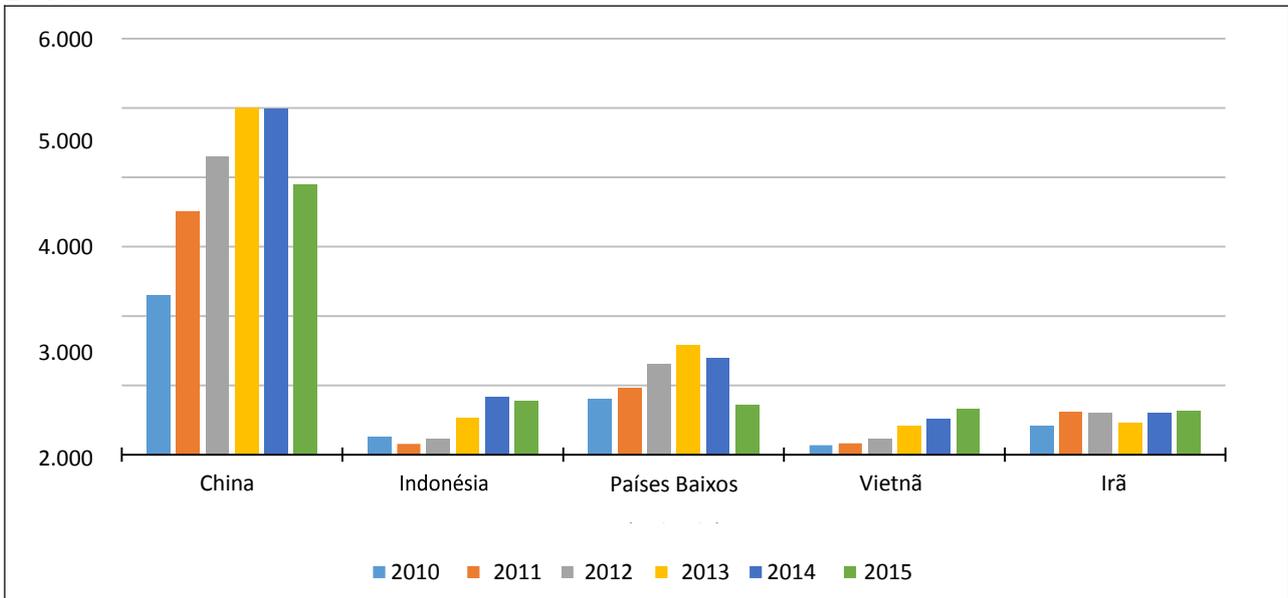
O conceito de geopolítica nasce com o geógrafo sueco Rudolf Kjellén, discípulo de Ratzel, no início do século XX, e a considera como “o ramo da ciência do Estado” (CORREIA,2012), para Kjellén (1917) podemos definir geopolítica como: “o estudo do Estado enquanto organismo geográfico ou enquanto fenômeno no espaço, isto é, o Estado como terra, território, área, ou melhor dito, como país.” Correia (2012, p.231), define geopolítica como:” ...o estudo dos fatores geográficos em função da decisão política. “

A produção industrial, em um mundo cada vez mais globalizado, ocorre com a intensa troca comercial entre países, pensando neste comércio que ultrapassa barreiras nacionais que a ZPE de Cáceres-MT surge. Como a maior parte de sua produção será voltada ao mercado externo, é notório o desenvolvimento de uma integração entre países sul-americanos, seja pelo Atlântico Sul, seja pelos países andinos rumo ao Pacífico, com o intuito de estreitar relações com os mercados asiáticos.

A figura 19 representa a evolução das exportações do estado Mato Grosso entre os anos de 2010 a 2015 com seus principais parceiros comerciais, destaque ao mercado chinês que concentra grande parte do destino dos produtos mato-grossenses, destacando principalmente produtos primários como soja, milho e algodão. Os produtos que não sofreram beneficiamento corresponderam a 95,4% em 2015 (SECEX/MDIC) e apenas 4,6 % corresponderam a produtos industrializados. Deste modo fica explicitado a importância do mercado asiático a este estado e a necessidade de se desenvolver a atividade industrial agregando maior valor as exportações. Esses dados contribuem para o

argumento daqueles que defendem a ZPE como alternativa para ampliar o comércio de manufaturados com a Ásia via Pacífico.

Figura 19- Evolução das exportações de Mato Grosso pelos países principais-2010 a 2015.



Fonte: SECEX/MDIC -2016.

A mídia eletrônica local e regional destaca a relação entre a ZPE e seu papel de integração junto aos países sul-americanos, como pode ser verificado nas manchetes. A exemplo temos a intitulada notícia: “a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Cáceres é considerada um item fundamental para a integração comercial entre Mato Grosso e os países da Bolívia, Peru e Chile (PETROLI, 2017).”

E:

Além de abrir as portas para o Oceano Pacífico, a pavimentação da rodovia que liga San Matías a San Ignacio de Velasco, na Bolívia, facilitará a viabilização da Zona de Processamento e Exportação (ZPE) de Cáceres, cidade de Mato Grosso que faz fronteira com o país andino. Para os integrantes da comitiva que acompanha o governador Pedro Taques (PSDB), o projeto, cujos políticos bolivianos buscam apoio, representará a entrada do Estado em um mercado que atende, no mínimo 10 milhões de pessoas. (NOGUEIRA

O município de Cáceres-MT se localiza em um ponto estratégico, pois, pelas águas do rio Paraguai, sua produção industrial pode, por meio de hidrovia, chegar à costa uruguaia. Também através dos modais hidrovia-ferrovia-rodovia chegar ao oceano Pacífico, tornando-se um corredor de produção de *commodities* e com a ZPE, de produtos manufaturados.

Entretanto, quando se pensar em integração regional, não se pode apenas seguir num viés econômico, mas também nos aspectos socioambientais e como o aumento no fluxo de mercadorias e comércio pode impactar nas vidas da população local.

Para Porto-Gonçalves (2011, p.147) há uma crítica em relação a integração regional, para ele ela visa atender os grandes mercados mundiais, ignorando-se grupos sociais e suas realidades locais.

[...]ao privilegiar uma integração regional na perspectiva das oportunidades que se abrem nos mercados mundiais, não se parte das realidades locais a serem viabilizadas e, deste modo, são ignorados os grupos sociais que se forjam nestas escalas, os quais tendem a aparecer...como obstáculos a este projeto.

As decisões políticas definem os rumos geopolíticos de cada país. No caso sul-americano, com o funcionamento da ZPE, buscar-se-ão estratégias voltadas ao comércio externo, e a logística de transporte se apresenta como elemento imprescindível às relações entre estes diferentes países. Ainda de acordo com Porto-Gonçalves (2011, p.146), o aumento do comércio entre países vizinhos sul-americanos criou condições para que surgissem acordos regionais, gerando uma necessidade maior de infraestrutura, entretanto a mesma se apresenta com muitos problemas a serem sanados.

[...], entretanto, até agora, a infraestrutura que liga os países em fase de integração de um modo geral não recebeu ainda melhoramentos suficientes. [...] a questão fundamental é como fazer para que esses projetos se concretizem, estabelecer formas de tomadas de decisões coordenadas, que internalizem as externalidades e, ao mesmo tempo, superem outros riscos políticos e normativos que possam surgir devido ao caráter multinacional dos projetos. Os governos enfrentarão esse desafio”.

Desse modo, pensar em ZPE implica planejar acordos comerciais entre países vizinhos e extracontinentais como o mercado europeu e asiático, mas o fato é que essa integração se realiza por meio de modais de transporte e, no caso da região em que se encontra Cáceres-MT, principalmente o modal hidroviário.

A HPP [Hidrovia Paraguai-Paraná], via natural navegável, encerra importante significado histórico, econômico e diplomático. Constitui o eixo fluvial longitudinal mais extenso da América do Sul, banha vasto e rico território, tanto do ponto de vista ambiental quanto de desenvolvimento econômico-social, no centro do continente. Seu papel como opção de escoamento natural de cargas dos países ribeirinhos em direção aos mercados regionais e internacionais tem sido resgatado não apenas em função de seu interesse econômico, mas também como instrumento de integração regional (ZUGAIB, 2006, 17).

Não se pode deixar de, ao analisar a implantação da ZPE de Cáceres-MT, relacionar a produção agrícola e suas contradições do modelo capitalista (contraditório e

combinado) em especial no caso da soja, às questões logísticas de seu escoamento, os impactos ao meio ambiente e às políticas locais de geração de emprego e renda.

Caso implantação da ZPE utilize matéria prima regional haverá a necessidade de aumentar a infraestrutura capaz de escoar tanto insumos como produtos já processados, a viabilidade da utilização da Hidrovia Paraguai Paraná é outra implicação que merece ser discutida.

3.2-Hidrovia Paraguai-Paraná e a ZPE de Cáceres-MT.

O pleno funcionamento da ZPE necessitará de uma via de escoamento tanto da matéria prima necessária quanto ao produto já manufaturado, outras ZPEs espalhadas pelo país se localizam em regiões portuárias, estratégicas para esse tipo de atividade, por isso há grande preocupação no aumento de embarcações que poderão ocorrer no município de Cáceres-MT.

A implantação da ZPE de Cáceres-MT irá gerar um grande volume de mercadorias que necessitarão de sistemas eficientes de transportes capazes de reduzir custos e tornando a produção mais competitiva favorecendo o comércio voltado a exportação.

Dessa forma, ganha importância a ideia de se utilizar a Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP) que tem em Cáceres-MT o seu início. Sua utilização, em detrimento de outros modais, pode ser, do ponto de vista econômico, mais viável.

Para o Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC, 2014) o transporte hidroviário é:

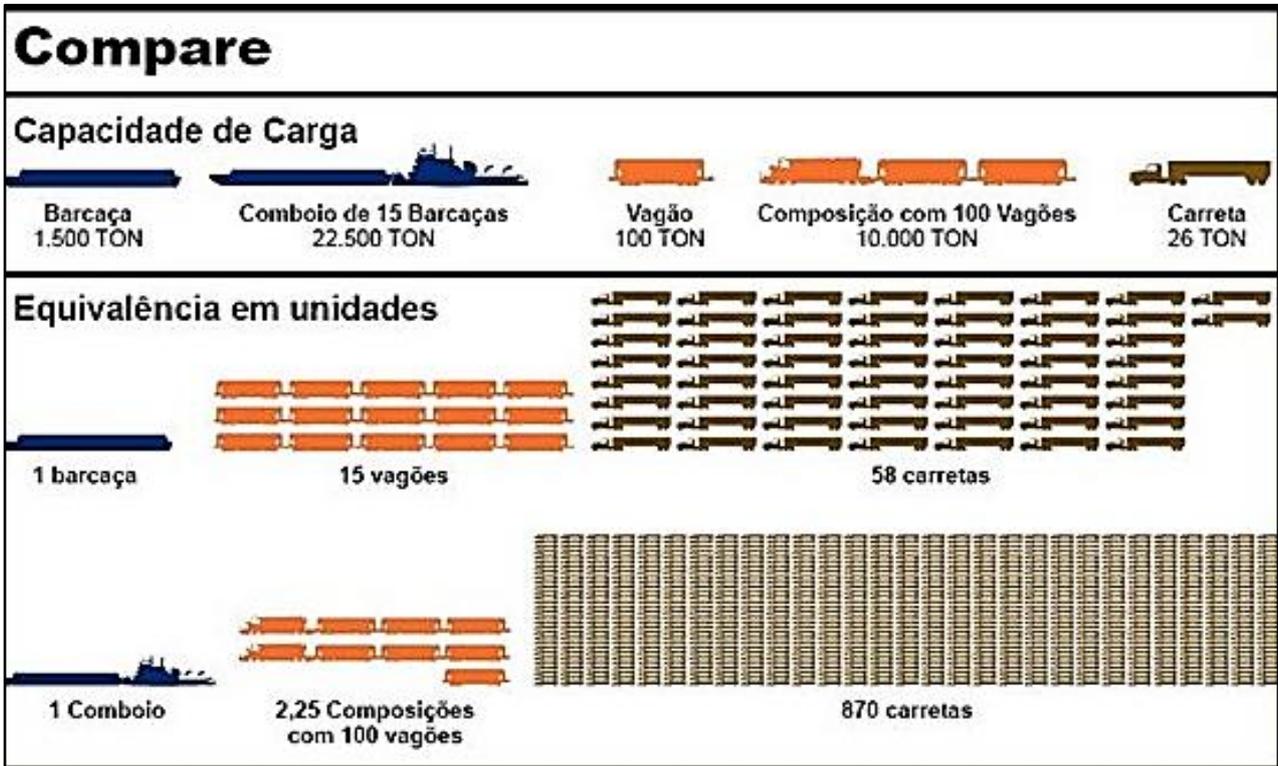
O tipo de transporte aquaviário realizado nas hidrovias (são percursos pré-determinados para o tráfego sobre águas) para transporte de pessoas e mercadorias. As hidrovias de interior podem ser rios, lagos e lagoas navegáveis que receberam algum tipo de melhoria/sinalização/balizamento, para que um determinado tipo de embarcação possa trafegar com segurança por esta via.

Ainda de acordo com o MTPAC, as hidrovias são muito importantes por permitirem o transporte de grandes quantidades de mercadorias a grandes distâncias e são alternativas para o transporte de *commodities*, como minérios e grãos, a exemplo da soja que se expande nas fazendas mato-grossenses.

A figura 20 faz uma comparação entre a capacidade de cargas nos modais hidroviário, ferroviário e rodoviário, permitindo observar a eficiência do ponto de vista

econômico das barcaças, seu potencial cargueiro justifica a ideia de utilizar a HPP para escoar o que for processado pela ZPE.

Figura 20 -Comparação entre a capacidade de cargas entre diferentes modais.



Fonte: MTPAC, 2016.

A ZPE de Cáceres-MT tem como alternativa o escoamento de sua produção via HPP, todavia há grande preocupação no aumento de embarcações que poderão ocorrer no município.

O quadro 9 apresenta informações sobre as principais características das hidrovias brasileiras como localização e uso.

Quadro 9 - Características principais das hidrovias brasileiras

Extensão	22.037 km economicamente navegáveis
Principais hidrovias	Amazônica (17.651 quilômetros), Tocantins-Araguaia (1.360 quilômetros), Paraná-Tietê (1.359 quilômetros), Paraguai (591 quilômetros), São Francisco (576 quilômetros), Sul (500 quilômetros).
Uso	52% do potencial navegável do país é utilizado para o transporte de cargas ou passageiros.
Transporte Hidroviário	Grande capacidade de carga; Baixo custo de transporte; Baixo custo de manutenção; Baixa flexibilidade; Transporte lento; Influenciado pelas condições climáticas. Baixo custo de implantação quando se analisa uma via de leito natural, mas pode ser elevado se existir necessidade de construção de infraestruturas especiais como: eclusas, barragens, canais, etc.

Fonte: Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil e ANTAQ.

O uso intenso da HPP é preocupante sócio ambientalmente permitindo a reflexão se a viabilidade deste projeto de desenvolvimento industrial irá gerar um novo ciclo de riqueza ou será apenas um empreendimento com um viés mais político que desenvolvimentista, além disso seu funcionamento pode colocar em risco os recursos naturais em decorrência de atividades poluidoras e impactantes ambientalmente oriundas do processo produtivo e do escoamento de matéria prima necessária a cadeia produtiva.

3.2.1-A Hidrovia Paraguai-Paraná e sua intrínseca relação com a ZPE

Hoje avistamos a primeira draga no rio Paraguai. Em plena atividade essas embarcações garantem o tráfego dos rebocadores e seu comboio de chatas até nos períodos mais críticos do ano, quando as águas do rio estão em seu nível mais baixo. Por estarmos navegando justamente numa estação seca, nos foi possível avaliar, perplexos e desconsolados, o volume de avarias que os comboios vêm provocando nas margens do rio Paraguai. Sendo o leito bastante estreito e sinuoso, sobretudo em território mato-grossense, os pilotos utilizam-se das margens para proceder às manobras nas curvas mais difíceis do rio. Arremeter as barcaças contra o barranco não é, portanto, um acidente de percurso, mas uma prática corriqueira e necessária para conter o comboio de chatas e ajustar seu curso nos trajetos meândricos. O desbarrancamento do solo argiloso, decorrente desses impactos, além de provocar o assoreamento do rio e mudança em sua trajetória, destrói a vegetação por um largo espaço de

terra firme. Sem proteção, mais solo tende a desmoronar dentro d'água, maior o assoreamento e mais prejuízos para o rio e para a fauna e a flora locais. (Expedição Cáceres-Porto Murtinho. Anotações de viagem)¹¹.

A Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP) surge como uma grande artéria capaz de unir países em suas relações comerciais, é chamada de “espinha dorsal” para o continente sul-americano, unindo cinco países no comércio: Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai.

É importante para a integração do bloco econômico Mercosul, permitindo a ligação direta do centro oeste brasileiro ao Oceano atlântico pelo Uruguai.

O uso desta hidrovia começou a ser discutido no ano de 1987 e foi anunciado oficialmente no ano de 1989, as discussões envolveram os cinco países sul americanos citados anteriormente, no ano de 1992. O governo brasileiro contratou a empresa Internave Engenharia que por meio de estudos elaborou relatórios sobre a viabilidade do então projeto da HPP, o resultado foi a favor da viabilidade física e econômica, porém por meio de pressões populares e através de estudos das ONGs Wetlands for the Americas e pela World Wildlife Fund-WWF, foram constatados erros de cálculos e omissões sobre seus custos ambientais.

Em decorrência a estes questionamentos o relatório emitido pela empresa Internave Engenharia foi rejeitado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento-BID que solicitou outro relatório, mais completo, criando em 1990 o Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH) composto por especialistas das mais diversas áreas do conhecimento. Este Comitê concluiu que o projeto não promove um desenvolvimento sustentável capaz de gerar riquezas reduzindo a pobreza dos povos que habitam no entorno do rio, os estudos anteriores de engenharia e viabilidade econômica e de impacto ambiental se apresentavam como “[...] extremamente limitados, ignoram significativos impactos cumulativos e indiretos, superestimam os benefícios do projeto e subestimam

¹¹ A expedição científica “Cáceres–Porto Murtinho”, em 1999, reuniu uma série de especialistas – um hidrólogo, uma bióloga, um engenheiro naval, dois geólogos e um antropólogo, além de um jornalista – promovida pela Fundação Centro Brasileiro de Referência e Apoio Cultural (CEBRAC) e pelo Instituto Centro da Vida (ICV), a pedido da WWF, com intuito de avaliar a dimensão dos impactos causados pela navegação na hidrovia Paraguai–Paraná. Durante 13 dias de viagem foram percorridos 1.200 km do rio, desde a cidade de Cáceres, no Mato Grosso, até Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul. A elaboração deste artigo foi possível sobretudo pelo esforço da Coalizão Rios Vivos que, através de sua associada Ecologia e Ação (Ecoa), insistiu na necessidade de uma perspectiva social dos impactos causados pela hidrovia.

seus custos e efeitos ambientais e sociais” (ENVIROMENTAL DEFENSE FUND., 1998, p.2).

O trajeto da HPP tem como início o município de Cáceres-MT, tornando-o um ponto estratégico no modal de transporte, corta metade da América do Sul e se finda no município de Nueva Palmira, Uruguai, por cerca de 3.442 km de extensão navegável.

O trecho brasileiro vai até a confluência do rio Apa, com 1272 km de extensão, sendo região fronteiriça com a Bolívia por 58 km e com o Paraguai com 322 km segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT 2011).

O transporte na hidrovia movimenta mais de 15 milhões de toneladas de carga por ano (MTPAC 2014), transportando a soja (Mato Grosso é o grande produtor de grãos do país), arroz, milho, madeira e minérios, como ferro e manganês (DNIT, 2011).

Entre os principais terminais portuários brasileiros, estão Cáceres I e II, Aguirre, Corumbá, Gravetal, Sobramil, Ladário, Gregório Curvo, Murtinho, e Porto Cimento Itaú Portland S/A (DNIT,2011).

A respeito do tamanho das embarcações, entre Cáceres-MT e Corumbá-MS trafegam comboios de até 140 metros comprimento e 24 metros de largura, com calado de 1,5 m, e capacidade para até 500 toneladas de carga.

Além do transporte de cargas, que movimenta o comércio entre os países, também são benefícios destas águas a fertilidade dos solos em extensas áreas agricultáveis, atividades pesqueiras, turísticas e de grande biodiversidade, por se encontrar nela o bioma pantaneiro.

A figura 21 representa a localização da hidrovia Paraguai-Paraná (HPP) no trecho brasileiro, por ligar vários países sul-americanos o rio Paraguai é chamado de um rio de integração.

discurso desenvolvimentista por parte de políticos e a classe hegemônica cacerense e estadual como é possível verificar em algumas manchetes. O uso da HPP aparece como fator de integração comercial entre países da América do Sul, sendo essencial ao escoamento de grãos em Mato Grosso e funcionamento da ZPE.

A reativação do Porto de Cáceres é considerada essencial pelo Governo de Mato Grosso para a integração comercial com a América do Sul pela Hidrovia Paraguai-Paraná e o fortalecimento da logística dos produtos da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), como o Agro Olhar já comentou. (Jornal Agro Olhar,2017)

E:” o Porto de Cáceres e a Hidrovia também são considerados essenciais para o escoamento dos produtos que serão fabricados na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Cáceres, em fase de construção (Jornal RD News,2017)”.

A HPP é retratada como infraestrutura importante para a ZPE:

Segundo Serra, o bom funcionamento da ZPE passa, necessariamente, pela melhoria na hidrovia. “Se é para exportar, temos que ter transporte. Temos que ter hidrovia, temos que ter estrada, como está que se reivindica com a Bolívia, temos que ter infraestrutura de transporte, isso é paralelo” (Jornal Folha Max,2016).

Em outra manchete:

A reativação do Porto de Cáceres é considerada essencial pelo Governo de Mato Grosso para a integração comercial com a América do Sul pela Hidrovia Paraguai-Paraná e o fortalecimento da logística dos produtos da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), que deverá sair do papel ainda nesta semana, após mais de 20 anos de espera (Jornal Agro Olhar,2016).

Destaque a sua importância as exportações:

Prefeito de Cáceres, Francis Maris aposta na hidrovia para viabilizar a exportação dos produtos oriundos da ZPE do município, em fase de licitação pelo Governo do Estado. “A ZPE tem que exportar 80% da produção, então vamos precisar da hidrovia. Os dois fatores vão convergir em melhoria das condições de vida para os moradores de Cáceres e geração de riquezas para Mato Grosso e para o Brasil”, aposta. O diretor presidente da ZPE e diretor do Conselho Pró-Hidrovia Paraguai/Paraná, Pedro Lacerda, complementa que ficará oneroso para os empresários fabricarem os produtos na Zona de Exportação de Cáceres e depois mandá-los para São Paulo. “A hidrovia vai baratear o transporte e viabilizar a ZPE. Perderíamos toda a economia de produzirmos na ZPE se tivermos que pagar o frete para São Paulo”. (Jornal Correio Cacerense,2017)

O uso da HPP é, segundo reportagem, importante para receber matéria prima necessária a ZPE e contribuir para uma integração entre países do cone Sul e países da América Andina.

Para abrigar a Zona de Processamento de Exportação em Cáceres serão usados 239,68 hectares de área, que vão ser divididos em cinco módulos. A escolha da cidade para sediar a ZPE não foi feita aleatoriamente. Cáceres é rota para os Andes, através da Bolívia, e para o Mercosul pela hidrovia Paraguai-Paraná. Essa mesma hidrovia pode, caso o impasse ambiental que a envolve seja solucionado,

receber matéria-prima de qualquer lugar do mundo entrando pelo porto em Montevideu e subir pela hidrovia até Cáceres. E a exportação dos produtos da ZPE poderá ocorrer também por essa mesma rota. “Bolívia, Peru, Colômbia, Equador, Chile e Venezuela têm cerca de 140 milhões de habitantes, com PIB regional de quase U\$ 1 trilhão de dólares, e estão mais perto de nós aqui no Estado do que as regiões sul e sudeste. Então estamos com o mercado e a porta abertas para nós”, explica. (Jornal Folha Max,2016)

As águas da HPP podem contribuir com o comércio de produtos ligados a ZPE intensificando aos mercados internacionais. A atividade pecuária é a mais importante, mas não a única atividade econômica do município, que conta com criações de jacarés para serem comercializados regionalmente ou exportados, havendo, além dos criatórios, também um frigorífico e um curtume.

Pelas águas do rio Paraguai muitos tiram seu sustento e mantêm forte identidade com o lugar, o rio é mais do que um componente natural, ele faz parte da essência do povo pantaneiro, importante no dia a dia da população local e regional.

3.2.2-Impactos socioambientais decorrentes do uso da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP).

A HPP é passível de muitas discussões a respeito de sua viabilidade sócio econômica e ambiental, embora muito de seus trechos favorecem uma boa navegabilidade há necessidade de interferência em alguns pontos podendo gerar impactos tanto ao bioma pantaneiro quanto a população local que depende deste rio e seus afluentes para sobreviver.

O pleno funcionamento da Hidrovia Paraguai Paraná (HPP) prevê obras no leito dos rios capazes de contribuir para a navegação de grandes navios como dragagens, remoção de rochas, retificação de curvas, devido à grande parte do percurso ser feito em um rio meândrico, bem como outras obras que favoreçam a segurança no transporte, como sinalizações e balizamentos, além de cartas de navegação as quais permitem uma viagem com menor risco de incidentes.

A ZPE de Cáceres-MT possui expectativas governamentais (Poder Público Municipal e Governo do Estado de Mato Grosso) e de diversos grupos econômicos do estado que apontam que a mesma poderá contribuir decisivamente para o desenvolvimento do município. No entanto, devido às possibilidades de uso da HPP, inserida no frágil bioma pantaneiro, há muitas preocupações em relação aos impactos

ambientais incalculáveis que podem ocorrer, os quais devem ser discutidos de modo a avaliar se haverá mais bônus ou ônus de seu uso para viabilidade desta ZPE.

Para Candiotto (2016) o meio ambiente se apresenta em uma relação dialética natureza -sociedade, numa relação de poder no domínio entre o homem e a natureza embora o homem faça parte desta natureza ele se tornou sujeito e a natureza, o objeto.

A utilização do rio Paraguai pode ser analisada sob o aspecto de domínio e apropriação dos recursos naturais, onde a apropriação pressupõe algum tipo de uso podendo demonstrar poder pois quem se apropria do espaço e do meio ambiente e seus recursos naturais tem mais poder, no modo capitalista a apropriação e o domínio da natureza ocorrem quando seus elementos são privatizados e transformando-se em mercadorias (CANDIOTTO,2016).

De acordo com Porto-Gonçalves (2006), os recursos naturais como terra, água, ar e fogo são apropriados através da cultura e da política, no caso de Cáceres o rio Paraguai é ao mesmo tempo um elemento constituinte da formação da cultura local e um recurso natural cujo domínio e apropriação podem ser determinados por interesses políticos que nem sempre atendem os anseios da maioria da população.

Já no início do século XX o rio Paraguai era utilizado para atender aos anseios da classe dominante, sobre isso Arruda (2011, p.96) destaca que:

Para os administradores públicos do período, o rio é concebido sempre ligado à sua importância econômica, isto é, como meio de transporte. A continuidade do fluxo comercial interessava particularmente aos grupos econômicos que monopolizavam as atividades comerciais e, por isso, as melhorias, em relação ao porto e seu funcionamento, eram uma preocupação constante

Para Oliveira, A. A. (2002, p.60) os estudos mais detalhados sobre a viabilidade do uso intensivo da HPP podem ser resumidos assim:

Quanto ao aspecto de desenvolvimento regional, os especialistas concluíram que a proposta traz a mesma estratégia adotada em outros projetos, tais como o Polo Noroeste e a Transamazônica, cujos resultados implicaram destruição e desperdício dos recursos naturais, poluição, conflitos pela posse da terra e concentração da riqueza. Esses impactos, quando considerados, acabavam superando em muito os benefícios do projeto. Nesse sentido, o projeto representaria a continuidade de um modelo de desenvolvimento agroexportador que, dirigido aos interesses de uma minoria (empresas de transporte, empreiteiras, empresários mineiros e agrobusiness), traz pouco ou nenhum benefício às populações indígenas e às de baixa renda que vivem na região.

O uso da Hidrovia Paraguai Paraná é uma alternativa muito discutida para escoar os insumos necessários a ZPE, principalmente de origem agropecuária como por exemplo a soja, carne, derivados entre outros commodities, entretanto muitos estudos já foram

realizados com o intuito de se analisar os impactos gerados através do fluxo maior de barcaças ou outros tipos de navegação que podem acarretar ao ambiente local.

O uso constante da hidrovia necessita de obras de engenharia que permitam a navegabilidade do rio o ano todo, também são necessárias infraestrutura que permitam uma sinalização ao longo percurso navegável como sinalizações e balizamentos, além de cartas de navegação as quais permitem uma viagem com menor risco de incidentes.

Entre estas obras pode-se citar de acordo com a ONG Environmental Defense Fund (1998, p. 9):

- a) a ampliação e o aprofundamento da via navegável dos rios Paraguai e Paraná,
- b) num trecho de 3.400 quilômetros, que vai da cidade de Cáceres, no Brasil, até Nueva Palmira, no Uruguai;
- c) a retirada dos afloramentos rochosos;
- d) a retificação das curvas dos rios;
- e) a realização de outras obras de engenharia pesada, de forma a possibilitar a expansão do tráfego fluvial de cargas.

Por meio destas obras necessárias para o uso da Hidrovia Paraguai-Paraná o comportamento do rio Paraguai e por tanto do bioma onde está inserido poderá sofrer impactos ambientais que afetam também aspectos sociais e econômicos.

Oliveira (2002, p.59) destaca esses impactos e ressalta os principais problemas a serem gerados por esse modal de transporte:

A realização dessas obras implicará grandes modificações no leito do Rio Paraguai (principal rio do Pantanal, responsável pelas inundações periódicas que fazem da região a maior planície alagada do planeta), diminuindo as áreas alagadas do Pantanal e do Chaco. A dragagem do leito desse rio significa aumentar sua vazão e velocidade, diminuindo a quantidade de água estocada na planície pantaneira. O resultado disso seria a destruição de refúgios onde vivem milhares de espécies de animais e plantas. Além disso, a intensificação da navegação aumentará a contaminação da água, diminuindo o potencial pesqueiro, o que, conseqüentemente, afetará a economia e o modo de vida das comunidades de pescadores

A intensificação do uso da hidrovia Paraguai Paraná na movimentação e transporte de cargas pode trazer sérios impactos, Oliveira, A. A. (2002 p.60,61) analisa alguns destes impactos fazendo cenários futuros e alertando sobre o prejuízo que podem ter aos grupos menos favorecidos e mais ligados ao rio.

“[...]a intensificação da navegação aumentará a contaminação da água, diminuindo o potencial pesqueiro, o que, conseqüentemente, afetará a economia e o modo de vida das comunidades de pescadores...Nesse sentido, o projeto representaria a continuidade de um modelo de desenvolvimento agroexportador que, dirigido aos interesses de uma minoria (empresas de transporte,

empreiteiras, empresários mineiros e agrobusiness), traz pouco ou nenhum benefício às populações indígenas e às de baixa renda que vivem na região.”

O rio Paraguai, importante via navegável e seu entorno composto pela fauna e flora do bioma pantaneiro deve ser bem gerenciado. É um rio que vem sendo impactado por diversas ações antrópicas, portanto deve ser visto com grande preocupação caso a ZPE se desenvolva, atividades como a pesca, o turismo e o próprio abastecimento de água podem ser seriamente impactados em decorrência da emissão de efluentes líquidos e maior movimentação de barcaças.

Para Lourival et al. (1999), a implantação da hidrovia causará destruição de habitats, estresse e mortalidade da ictiofauna interferindo na produção primária e secundária, e, portanto, na oferta de alimento. Além disso, outros impactos seriam advindos de dragagens de manutenção, aumento da produção de dejetos, derramamento de combustíveis e substâncias tóxicas entre outros, que têm alto potencial de prejudicar esse importante ecossistema.

Silva, R. V. da, (2012, p.138) destaca alguns problemas enfrentados pelo rio Paraguai próximo a área urbana de Cáceres-MT: “a urbanização, o crescimento populacional, o incremento do turismo, a quantidade de embarcações no rio, tem aumentado os problemas, como assoreamento e contaminação da água e erosão marginal”.

A pesca é uma atividade importante aos habitantes locais, quer comercial quer de subsistência. Atividades econômicas potencialmente poluentes e degradadoras não irão afetar toda uma cadeia econômica, como o turismo e a pesca profissional?

Além dos aspectos ambientais a intensificação do uso da HPP e os feitos gerados pela movimentação do tráfego das barcaças pode pôr em risco um importante patrimônio arqueológico das primeiras ocupações no município de Cáceres-MT.

Sobre as margens do rio Paraguai nas proximidades da Fazenda Descalvados (cerca de 140 km da cidade de Cáceres-MT) no sítio Jatobá e índio Grande encontram-se vestígios de aldeias ceramistas.

A respeito da importância dos sítios arqueológicos ao longo do rio Paraguai, Banducci Jr. (2003, p.135) destaca:

De acordo com levantamentos arqueológicos¹², existem, ao longo do rio Paraguai e nas baías próximas, mais de 100 sítios arqueológicos entre a

cidade de Cáceres e a Estação Ecológica Taimã, distantes pouco mais de 150 km¹³. Segundo dados do relatório *Retrato da Navegação no Alto Paraguai*, os sítios encontrados na região de Cáceres são extremamente importantes, pois neles “ocorrem vestígios arqueológicos de populações ceramistas que se estabeleceram em grandes aldeias e apresentam características ainda não encontradas em nenhuma outra região do território brasileiro”.

Esses vestígios, que ajudam a contar a história da formação do povo cacerense, se encontram em barrancos que devido aos choques das barcaças ou aos impactos que ocorrem nas margens argilosas em decorrência das ondas geradas por rebocadores ou por barcos que transportam turistas destroem esses cemitérios indígenas.

Entre os anos de 1997 e 1999 o sítio perdeu dois metros de extensão. Quem se aproxima da margem percebe detalhes das ossadas, expostas no barranco pela erosão. Em breve elas deverão se alojar no fundo do rio pelo efeito dos desbarrancamentos, apagando para sempre o registro legado pelos primeiros ocupantes do Pantanal. (BANDUCCI Jr.,2003, p.134).

Conforme discutido o uso da HPP faz parte do projeto ZPE, entretanto ainda é muito a discutir pensando nos diferentes impactos esse uso terá e para quem ele realmente beneficiará. A implantação da ZPE objetiva o desenvolvimento industrial em Cáceres-MT e no estado de Mato Grosso, alternativas capazes de gerar renda e contribuir para um desenvolvimento local devem ser pensadas como o turismo ambiental, explorando as riquezas naturais e culturais marcantes nesta região.

3.3- Aspectos socioeconômicos de Cáceres-MT e sua infraestrutura para a implantação da ZPE.

A escolha da cidade de Cáceres-MT para implantar uma ZPE se justifica baseada em critérios sócio econômicos, a sua efetividade se apregoa a ideia de que a mesma trará uma certa melhoria de vida a seus moradores, por outro lado o desenvolvimento industrial

¹² As informações aqui expostas foram obtidas em campo através de depoimentos de arqueólogas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e da Universidade Estadual do Rio de Janeiro, que realizavam trabalho de prospecção na área.

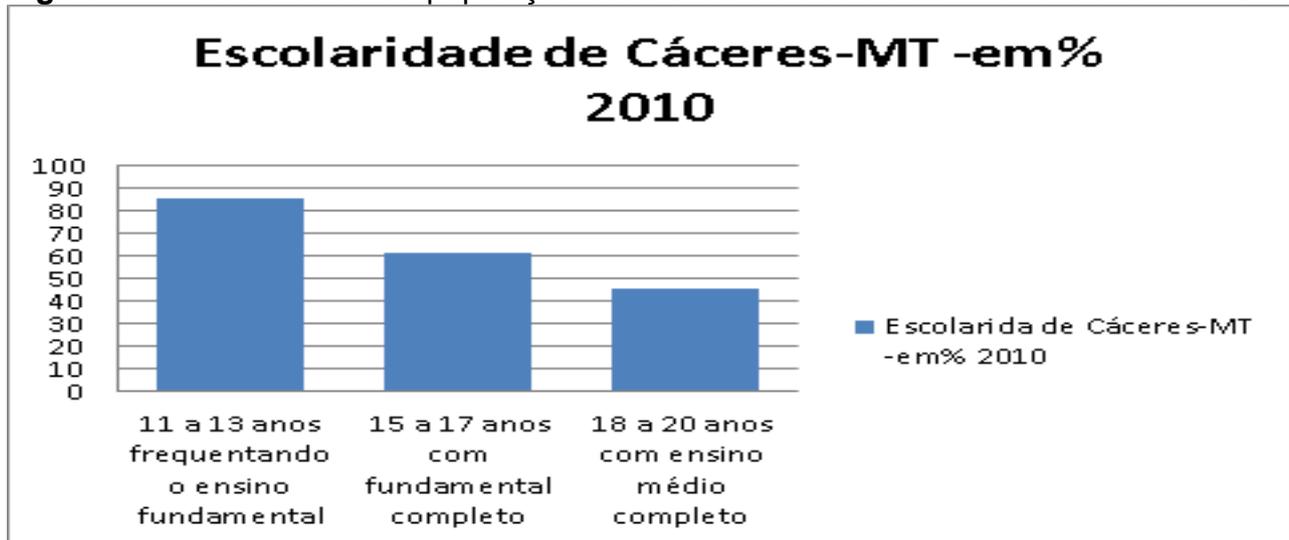
¹³ Os demais trechos do rio ainda demandam levantamento para, através dos vestígios encontrados, obter-se informações sobre a dimensão do patrimônio arqueológico e, com ele, dados sobre o tipo de ocupação e da diversidade dos povos indígenas que habitaram a região.

pode gerar um aumento no fluxo de pessoas e mercadorias comprometendo ainda mais a precária infraestrutura local.

De acordo com o anuário “100 - Municípios Populosos com Baixa Receita per Capita e Alta Vulnerabilidade Social”, realizado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP) divulgado em abril de 2015, cujo objetivo é oferecer subsídios para políticas públicas, o município de Cáceres-MT sede da ZPE, aparece entre os 100 municípios brasileiros mais populosos com baixa renda per capita e alta vulnerabilidade socioeconômicas¹⁴ do Brasil. Neste anuário são apresentados municípios pobres, com baixa capacidade de gerar empregos e, portanto, com baixa renda per capita.

Embora não se possa afirmar com certeza quais postos de trabalho serão criados com a ZPE, poderá surgir uma necessidade por qualificação e Cáceres-MT, embora seja uma cidade que oferece cursos superiores tanto em entidade particular como FAPAN-Faculdade do Pantanal quanto pública, em destaque o Campus da UNEMAT (Universidade do estado de Mato Grosso) oferecendo 13 cursos de graduação além de cursos de pós graduação, possui índices preocupantes em relação a escolarização básica de seus munícipes, o que é demonstrado na figura 22. Apenas menos da metade dos estudantes até 20 anos de idade terminaram o ensino médio, comprometendo sua formação profissional.

Figura 22: Escolaridade da população cacerense de acordo com faixa etária em 2010.



Fonte: Atlas Brasil, 2013.

¹⁴ Vulnerabilidade socioeconômica- pode ser compreendida ao serem analisadas as relações entre a disponibilidade de recursos materiais ou simbólicos e o acesso dos atores às oportunidades sociais econômicas e culturais que provêm do Estado, do mercado e da sociedade (ABRAMOVAY et al., 2002).

A falta de qualificação é um ponto a se analisar, pois dependendo do tipo de indústria a ser instalada há de ser necessário uma mão de obra qualificada que pode ser oriunda de outras localidades, contribuindo a migração de trabalhadores e comprometendo a infraestrutura local já muito precária.

Um importante indicador sócio ambiental que afeta diretamente a qualidade de vida da população e deve ser enfrentado pelo poder público local, ainda mais pensando na instalação de uma ZPE, é a questão do saneamento básico.

De acordo com o Plano Municipal de Saneamento Básico (PMSB) 2015, apenas 4,6% da população urbana do município de Cáceres-MT é atendida por rede coletora de esgoto, além disso no município 82% da população utiliza sistemas individuais de tratamento de esgoto como fossas rudimentares, o que traz sérios impactos ao meio ambiente e a saúde dos moradores.

Verifica-se a inexistência de rede coletora de esgoto na maioria dos bairros da cidade e, também, que o município não dispõe de instrumentos legais para orientar a elaboração de projeto de solução individual, bem como para a fiscalização de sua correta implantação. (PMSB,2015, p.100)

Outro problema recorrente em Cáceres-MT é o despejo de efluentes domésticos em córregos urbanos. De acordo com Nascimento (2005) o córrego Sangradouro tornou - se um depósito de resíduos sólidos e esgoto oriundos de residências e comércios centrais, como resultado doenças, poluição visual e odor desagradável são características de muitos córregos urbanos deste município.

No tocante ao acesso à água tratada, dados do SIAB (Sistema de Informação da Atenção Básica), que tem cadastrado 57,6% da população brasileira, revelam números preocupantes: aqueles que não água tratada em Cáceres-MT representavam 42,38% (2012). Para efeitos comparativos na capital esse número cai para 20,42% (2013) dos municípios que não possuem água tratada.

A respeito da disponibilidade hídrica do município é importante pensar no fornecimento às empresas que se instalarem na ZPE e o destino que serão dados aos efluentes oriundos das atividades industriais, grande parte é despejado "*in natura*" no rio Paraguai, podendo aumentar a degradação ambiental e colocando em risco a harmonia do bioma no qual se insere Cáceres-MT.

O primeiro Estudo de Impacto Ambiental (EIA) elaborado em 1993 para a implantação da ZPE já alertava a respeito da necessidade de se tratar os efluentes industriais e os problemas que esta poluição pode gerar ao ambiente.

As características das áreas inundadas e principalmente inundáveis em vários locais circunjacentes a área de implantação da ZPE impõe que haja tratamento cuidadosamente controlado dos efluentes industriais. Da mesma forma, dejetos orgânicos, não podem ser jogados nos ambientes circundante. No entorno do Distrito Industrial, observa-se o acúmulo de material orgânico nas áreas da várzea. Há evidências que isto tenha sido ocasionado por deposição de fezes de jacarés que para lá são carregadas com a lavagem dos tanques onde são criados na empresa operando no distrito. Poluição desta natureza impõem alto grau de eutrofização a estes ambientes, degradando-os a níveis de difícil recuperação. (EIA da ZPE, 1993, p. 74.)

Não é possível pensar apenas em desenvolvimento econômico cuja geração de renda a qualquer preço é a meta a ser alcançada. Em especial no caso da cidade e região em questão, o desenvolvimento deve ser almejado de forma a pensar também no aspecto social e ambiental pois ao gerar emprego cria-se um fator de atração e aumenta-se a pressão em infraestrutura comprometendo o meio ambiente.

Mendonça (2015, p.117) destaca a análise do geógrafo em relação ao meio ambiente e sua relação com a sociedade.

“De fato para um geógrafo, a noção de meio ambiente não recobre somente a natureza, ainda menos a fauna e a flora somente. Este termo designa as relações de interdependência que existem entre o homem, as sociedades e os componentes físicos, químicos, bióticos do meio e integra também seus aspectos econômicos, sociais e culturais”.

Ainda de acordo com o EIA da ZPE de Cáceres-MT sua implantação deve ser bem planejada de forma a amenizar os problemas decorrente de um possível fluxo demográfico, para este relatório “a ZPE pode vir a gerar entre 6.200 a 7.300 empregos diretos e 28000 a 32000 empregos indiretos. “(EIA da ZPE, 1993, p. 11.)

Silva, R. V. da (2012, p.138) destaca alguns problemas enfrentados pelo rio Paraguai próximo a área urbana de Cáceres-MT: “a urbanização, o crescimento populacional, o incremento do turismo, a quantidade de embarcações no rio, tem aumentado os problemas, como assoreamento e contaminação da água e erosão marginal.”

Mendonça (2015, p.121), ao discutir a natureza/sociedade na visão marxista, oferecem argumentos importantíssimos para a compreensão desta distinção ao considerar que:

“A história da natureza precederia a história, mas uma vez que esta última houvesse atingido um elevado grau de desenvolvimento tecnológico e agisse cada vez mais eficazmente no sentido de modificar a natureza, a história natural ficaria subordinada à história social e seria parte integrante desta. *A grande preocupação dessa linha interpretativa não é evidentemente o estudo da natureza em si, mas a fundamentação do socialismo como continuação lógica do capitalismo, como ‘etapa’ histórica posterior e mais avançada, numa interpretação evolucionista*”.

A implantação da ZPE poderá transformar o modo de produção local e regional através do desenvolvimento industrial, é possível ver em Cáceres-MT a intrínseca relação de pescadores profissionais, empresários ligados ao turismo de contemplação e de pesca deixando claro a forte identificação de seus moradores com o rio Paraguai e o bioma pantaneiro. Os novos espaços produtivos gerados pela implantação da ZPE poderão dar um novo significado ao conceito de trabalho que se apresenta tendo na sua essência a relação homem-natureza, para uma nova significação, ao que foi chamado por Marx de alienação.

Peixoto (2010, p.33) cita Marx (1983) e afirma que a alienação humana está no fato de haver no processo de produção uma relação que impede e constrange a realização do trabalho como “objetivação”, ou seja, como realização da natureza humana.

É importante pensar que ao transformar a cidade de Cáceres-MT que se destaca entre outras atividades no turismo devido suas belezas naturais e história preservada através de seus casarões, em uma cidade industrial cria-se essa relação de que a atividade trabalho serve apenas para atender as necessidades básicas do ser humano e o trabalhador tem o fruto de seu trabalho como algo “estranho”, dependendo do que for produzido nem tem acesso a ele. Peixoto (2010, p.33) reforça esse conceito de alienação:

Segundo Marx, a alienação surge com a divisão social do trabalho e com esta divisão surge a separação entre os que dirigem e os que executam o processo de trabalho. Há, pois, nesta relação, a instauração da alienação. O trabalhador é constrangido a atender suas necessidades mais imediatas, tais como: comer, beber, vestir, etc., se não o fizer porá em risco sua própria existência. Ao fazer de sua capacidade de trabalho um meio para atingir determinados fins, a sua atividade deixa de ser uma atividade livre (auto atividade) e torna-se trabalho alienado.

Pensar em desenvolvimento industrial é pensar numa logística que vai desde o escoamento da matéria prima necessária até a produção final do que se deseja comercializar, também é importante se deter na geração de energia, no destino dos resíduos gerados pela atividade industrial, não esquecendo que a geração de emprego é um grande atrativo de populações oriundas dos mais diferentes locais contribuindo ao

aumento do trânsito, necessidade de moradia e os demais serviços prestados pelo poder público.

A cidade de Cáceres-MT possui muitos problemas de infraestrutura que devem ser sanados, ainda mais caso um maior desenvolvimento industrial local ocorra, deste modo a efetividade da ZPE passa pelo desenvolvimento desta infraestrutura. Começamos pela questão dos transportes pois como a essência deste modelo de parque industrial é o mercado externo uma análise dos modais deve ser feita, para que o resultado final da produção seja competitivo frente ao exigente comércio globalizado.

Diferentes modais de transporte são necessários a intensa troca comercial que pode vir a surgir, o polêmico uso intensivo da Hidrovia Paraná-Paraguai e os investimentos no porto de Morrinhos, também a pavimentação das principais rodovias da região de Cáceres-MT como a Pavimentação da MT 343 e de um trecho de 80 quilômetros da BR 174, do aeroporto municipal “Nelson Martins Dantas ” além da possibilidade de construção em Cáceres de trilhos da Ferronorte que ligaria Cuiabá a Porto Velho-RO são alternativas viáveis a ZPE.

Destaques da mídia sobre a relação transporte ZPE:

Nesta terça, Francis pisa os pés no Palácio do Planalto para uma audiência na Casa Civil, com participação do comando da Secretaria de Aviação Civil. Sua esperança é de o governo anunciar investimentos para revitalizar o aeroporto de Cáceres. O prefeito-empresário destaca é preciso fazer também licitação do posto Santo Antonio das Lendas (antigo posto de Morrinhos - a 100 km do perímetro urbano de Cáceres, pelo rio Paraguai), que será privatizado. "Precisamos desse projeto, que é complemento da ZPE". Francis é um entusiasta do desenvolvimento socioeconômico da região, defensor de projetos macro de ferrovia e hidrovia, assim como do avanço do turismo e da produção de grãos - depois da pecuária, a região Oeste começa a experimentar plantação de soja. (Jornal RD News,2015)

A respeito do investimento com recursos públicos ao transporte de grãos:

Investimentos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) nas rodovias federais BRs 070 e 174 na região que vai de Cuiabá até a divisa com Rondônia, irão impulsionar o transporte intermodal de grãos e garantir a segurança dos motoristas. Segundo a Superintendência Regional do DNIT no Estado, para adequação completa dessas rodovias, está previsto o investimento de R\$ 500 milhões para a segurança viária e o aumento do tráfego que será gerado pela implantação de portos pela iniciativa privada e da Zona de Processamento de Exportação (ZPE). O gestor também chama a atenção para o fato de que, além do escoamento de grãos, o investimento em toda a estrutura rodoviária estadual deve impulsionar o turismo. “Todas essas obras beneficiam municípios produtores e com grande potencial econômico e turístico, tanto da região Oeste como do Médio Norte de Mato Grosso, e se aliam a projetos de grande envergadura, como a Hidrovia Paraguai-Paraná e a Zona de Processamento de Exportação, criando um novo ciclo de desenvolvimento para o Estado”, observou Luiz Antônio Ehret Garcia. (Jornal Folha Max,2017)

Ao implantar uma ZPE é preciso pensar sobre o escoamento da matéria prima necessária a produção almejada, caso implantada, a ZPE poderá, dependendo do que for produzido, receber insumos agropecuários (em especial soja, algodão, milho e carne), extração mineral e vegetal (no caso de madeira para a produção de móveis). A logística para a ZPE é muito importante para sua produtividade ser competitiva, deste modo buscar-se-á aproveitar as regiões do estado quiçá até mesmo de países vizinhos, desde que seu custo seja viável. Não se pode esquecer que além da necessidade de se ter meios de escoar esses insumos também deve-se pensar em direcionar os manufaturados oriundos da ZPE ao comércio externo, as vias de transporte devem facilitar tanto o transporte interno, atendendo a produção regional, quanto ao mercado externo rumo a mercados internacionais, como asiáticos por exemplo, necessitando de uma maior integração comercial entre países.

Como a ZPE tem em seu “cerne” a produção industrial visando o mercado externo, é muito importante pensar no caminho que os manufaturados devem percorrer. No Brasil o modal rodoviário corresponde a matriz de transporte mais utilizada. Isso é fruto de políticas passadas que privilegiaram o investimento em rodovias em detrimento de ferrovias ou hidrovias entre outros.

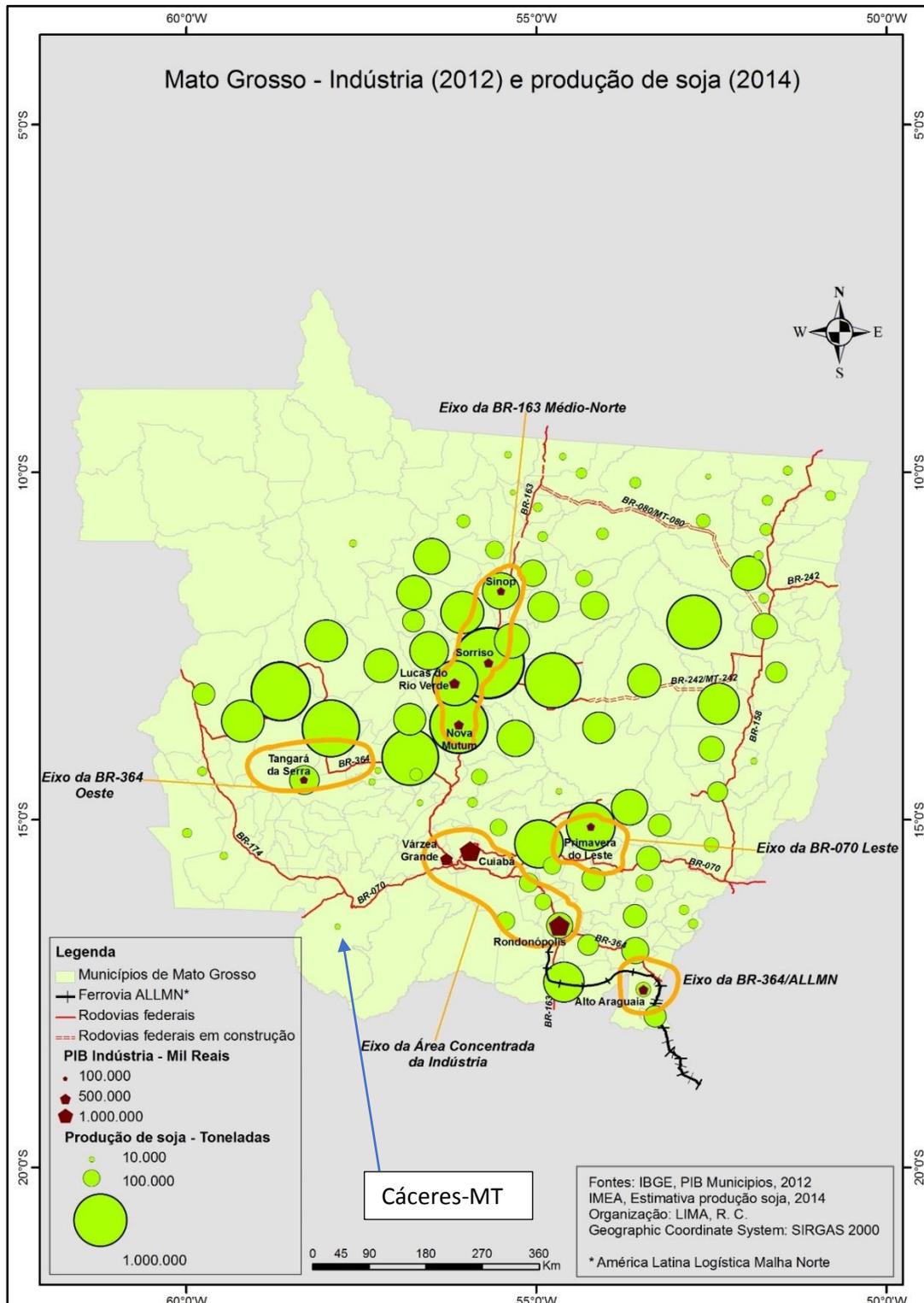
A região onde se encontra Cáceres-MT é cercada por importantes eixos rodoviários que permitem a ligação entre o território brasileiro e os países vizinhos sendo uma rota para escoar a produção agropecuária e o caminho de fluxos migratórios além de serem caminhos de entrada de drogas no país ¹⁵.

A figura 23 mostra que há uma forte relação entre urbanização, atividade agrícola, industrialização e oferta de uma malha viária capaz de escoar a produtividade tanto agropecuária quanto industrial, em regiões em que há maior produtividade agrícola, a soja, especificamente, há uma concentração industrial maior, entender os processos que norteiam a implantação da ZPE de Cáceres-MT é compreender as atividades

¹⁵- Por ser uma cidade de fronteira, longe dos grandes centros econômicos do país, que também vive de pequenas complementações comerciais, resultado da diferença e cambio, devido ao processo de adensamento das atividades econômicas e também devido ao quadro de pobreza e desigualdades, essa realidade propicia uma outra alternativa de sobrevivência: a informalidade e o contrabando e tráfico de drogas resultando também na presença de um grande contingente de militares e policiais, Cáceres se tornou rota de passagem do tráfico de drogas (pasta base de cocaína, geralmente vinda da Bolívia).(DAN,2010, p.43).

econômicas regionais, no caso específico de Cáceres-MT começa a surgir a cultura da soja em uma indústria ainda insipiente.

Figura 23 – Mato Grosso – Indústria (2012) e produção de soja (2014).



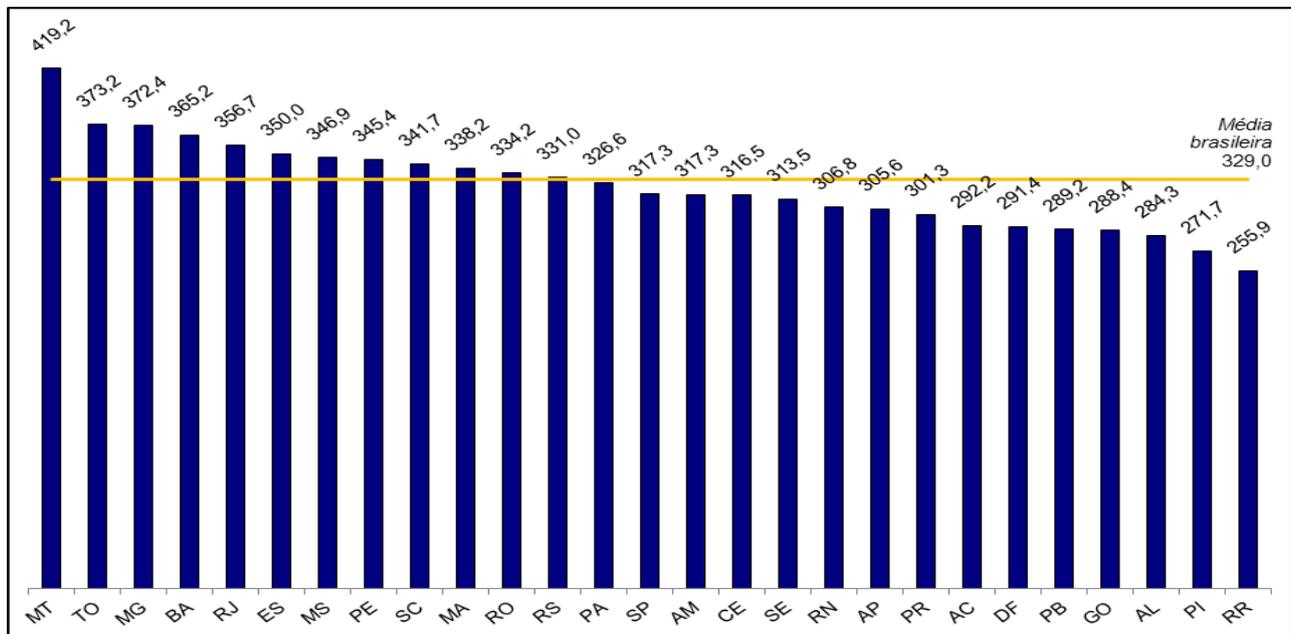
Fonte: IBGE, 2012.

Além do modal de transporte é importante pensar no fornecimento de energia elétrica para as indústrias, ela é um insumo essencial para que a atividade industrial possa se desenvolver, o seu fornecimento, segurança e custo são fatores importantes para contribuir a uma maior competitividade frente ao mercado global.

Neste sentido, de acordo com dados da Aneel (2011) a energia elétrica industrial de Mato Grosso está entre as mais caras do país, necessitando de isenção de impostos para que o custo de produção da ZPE possa ser mais atrativo.

A figura 24 apresenta dados a respeito do valor cobrado por R\$/MWh, o estado de Mato Grosso se apresenta como o que possui o maior custo na tarifa industrial do país.

Figura 24- Tarifa industrial de consumo de energia elétrica – estados e média brasileira (R\$/MWh)

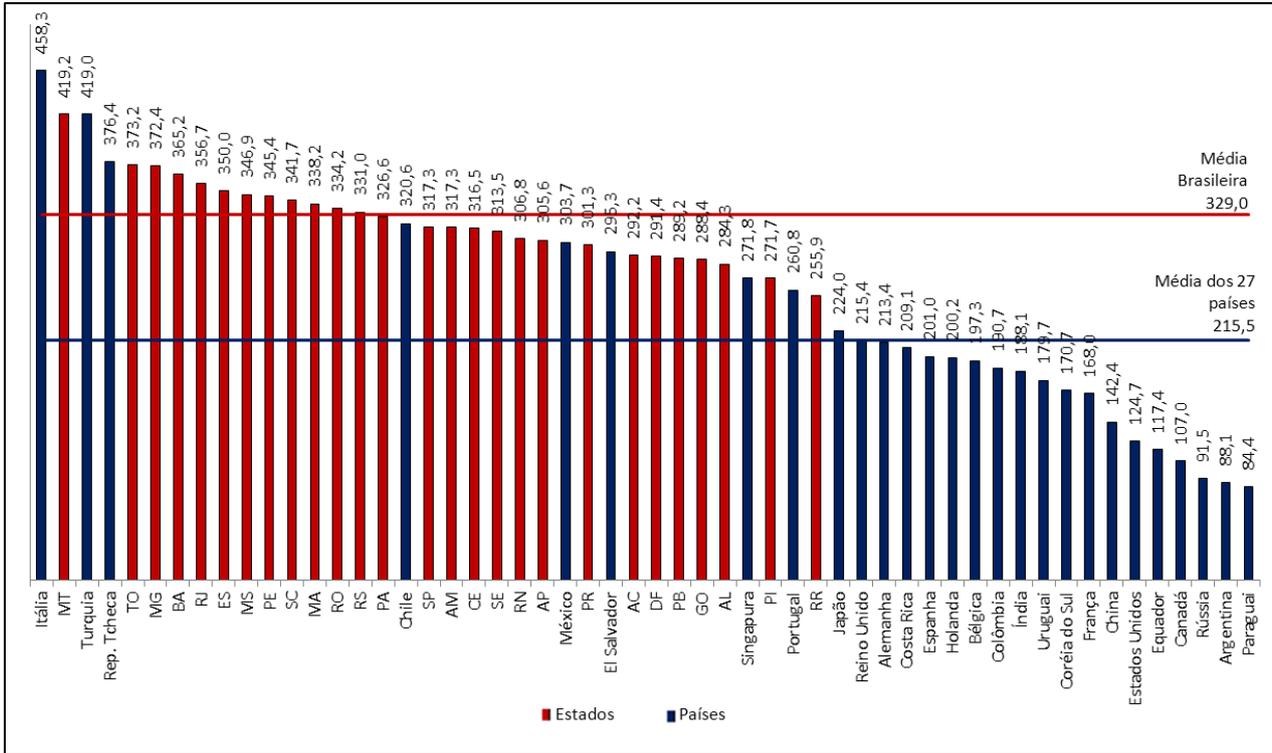


Fonte: Elaborado pela FIRJAN através de dados da Aneel (2011).

De forma a verificar a competitividade entre os estados brasileiros comparados a alguns países o mesmo estudo verificou o alto custo pago pelo consumo de energia elétrica industrial¹⁶ no Brasil contribuindo para o encarecer o custo de produção. Esses dados podem ser observados na figura 25.

¹⁶ De acordo com relatório da FIRJAN a respeito do custo da energia elétrica para as indústrias (2011), existem 14 encargos – recorde mundial – que respondem por 17% da tarifa final de energia elétrica da indústria, cabendo ressaltar que o ICMS apresenta alíquotas diferenciadas entre estados e entre diferentes faixas de consumo de energia.

Figura 25 -Tarifa industrial de consumo de energia elétrica – estados brasileiros e países selecionados (R\$/MWh).



Fonte: Elaborado pela FIRJAN através de dados da Aneel (2011) e da Agência Internacional de Energia (2011).

Os fatores relacionados a infraestrutura são importantes para maior competitividade internacional, porém mais do que atender aos anseios da economia global é necessário ouvir e compreender o que pensam aqueles que terão suas vidas impactadas de alguma forma com a implantação da ZPE, pensando nisso foram realizadas entrevistas com pessoas de diferentes setores da sociedade cacerense, estas entrevistas se apresentam no capítulo 4.

4-AS DIFERENTES POSIÇÕES NO TOCANTE À IMPLANTAÇÃO DA ZPE EM CÁCERES-MT.

O presente capítulo tem como objetivo analisar como diferentes sujeitos, todos moradores da cidade de Cáceres-MT, pensam a ZPE, destacando aspectos positivos e negativos mencionados decorrentes da expectativa de sua implantação.

A implantação de um parque industrial em uma região marcada por riquezas naturais únicas, composta por frágeis biomas ameaçados pela ação antrópica e por uma população carente de políticas públicas capazes de gerar renda e serviços básicos, inevitavelmente coloca em discussão forças antagônicas que desenvolvem argumentações capazes de construir essa tese de que a ZPE de Cáceres-MT pode vir a ser a grande panaceia aos problemas socioeconômicos locais. Entretanto como esse projeto se constrói envolto de contradições há aqueles agentes que constroem a antítese que questiona o ideário de que por meio da ZPE a região de Cáceres-MT pode finalmente atingir um “*desenvolvimento*” tão almejado por muitos.

Quando pensamos em desenvolvimento local, primeiramente devemos pensar em que tipo de desenvolvimento se busca. Como falado anteriormente, esta pesquisa trabalha como a definição de um conceito de desenvolvimento que possa abranger o real significado de sustentabilidade, envolvendo assim as questões econômicas, sociais e ambientais.

O contexto do município de Cáceres-MT e a região ao seu entorno se apresentam fortemente ligados ao bioma pantaneiro, ao cerrado, ao rio Paraguai e seus afluentes, portanto quando se pensa em possíveis agentes que de alguma forma podem ter sua vida impactada no processo industrial que pode vir a se concretizar, temos que buscar abarcar diferentes setores da sociedade e buscar compreender seus diferentes pontos de percepção para que se possa caminhar rumo a compreensão das reais necessidades dos locais e projetarmos a magnitude das mudanças que podem vir a ocorrer.

Nesta pesquisa buscou-se compreender como pensam membros da população de Cáceres-MT sobre a ZPE. Nas contradições de ideias buscou-se essa compreensão. Para isso foram entrevistados pessoas ligadas ao poder público, ao empresariado local, moradores que habitavam onde pode vir a ser construída a ZPE, pessoas ligadas aos pescadores profissionais, ambientalistas, pesquisadores, membros da Marinha e da

Promotoria Pública, que com sua história de vida, seus conhecimentos e seus interesses pensam a ZPE de diferentes formas. As ideias se apresentam como campos de forças que devem ser compreendidas de modo a entender a constituição da realidade e sua transformação.

4.1- A ZPE vista como essencial ao desenvolvimento local: a visão de agentes pró a sua implementação.

Durante os quase 30 anos do surgimento da ZPE em Cáceres-MT foram despertados, por parte de alguns atores sociais, a esperança de que a cidade que outrora no passado se destacava por suas relações comerciais com o exterior, sendo que pelas águas do rio Paraguai escoavam mercadorias oriundas da Europa, e saiam mercadorias rumo ao mesmo destino, volte a desenvolver um intenso comércio externo como objetiva este empreendimento.

A ideia de uma ZPE em Cáceres-MT vai além da comercialização de produtos de baixo valor agregado como fora no tempo passado. A essência de sua implantação é agregar valor aos insumos já produzidos em Cáceres-MT e seu entorno e assim comercializar rumo ao exterior produtos com maior valor agregado. A ideia já é antiga (data de 1990 ano de sua criação) e possui entre seus idealizadores um conhecido engenheiro civil local (E.C.¹⁷), para ele a ZPE pode contribuir para o desenvolvimento não apenas econômico, mas tecnológico regional.

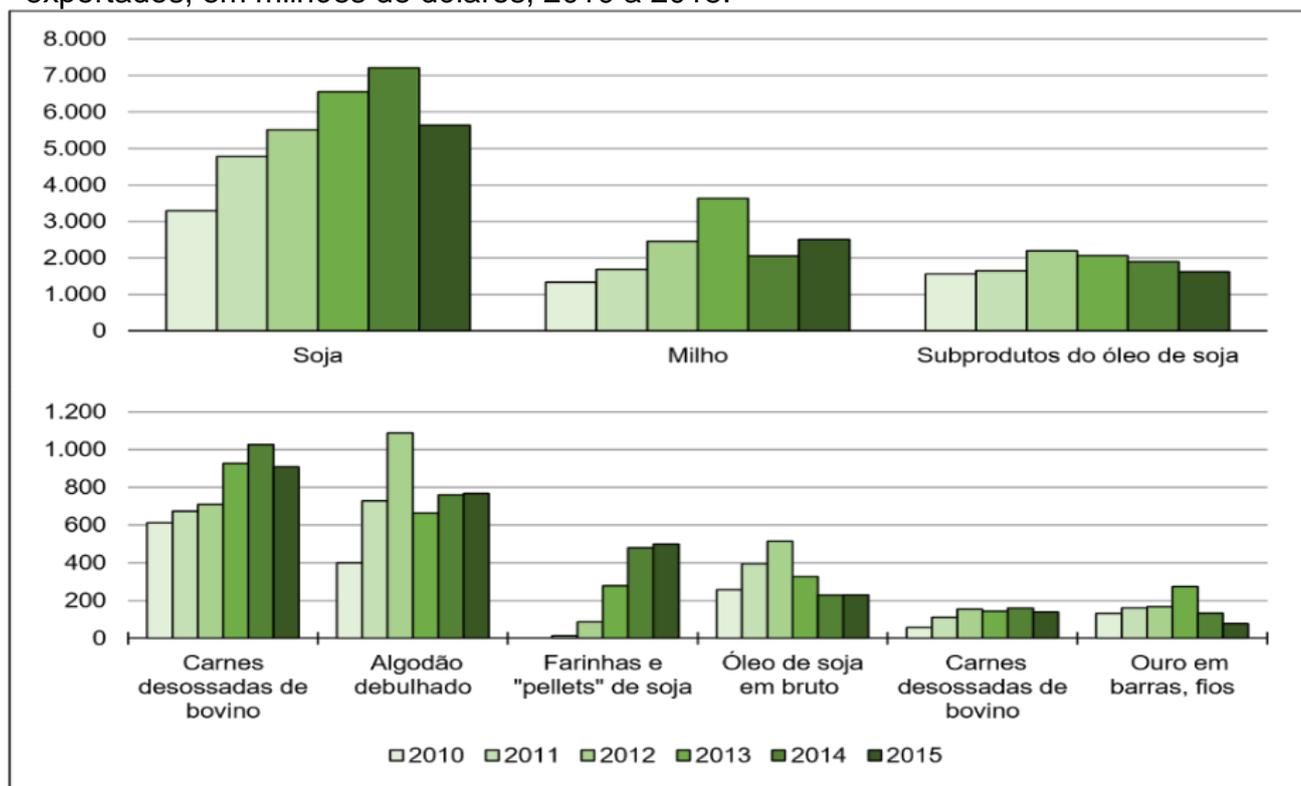
Considerando que as ZPEs são o instrumento mais utilizado no mundo para promover atração de investimentos voltados para as exportações, capaz assim de colocar as empresas nacionais em igualdade de condições com seus concorrentes internacionais. Além de gerar empregos, e promover o desenvolvimento regional a partir dos insumos regionais existentes, estimula novas áreas de pesquisas e difunde novas tecnologias. É extremamente importante, apesar das falas de vários críticos e “especialistas”, que ainda não perceberam que este é um processo que não se encerra em si mesmo. Ninguém apresentou até agora qualquer ideia ou instrumento com tal perfil...

O depoimento ressalta três aspectos sobre a ZPE que merecem ser discutidos como exportação, geração de empregos e desenvolvimento regional. Para E.C. o modelo industrial é de extrema importância ao município e região de Cáceres-MT. O estado de Mato Grosso se apresenta como grande exportador nacional, porém muito do que se

¹⁷ E.C.- Engenheiro Civil local e um dos idealizadores do projeto ZPE de Cáceres-MT entrevistado neste estudo.

exporta se configura como *commodities*, caracterizando-se pelo seu baixo valor agregado e gerando menor renda. A figura 26 apresenta os principais produtos exportados no estado de Mato Grosso, pode-se perceber a importância que produtos primários possuem sendo base para argumentos que defendem o incentivo ao desenvolvimento industrial capazes de agregar valores aos produtos exportados.

Figura 26-Evolução dos valores das exportações de Mato Grosso por produtos exportados, em milhões de dólares, 2010 a 2015.¹⁸



Fonte: SECEX/MDIC -2016.

Ainda segundo E.C., a região onde está inserido o município de Cáceres-MT muitos são os produtos que podem ser explorados não se restringindo apenas onde será implantada a ZPE, mas afetando a economia regional. Para E.C.:

“A implantação da ZPE de Mato Grosso em Cáceres é um instrumento de atração de investimentos e de criação de empregos. A partir disto, abre-se um leque inimaginável de oportunidades externas a ela, considerando que o seu alcance é supra regional, até porque Cáceres, obviamente, não produz insumos suficientes

¹⁸ Nota: Soja, mesmo triturada, exceto para sementeira; Milho em grão, exceto para sementeira; Bagaços e outros, resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja; Carnes desossadas de bovino, congeladas; Algodão simplesmente debulhado, não cardado nem penteado; Farinhas e "pellets", da extração do óleo de soja; Óleo de soja, em bruto, mesmo de gomado; Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas. Ouro em barras, fios e perfis de sec. maciça, bulhão dourado

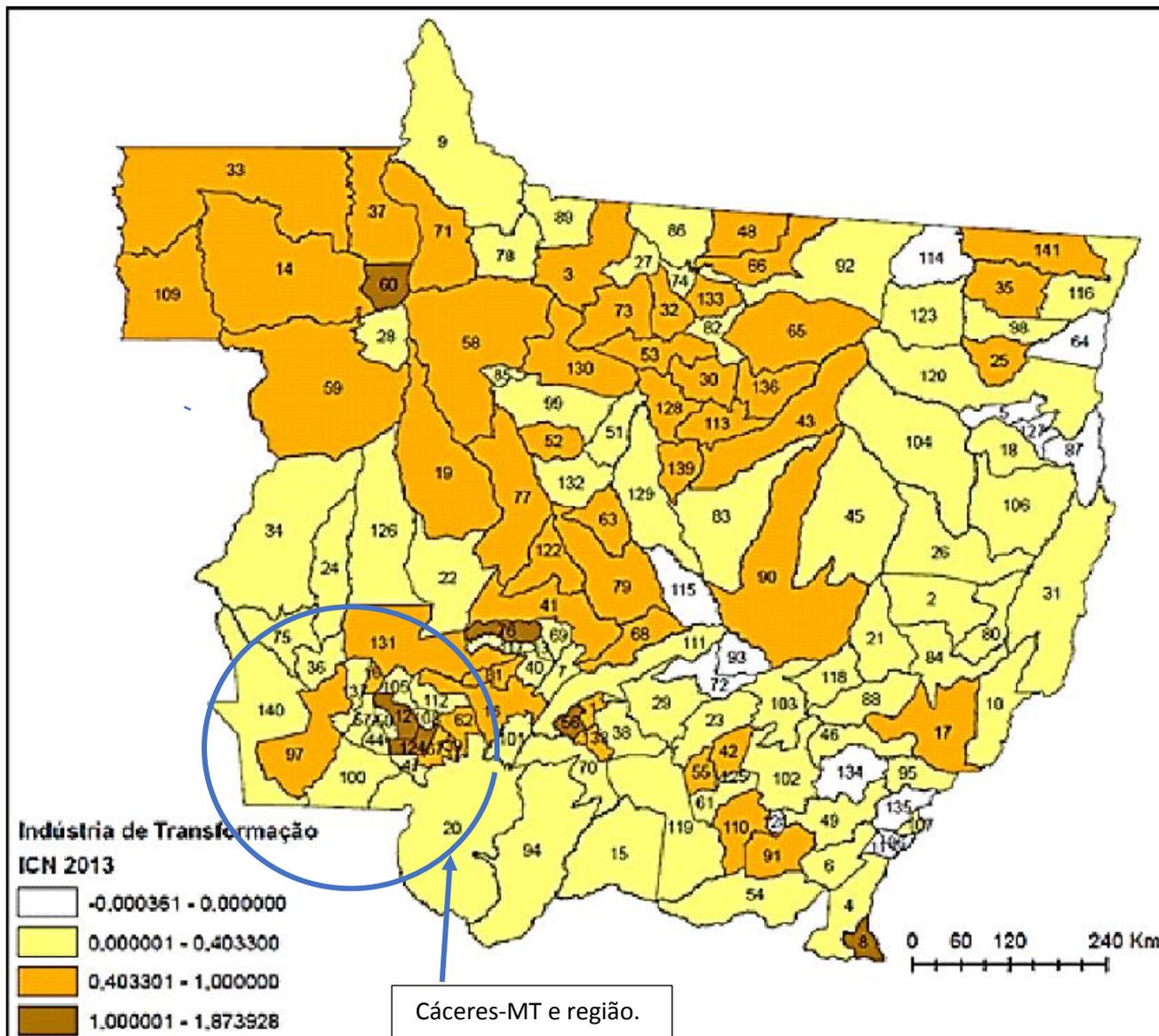
para a verticalização/exportação, porém, temos concentrados aqui todos os órgãos e instituições “satélites” ao processo, inclusive nas áreas de saúde, ensino e pesquisa. Presentes na Região em um raio de 400 km temos as CADEIAS PRODUTIVAS: COURO (Curtumes, Carnes, leite, ossos, etc.); CANA (Açúcar, combustível, bebidas, etc.); MADEIRA (Reflorestamentos com Teca; Extração da Borracha (seringal); Indústria de móveis; Artesanato, etc.); MINERAL (Calcários, brita, ferro, etc.)”

Em estudo realizado pela Secretaria de Estado e Planejamento (SEPLAN) intitulado de “Mapeamento de segmentos econômicos em Mato Grosso: análise da dinâmica regional 2009 e 2013”, foram cartografados os segmentos e cadeias produtivas com especialização em Mato Grosso, sendo feitos diferentes arranjos espaciais. Nos mapas temáticos seguem a metodologia chamada de Índice de Concentração Normalizado (ICN). Este índice busca captar a especialização, a concentração e a importância relativa de um determinado produto, de uma atividade ou um setor econômico em dado território. Para chegar as informações e no resultado final que representam os perfis dos municípios mato-grossenses foram analisados dados referentes ao mercado de trabalho como (empregos, renda, massa salarial), comércio exterior e quantidade de empresas dos segmentos.

Os municípios localizados nas proximidades de Cáceres-MT são representadas pelos respectivos números: Araputanga-MT(12), Cáceres-MT(20), Comodoro-MT(34), Conquista d’Oeste-MT (36), Curvelândia-MT (39), Figueirópolis d’Oeste-MT (44), Glória d’Oeste-MT (47), Indiavaí-MT (50), Jauru-MT (57), Lambari d’Oeste-MT (62), Mirassol d’Oeste-MT (67), Nova Lacerda-MT (75), Pontes e Lacerda-MT (97), Porto Esperidião-MT (100), Reserva do Cabaçal-MT (105), Rio Branco-MT (108), Salto do Céu-MT (112), São José dos Quatro Marcos-MT (124), Vale de São Domingos-MT (137) e Vila Bela de Santíssima-MT (140).

A figura 26 permite a visualização da distribuição de indústrias de transformação no estado de Mato Grosso, com exceção dos municípios de São José dos Quatro Marcos-MT (124) e Araputanga-MT (12), os demais municípios da região de Cáceres-MT não apresentam a indústrias de transformação como importantes à economia local, sendo que a maior parte apenas possui algum tipo de atividade no segmento, fato esse que contribui aos argumentos daqueles que defendem da implantação da ZPE desenvolvendo um parque industrial local.

Figura 27- Indústria de transformação por municípios no estado de Mato Grosso-2013.



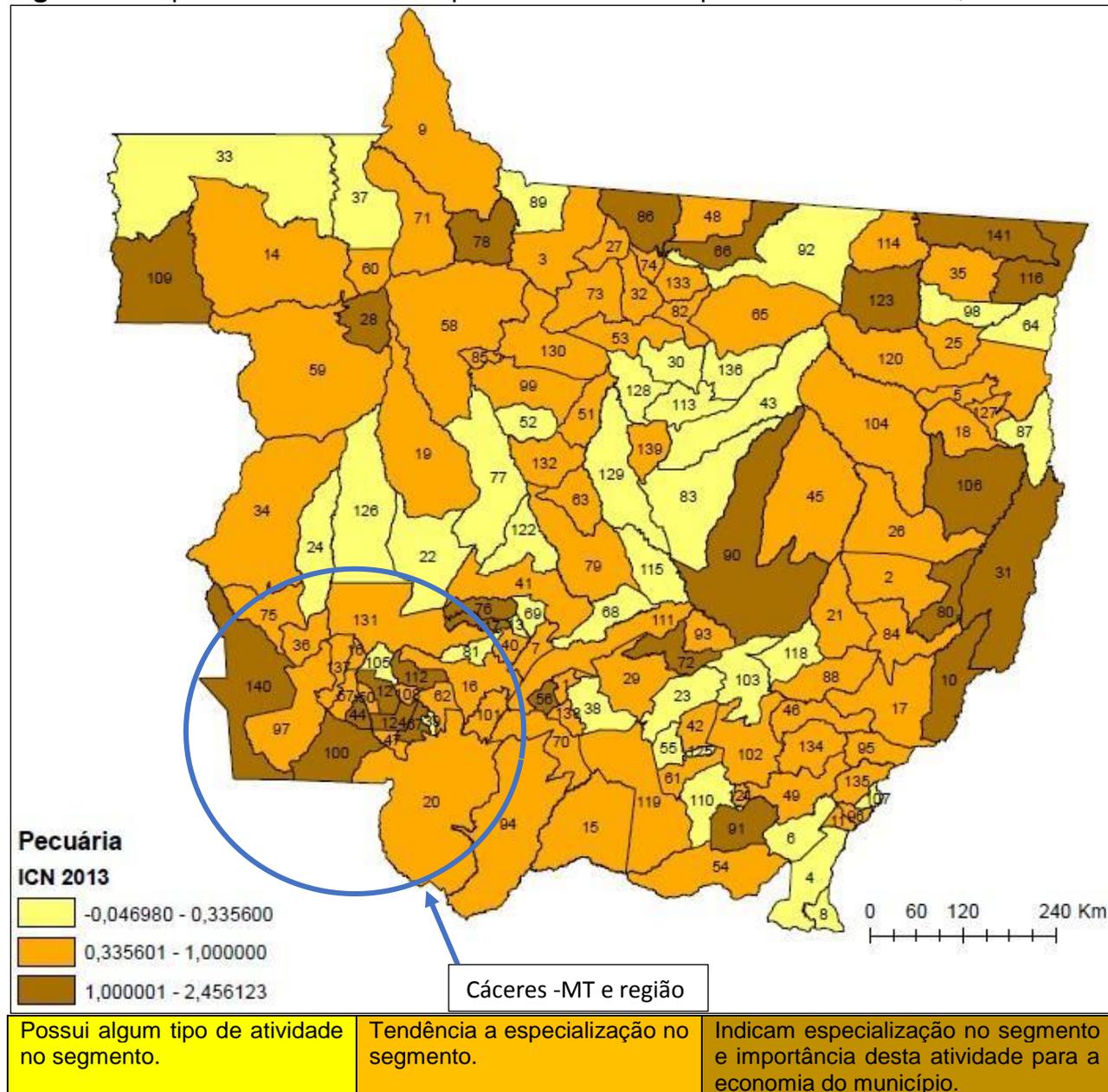
Não há praticamente registro de atividades no segmento	Possui algum tipo de atividade no segmento.	Tendência a especialização no segmento.	Indicam especialização no segmento e importância desta atividade para a economia do município.
--	---	---	--

Fonte: SEPLAN, MT (2013).

Ainda analisando a fala do entrevistado, idealizador e, portanto, defensor da ZPE, as figuras 26,27 e 28 apresentam as atividades econômicas que podem oferecer matéria prima ao processo industrial que pode vir a se concretizar e os potenciais dos municípios de Cáceres-MT e região.

Na figura 28 podemos observar que em Cáceres-MT e seu entorno existem grande produção de gado e assim podem ser fornecedores de matéria prima como dissera E.C.: “COURO (Curtumes, Carnes, leite, ossos, etc.).

Figura 28-Importância da atividade pecuária nos municípios de Mato Grosso, 2013.



Fonte: SEPLAN ,MT (2013).”

Ainda segundo E.C. a ZPE, caso seja implantada, trará uma gama de oportunidades em diferentes setores industriais necessitando de mão de obra apta a atividade a ser desenvolvida.

Entrevistador -Quais empresas podem ser instaladas e quais pessoas podem ser contratadas para trabalhar na ZPE?

Entrevistado:

“Oportunidade empresarial (Tipologias): Beneficiamento e exportação de derivados de madeiras; Produção e exportação de móveis de aço e sistemas de armazenagem; Tintas imobiliárias e industriais; Industrialização de peles de jacarés, fabricação de calçados, bolsas, cintos e adereços; Produção e exportação de instrumentos e pincéis; Beneficiamento e exportação de derivados da borracha natural; Produção e exportação de produtos derivados de origem animal; Produção e exportação de alimentos; Produção e exportação de produtos reciclados e virgens de plástico e eletro dutos corrugados; Beneficiamento e exportação de pedras preciosas e semipreciosas.”

Uma preocupação que apareceu na fala da maioria dos entrevistados, independentemente de seu posicionamento pró ou contra a implantação da ZPE é a respeito da necessidade de mão de obra especializada ao trabalho no setor industrial. O aumento na oferta de empregos oriundos de atividades industriais é um fator de atração de uma força de trabalho migratória exigindo assim do poder público a oferta de uma melhor infraestrutura, já tão defasada na cidade de Cáceres-MT. Segundo presidente da Associação Comercial e Empresarial de Cáceres- ACEC.

Entrevistado: Presidente da ACEC.

Tanto a Associação Comercial como CDL, Senai, Sebrae enfim essas entidades estamos já com um projeto para esse ano 2017/ 8 trabalhar no centro de qualificação, a partir da qualificação como a gente está preocupado em ser assim. A indústria virá aqui, cadê as pessoas qualificadas para trabalhar nas indústrias? É uma máquina, é um equipamento. Precisamos capacitar os funcionários principalmente que ficassem até na própria região, porque se a oportunidade agora com esses empregos chegar a gente tem que estar preparado para tal, porque senão aí as pessoas que vem de lá vem e a gente acaba ficando sem serviço é sempre a gente está com um índice muito alto de emprego na cidade isso aí pode ser um momento especial para Cáceres.

O mesmo estudo realizado pela SEPLAN “Mapeamento de segmentos econômicos em Mato Grosso: Análise da dinâmica regional 2009 e 2013”, destaca o município de Cáceres-MT no segmento educacional como mostra a tabela 3.

Tabela 3- Municípios com maior ICN¹⁹ e quantidade de municípios com especialização, por segmentos, em 2013.

Coses.	Segmentos	2013	Município com maior ICN 2013	com ICN>1
1	Agricultura	3,0515	Santo Antônio do Leste	38
	Agricultura Temporária	3,1253	Santo Antônio do Leste	38
	Agricultura Demais Cultivos	12,6321	Itaquera	25
2	Madeira e Produção Florestal	5,6689	União do Sul	27
3	Pecuária	2,4561	Nova Marilândia	25
4	Pesca	29,1166	Nossa Senhora do Livramento	4
5	Indústria Extrativa	17,5647	Nova Lacerda	15
6	Indústria de Alimentos	4,8921	Canabrava do Norte	14
7	Outras Indústrias de Transformação	3,0947	Acorizal	2
8	Tecelagem e Confecção	2,7318	Nova Guarita	4
9	Bebidas	3,6486	Dom Aquino	4
10	Medicamentos	1,1603	Jauru	3
11	Energia	1,8675	Aripuanã	5
12	Combustível	8,3012	Alto Taquari	8
13	Veículos	1,2861	Nova Guarita	1
14	Comunicação	1,5314	Santo Afonso	1
15	Construção Civil	2,3437	Paranaíta	3
16	Atacado	1,4368	Novo São Joaquim	5
17	Varejo	0,8126	Arenópolis	0
18	Transporte e Logística	1,6917	Jaciara	3
19	Turismo e Cultura	0,7678	Poconé	0
20	Atividades Financeiras	1,5091	Santo Afonso	3
21	Educação e Ensino	1,4161	Cáceres	1
22	Administração Pública	1,5964	Novo Santo Antonio	12

Fonte: Elaboração CES/SEGE/SEPLAN a partir dos dados do MTE/RAIS (micro dados 2009 e 2013), 2015.

A oferta em instituições públicas e privadas a nível técnico e superior pode contribuir aos postos de trabalho que venham a surgir oriundos da ZPE, qualificando trabalhadores e diminuindo uma “importação” mão de obra de outros municípios e regiões, evitando assim um crescimento demográfico local o que exigiria uma oferta maior de infraestrutura. Ainda a quem será dada a oportunidade de emprego e o receio de que as vagas surgidas não atendam a mão de obra local. Sobre isso E.C. ressalta:

As pessoas a serem contratadas deverão possuir afinidade com as atividades inerentes às tipologias acima, naturalmente no início nem todas as vagas serão preenchidas com a mão de obra local ou regional, porém gradativamente as instituições de ensino as qualificarão, além disso, as próprias empresas em geral já aplicam o conceito de empresa-escola, desenvolvendo habilidades e promovendo qualificações para as suas atividades.

¹⁹ O ICN capta a **concentração, especialização e importância relativa** de um produto, atividade ou setor da economia em operação em dado território. Essas são as características fundamentais do conceito de Arranjo Produtivo Local (APL).

Ao mesmo tempo que a implantação da ZPE é defendida, pensando ser importante ao desenvolvimento local e regional muitos questionamentos são feitos sobre sua eficácia e apontamentos sobre questões socioeconômica e ambiental são apresentados dando subsídios a uma discussão mais aprofundada sobre o tema proposto.

4.2- A ZPE e os desafios na busca de um desenvolvimento sustentável.

O debate que se constrói em torno da implantação da ZPE de Cáceres-MT gera inúmeras críticas sobre sua real eficácia, a quem realmente pode representar um certo desenvolvimento e quais impactos pode gerar, serão eles mais benéficos ou gerarão mais problemas a uma região com questões socioeconômicas e ambientais ainda a serem resolvidas? Ao longo desta pesquisa buscou-se uma abrangência de diferentes argumentações que pudessem exprimir em ideias de como a ZPE é vista, percebida e sentida e assim como há aqueles que acreditam no desenvolvimento industrial um caminho capaz de contribuir a melhoria de vida dos locais, há aqueles que, com muito ceticismo, temem que sua implementação só irá piorar mais ainda a vida dos que dependem de alguma forma do rio Paraguai pois veem neste projeto possíveis impactos ao bioma pantaneiro, colocando em risco até mesmo a identidade local e regional de um povo acostumado com o ritmo calmo da natureza mas ansioso por um “progresso” acelerado.

Foram entrevistados o Promotor Público de Cáceres-MT(P.P.²⁰), uma professora doutora em Ecologia e Recursos naturais da UNEMAT de Cáceres-MT (D.E.²¹), o Capitão da Marinha Fluvial de Cáceres-MT (C.M.²²),o presidente da Associação dos Pescadores Profissionais de Cáceres-MT (P.C.²³) além de ex-moradores de onde será construída a ZPE, hoje deslocados para outra área da cidade.

Pensar em ZPE é pensar além de questões meramente econômicas mas também em questões ambientais, pois pelas águas do rio Paraguai muitas matérias-primas e mercadorias poderão ser escoadas. Também são pertinentes questões sociais, uma vez

²⁰ P.P. usado para identificar o Promotor Público de Cáceres-MT entrevistado neste estudo.

²¹ D.E. usado para identificar a professora Doutora em Ecologia pela UNEMAT de Cáceres-MT entrevistada neste estudo.

²² C.M. usado para identificar o Capitão da Marinha Fluvial de Cáceres-MT entrevistado neste estudo.

²³ P.C. usado para identificar o presidente da Associação dos Pescadores Profissionais de Cáceres-MT entrevistado neste estudo.

que o município possui nas atividades turísticas grande importância na geração de renda e empregos, turismo ligado a pesca e de contemplação, envolvendo desde ribeirinhos que praticam a pesca de subsistência a donos de hotéis, barcos hotéis e pousadas que atendem turistas que buscam a pesca como lazer. Abaixo alguns problemas enfrentados pelo rio Paraguai.

Figura 29- Efluente despejado no rio na área central próximo à Secretaria da Indústria Comércio Meio Ambiente e Turismo de Cáceres (SICMATUR) - MT.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Figura 30- Resíduo sólido depositado às margens do rio Paraguai na área urbana de Cáceres-MT.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Figura 31-Margem do rio Paraguai próximo a área urbana de Cáceres-MT sendo erodida.



Fonte: Arquivo pessoal,2016.

Figura 32- Exploração de areia no rio Paraguai nas proximidades da ponte Marechal Rondon.



Fonte: Arquivo pessoal,2016.

Figura 33- Indústria madeireira as margens do rio Paraguai.



Fonte: Arquivo pessoal,2016.

As figuras 29,30,31,32 e 33 retratam bem o descaso que sofre o rio Paraguai. Ironicamente bem próximo a SICMATUR (Secretaria de Indústria, Meio ambiente e Turismo de Cáceres-MT), há o despejo de efluentes, retratando o descaso com este rio tão importante para o abastecimento local e um dos atrativos turísticos de Cáceres-MT e região.

Muitos são os problemas já enfrentados no rio Paraguai e suas margens, com o desenvolvimento industrial e conseqüentemente maior pressão demográfica a preocupação com o desenvolvimento sócio econômico ambiental dever ser uma constante para não agravar ainda mais os problemas locais

O próprio idealizador do projeto ZPE, o E.C. ressalta a necessidade de pensar em ações mitigadoras necessárias para a busca de um desenvolvimento sustentável. Reforça que mecanismos do próprio mercado como por exemplo certificados de qualidade como ISO contribuem para aceitação internacional, importante uma vez que este modelo de desenvolvimento industrial se pauta na exportação.

Pioneiramente a ZPE de Mato Grosso em Cáceres desenvolveu seu EIA-RIMA, ali foram identificadas as condições naturais e feito um amplo diagnóstico da situação, assim como um prognóstico das tipologias industriais menos impactantes, assim como identificadas as medidas inibidoras e mitigadoras necessárias, assim foram sugeridas as tipologias em conformidade com o bioma

regional. O rio Paraguai historicamente, independentemente deste processo, sofre as consequências da ação predatória do homem, vide os estudos desenvolvidos desde as suas nascentes na região do alto Paraguai, por isto mesmo propusemos e desenvolvemos o EIA-RIMA acima citado. É muito importante levar isto em conta, e potencializar o uso/reuso do ambiente com aplicação de conhecimento e novas tecnologias no campo, assim como atualmente se propõe nos processos de verticalização, com aplicação de ISOs e Certificações Ambientais desde a origem dos insumos até a produção final e colocação no mercado internacional, porque se não for assim, o próprio mercado refuga...

Segundo D.E. a implantação da ZPE de Cáceres-MT fará uso intenso do rio Paraguai através da Hidrovia. A mesma apresenta preocupação com impactos ao ciclo natural do Pantanal, pois segundo a professora esse bioma é enchente, cheias, vazantes e seca, ele é controlado por esse curso de inundação quando você fala em transportar o ano inteiro significa que nos períodos mais secos você colocaria embarcações no rio também.

Depende muito do tipo de projeto que vem por aí. Então se são projetos que não vão prestar atenção para manter o sistema natural, aprofundando o leito, diminuindo curvas do rio, na verdade é impacto imenso. Como eu falei, são vários autores que trabalham com curso de inundação, mas todos nós que seguimos esse conceito de poço de inundação toda a biodiversidade e todos os povos do Pantanal, eles são regidos pelo posto de inundação. Até o nosso cotidiano tem um lado cultural também e o cotidiano das populações ribeirinhas.

Residente há mais de 25 anos no município, D.E. lembra que já ocorreram casos em que a atividade industrial não teve a preocupação com a geração de impactos nocivos ao meio ambiente local. Há um alerta de que esse fato possa se agravar com a pretensão de desenvolvimento industrial nesta região pantaneira.

Porque se certamente haverá uma zona de processamento de exportação, estou falando ambientalmente, é preciso perceber descobrir antecipar sobre os impactos que ela pode vir a causar no meio ambiente. Mas não são somente dos impactos ambientais que eu estou falando, pois há impactos sociais também e culturais que englobam o ambiental. Que tipo de pacto, que tipo de empresa vai ser instalada, tendo em vista que nós tínhamos até pouco tempo atrás uma empresa, a população denunciava o tempo inteiro, mas não conseguia seguir os trâmites que questionava de fato e que conseguiria embargar a empresa que jogava todos os seus lixos no rio Paraguai. A população enxergava, sentia o cheiro, percebia que era maléfico, mas não conseguia aprovar, aí recentemente foi comprovado e a empresa foi fechada.

Também é necessário saber que tipo de empresa pode vir a ser instalada de modo a não prejudicar tanto a população local, bem como o ambiente em que estão inseridas.

O questionamento não é no projeto ZPE, mas a relação ao que vem ser esse projeto. Que tipo de empresas vão ser instaladas? Muito provavelmente a questão ambiental fica colocada no mesmo patamar de outras empresas que são implementadas, geralmente implementa-se primeiro e depois verifica-se se está tendo Impacto ou não, muito tempo depois de impactado talvez a população e

todo mundo que está sendo prejudicado não conseguirá ter a sua voz respeitada, então a preocupação que a gente tem, que nós colocamos e eu me coloco como ambientalista, como sócio ambientalista aqui na região, é que não venha empreendimentos que sigam a mesma linha como tem acontecido aqui não só aqui mas também no Pantanal mas também outras regiões.

D.E. põe em dúvida a real necessidade de implantação da ZPE em Cáceres-MT e expõe que a mesma serve mais como discurso político do que um projeto que vise melhorar a vida dos munícipes.

Eu percebo que tem muito a ver com discurso para uma população que necessita de política pública, que é empobrecida, que necessita de benefícios, assim não de benefício, mas sim de intervenção governamental. Para apoiar uma população que é carente na região, mas que ao invés disso nós percebemos também como um golpe um retorno do estado mínimo ou onde o estado intervém muito menos para apoiar políticas sociais para a maioria da população porque a maioria ainda necessita dessas políticas sociais. Em contrapartida só e a gente percebe que políticos chegam fazem discursos ilusório para população essa noção gera expectativas.

Para o C.M. é importante pensar nos possíveis impactos que poderão ser gerados no rio Paraguai caso se utilize a hidrovía para escoar o que será produzido pela ZPE. Para ele os problemas são de ordem ambiental, social e econômica. Deve-se pensar no legado que a ZPE poderá trazer a Cáceres-MT. O mesmo faz um alerta sobre a preocupação que deve existir pois segundo o Tenente a geração de emprego possui um poder de atração populacional que se não for bem planejado pode vir a trazer sérios impactos ao local. Sobre a ZPE destaca o C.M.:

É importante mencionar também que a ZPE pode trazer um número grande de carretas (caminhões), então existe no entorno desta ZPE uma preocupação social, então a primeira vertente deste volume de pessoas vindo ao município tem que ter um trabalho paralelo de ocupação desta pessoas, porque a gente sabe que vem o desenvolvimento e o desenvolvimento traz a violência, traz a prostituição e as vezes o município não se prepara, existe a implementação do mercado e ao entorno são criadas áreas favelizadas, é criado um mercado ocioso, de prostituição, de mercado de drogas, um mercado de desemprego.

Para o C.M. a ZPE é atrativa, mas preocupante para aqueles que não constituem uma mão de obra mais qualificadas e instalados no município necessitarão de outras oportunidades de emprego.

A gente sabe que no início é bastante atrativo mas apenas a mão de obra qualificada perdura, porque as obras terminam e todas essas pessoas que vem trabalhar na produção na obra da ZPE permanecem no município, e permanecem apenas trabalhando na ZPE aqueles pessoas om mão de obra especializada. Então toda essa população que vem trabalhar na obra permanecem no entorno, normalmente essas pessoas de baixa qualificação começam a ingressar no mercado da droga, do roubo, do furto e quem sabe até da prostituição, a gente tem exemplos claros de outra regiões do país, então eu não podia deixar de

mencionar essa preocupação, que a sociedade tem que está preparada pra isso vai ser implementada a obra, com a mão de obra de Cáceres e de municípios vizinhos, todas essas pessoas permanecem no município e permanecem de forma ociosa, tem que haver essa preocupação.

No entender de C.M., a ZPE deve ser vista com muita preocupação pois segundo o mesmo este projeto demanda muita reflexão uma vez que é cercado de dúvida quanto ao que vai produzir, a mão de obra que necessitará, se atrairá demanda de trabalhadores e assim comprometer a já precária infraestrutura local.

A minha opinião como membro do Ministério Público é de grande preocupação, porque primeiro trabalhando com essa ideia de ZPE que eles propagam, que eles divulgam deve ser por enquanto é uma grande incógnita. Ninguém sabe exatamente o tipo de empresa que vem que, que tipo de emprego ela vai gerar, que tipo de trabalhador ela irá demandar. E se essas pessoas, administradores e os pensadores da política pública já sabem disso eles não divulgaram, não socializaram essa informação. Não sabe exatamente em que consiste. Algumas informações pontuais o secretário de estado disse: que a ZPE poderia gerar 10 mil empregos diretos. Então se a gente pensar no nível de impacto disso é extremamente preocupante porque não se vê uma atuação da administração pública seja a nível local, regional ou federal que contemple as necessidades, o planejamento necessário para transformar uma cidade com as características de Cáceres na cidade do tipo Industrial.

A preocupação com a mão de obra a ser empregada pela ZPE é também apresentada por P.C.:

Há preocupação da gente com isso, porque se for gerar empregos mais emprego tem que ser gerado para cidade numa forma que tem o retorno, né, que se aproveita mão de obra das pessoas que moram aqui, né! E a gente sabe que não é bem isso né! Talvez possa aproveitar mão de obra braçal! E não seria interessante para se dar por nós temos aqui universidade, tem pessoas formadas, capacitadas e a gente fica preocupado também na questão. O que que isso vai gerar? qual vai ser a mudança que vai ter na cidade com isso? Se isso vai trazer uma mudança que venha beneficiar todos ou vai ser uma mudança assim gerar aquele êxodo de tudo quanto é tipo? A gente se preocupa com a questão das drogas hoje nós estamos na divisa Brasil Bolívia.

Para P.C. a implantação da ZPE, caso utilize a HPP, pode gerar impactos ao rio Paraguai e seus afluentes. Afirma que a pesca vem sendo prejudicada com o assoreamento dos rios e o aumento no fluxo de barcaças pode acelerar esse processo.

A gente tem essa preocupação por causa da navegação, a dragagem dos rios está assoreando. São três afluentes que nós temos aqui com o rio Paraguai e esses afluentes são todos diferentes. Estão baixando as águas cada ano que passa. Esses rios tão assoreados né, e o pescado está mais difícil! Os pescadores reclamam disso entra ano e sai ano, imagina na hora que começar mesmo como é previsto o fluxo dessas dragagens no Rio para transporte de transbordo dessas mercadorias da soja no rio Paraguai que será processada pela ZPE. Então as barcaças são muito, muito grande, muito extensa e cala muito na água. Por isso que você utiliza da dragagem para abrir canal no rio, né, que não tem um calado muito fundo! Essa é a preocupação, porque vai dragar! E a questão ecológica da

reserva, vai passar por dentro, mas o grande problema é esse! Como que você vai dragar dentro de uma reserva ecológica de preservação e a gente aceitar isso?

Ainda segundo P.C. a ZPE poderá gerar um aumento do fluxo de caminhões afetando a fauna local:

O fluxo de caminhões na BR será muito grande. Também há preocupação com acidentes, pois são muitas carretas de noite transportando soja. O impacto ambiental também nessa BR que liga daqui da BR até o porto, navegando 70 km. O impacto ambiental com animais silvestres que tem também, que o trânsito vai passar entre as fazendas.

A degradação do rio pode, segundo o pescador, afetar a pesca e outras atividades econômicas do município, que de alguma forma possuem ligação com o rio Paraguai e seus afluentes e contribuem a geração do emprego local, sobre a ZPE disse:

Desde quando começou há mais de 20 anos atrás levando soja em Cáceres pelo rio Paraguai já vem causando problema. Desde esses anos para cá o rio vem assoreando, diminuindo o peixe! Já causou um grande impacto também isso do Turismo. Emprega muita gente também. Tem muitas pessoas que depende dos barcos hotéis, das pousadas nos hotéis, né! E com o assoreamento dos rios há diminuição dos peixes, esses fluxos do turismo deu uma diminuída drasticamente na cidade. É uma cadeia que está deixando crescer e está até diminuindo por causa destes motivos dragagem assoreamento do rio.

As falas apresentadas expressam como a ZPE é compreendida por moradores de Cáceres-MT de diferentes níveis de escolaridade e poder aquisitivo, cada qual contribuindo com o conhecimento sobre o lugar em que moram, e ajudando deste modo a pensarmos juntos o legado que a implantação deste parque industrial pode trazer a população local e regional. As falas nos fornecem subsídios para pensarmos na intrínseca relação entre meio ambiente e sociedade e assim termos a possibilidade de traçar um caminho que traga um desenvolvimento mais sustentável.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se, todavia, imaginar outro cenário, no qual o comportamento do espaço de fluxos seja subordinado não como agora à realização do dinheiro e encontre um freio a essa forma de manifestação, tomando-se subordinado à realização plena da vida, de modo que os espaços banais aumentem sua capacidade de servir à plenitude do homem.

Milton Santos.

O excerto escolhido para compor a epígrafe da última seção do presente estudo consegue resumir bem a “atmosfera” que permeou os diferentes momentos da consecução do trabalho. Ao que tudo indica, Santos (2001, p.112) convida-nos a “imaginar outro cenário”, em cujo espaço/tempo não seja determinado pela lógica mercantilista - evidentemente que não estamos negando sua relevância - mas que esteja a serviço da vida, ou em suas palavras: “servir à plenitude do homem” (Ibidem, 2001, p.112).

A presente dissertação de mestrado intitulada **“A implantação da ZPE na cidade de Cáceres-MT: histórico, processo em curso e perspectivas sociais, econômicas e ambientais”** constituiu-se em uma tentativa de contribuir nas discussões a respeito das implicações que a implantação de uma ZPE pode trazer em termos sociais ambientais e econômicos a cidade de Cáceres-MT e região e como é vista por alguns locais com diferentes vivências e interesses.

Corolário a isso, não seria recomendável essa compreensão menos pragmática (e utilitarista), ao se pensar/propor à implantação da ZPE para a cidade de Cáceres-MT? Em outras palavras, não seria primordial que o empreendimento de implantação da ZPE na urbe de Cáceres-MT, engendrasses uma discussão coletiva, em que os diferentes segmentos pudessem ser ouvidos/respeitados, ao passo que sob a compreensão desses múltiplos olhares pudesse-se cotejar as implicações e desdobramentos que a implantação de uma ZPE possa trazer para o município e região em questão (nosso lócus investigativo).

Procurando sermos didáticos, organizar-nos-emos essa seção em dois tópicos, o primeiro deles procuraremos apresentar uma síntese dos principais aspectos e elementos - sejam de natureza empírica, ou mesmo conceitual - cujo estudo conseguiu “capturar”.

Já o segundo tópico procuraremos descrever nossas impressões e perspectiva, cujas lentes do materialismo histórico dialético, permitiram-nos reconhecer, notadamente em virtude das narrativas e evidências que tivemos acesso por ocasião da realização da presente investigação, conforme o leitor poderá verificar mais adiante.

Durante o processo inerente a pesquisa muitas foram as dificuldades, primeiro porque tratou-se de algo que ainda não existe fisicamente (embora no ano de 2017 iniciaram as primeiras obras de infraestrutura), mas sim no ideário da população cacerense há quase 30 anos, deste modo para que o estudo pudesse ser fundamentado foi imprescindível o conhecimento da população local, além de uma pesquisa histórica sobre todo o processo que permeou a construção deste projeto.

O critério de escolha dos entrevistados se deu pelo envolvimento que cada um tem em relação a ZPE, buscou-se conhecer o que pensam tanto aqueles que são a favor quanto aos que são contra esse empreendimento, cabe destacar que em algumas falas a falta de participação dos diferentes setores da sociedade cacerense foi citada. Merece ser dito que pessoas ligadas ao turismo local e agricultura familiar, ambos importantes nesta discussão, não explicitaram suas posições, devido ao fato de mesmo tentando contato não foi obtida resposta alguma de representantes destes grupos.

Foi notado em quase todas as entrevistas uma falta de clareza do que a ZPE poderá produzir e a quem poderá empregar. Também foi notado muito ceticismo a respeito da construção e funcionamento da ZPE principalmente devido ao fato de a muito tempo se falar em ZPE na cidade de Cáceres-MT e de sua implantação servir de discursos a políticos locais.

Como no Brasil o modelo ZPE se apresenta mais como projeto do que como algo concreto, há uma literatura restrita sobre o assunto, dificultando um pouco a presente pesquisa.

As discussões a respeito da implantação de uma ZPE no município de Cáceres-MT vêm de longa data, o presente estudo buscou fomentar o debate sobre este projeto e analisar as questões em que está envolto, fundamentado em documentos como o seu primeiro EIA (1993), as falas de diferentes entrevistados e dados e informações para pensarmos sobre quais as transformações poderão ocorrer futuramente. É um prognóstico, tem como objetivo estimular a reflexão sobre o propagado desenvolvimento e

se o mesmo pode se constituir em uma relação harmônica entre economia, sociedade e meio ambiente e assim ser considerado sustentável.

Ao pensar no conceito de desenvolvimento muitas concepções são construídas de acordo com a época e o viés de quem está a frente deste debate, ao longo desta pesquisa buscou-se pensar qual desenvolvimento almeja-se ao município de Cáceres-MT.

O projeto ZPE, que agora tem suas obras iniciadas em relação a infraestrutura básica, se apresenta por parte de seus defensores como um caminho a ser percorrido para que se alcance uma questionável ideia de desenvolvimento, pois este modelo industrial coloca em dúvida sua viabilidade e a quem ele vai beneficiar.

Conforme dados sócios econômicos apresentados ao longo da pesquisa, como renda per capita, taxa de escolaridade, IDH-M, entre outros foi possível construir um perfil da região, que se apresenta carente de políticas públicas capazes de contribuir a elevação na qualidade de vida de seus moradores.

Buscou-se, então, compreender se os dados apresentados justificam o discurso de uma classe hegemônica constituída por políticos e empresários que defendem ser a ZPE essencial na geração de empregos e renda, capaz de transformar a região hoje fornecedora de commodities em produtora de bens com maior valor agregado, aumentando divisas na economia local e regional.

Ao optar pela categoria geográfica território, buscou-se deixar claro que a implantação de uma ZPE envolve questões relacionadas a poder, a delimitação de uma área com legislação tributária própria, diferindo-a do restante do país, uma extraterritorialidade. Cabe destacar que em um contexto globalizado não são as empresas que se adaptam ao entorno, mas o entorno vem a adaptar-se aos desmandos corporativos, conforme bem observou Santos:

Cada empresa, porém, utiliza o território em função dos seus fins próprios e exclusivamente em função desses fins. As empresas apenas têm olhos para os seus próprios objetivos e são cegas para tudo o mais. Desse modo, quanto mais racionais forem as regras de sua ação individual tanto menos tais regras serão respeitadas do entorno econômico, social, político, cultural, moral ou geográfico, funcionando, as mais das vezes, como um elemento de perturbação e mesmo de desordem. Nesse movimento, tudo que existia anteriormente à instalação dessas empresas hegemônicas é convidado a adaptar-se às suas formas de ser e de agir, mesmo que provoque, no entorno preexistente, grandes distorções, inclusive a quebra da solidariedade social (SANTOS, 2001: p.85).

Já a respeito da categoria geográfica lugar as falas dos entrevistados permitem pensar em como cada um, de acordo com sua visão e interesse, pensam sobre a cidade de Cáceres-MT, suas reais necessidades e preocupações, destaca-se que a identidade da população se construiu com o rio Paraguai, e em menor ou maior grau há certa preocupação de todos com os impactos que sofre esse rio e o bioma que o cerca.

Ao fazer um resgate histórico sobre Cáceres-MT, lócus do estudo, percebe o caráter de uma economia que desde seus primórdios tem como base as atividades extrativistas e comerciais voltadas ao mercado externo com uma industrialização insipiente, e o papel do rio Paraguai como meio pelo qual as atividades econômicas são escoadas.

O processo de industrialização brasileiro se apresentou de forma concentrada no Sul e Sudeste, deste modo o desenvolvimento industrial no estado de Mato Grosso ocorre de forma muito tardia, através da ZPE busca-se mudar esse cenário.

O modelo ZPE surge no pós Segunda Guerra na Irlanda e depois ganha força em países como a China. No caso brasileiro há quase trinta anos ele é pensado, mas poucos são os exemplos de sucesso no Brasil. Cáceres faz parte das primeiras cidades onde se pensou no desenvolvimento de uma ZPE. O estudo com fontes jornalísticas por exemplo aponta esse ideário de desenvolvimento industrial como importante ao desenvolvimento local e regional além de contribuir a uma integração entre os países sul americanos inserindo a região na economia global. Não se pode negar que a promessa de atração industrial em uma região que apresenta baixos indicadores socioeconômicos conforme já mencionado de ao longo de estudo serve como promessas de aumento de emprego e renda local. Mas é fato que este processo, com suas nuances de avanços e letargias serviu também como elemento de cunho eleitoral e discurso politiquero presente em palanques.

É interessante frisar que concomitantemente a defesa da implantação da ZPE, há um crescimento no cultivo de soja na região sudoeste do estado de Mato Grosso. A soja é apontada, por aqueles que idealizam a ZPE, como importante produto a ser beneficiado e, portanto, ter seu valor agregado com o processo industrial. Além da soja a pecuária é outra atividade que segundo defensores da ZPE pode contribuir muito no fornecimento de matéria prima. De acordo com o estudo percebe-se que Cáceres-MT possui um dos maiores efetivos de bovinos do país, o que não se reflete na melhoria da renda dos

munícipes. Assim, se a produção de grãos e carne estabelecer uma cadeia com agregação de valor, supõe-se haja desenvolvimento de emprego e renda local e regional.

Contudo, o chamado agronegócio vem se desenvolvendo na região. Há a necessidade de matéria prima indispensável à manufatura, o que pode contribuir ao avanço em áreas de plantio e da bovinocultura sobre o bioma pantaneiro e de cerrado, além da pressão que essas atividades geram aos recursos naturais. Há ainda dados que mostram o poder concentrador de renda nestas atividades, pois há predominância de uma estrutura em latifúndios.

Fato preocupante é a possibilidade de se utilizar a Hidrovia Paraguai Paraná, como alternativa de escoamento de matéria prima e produtos oriundos da ZPE. No entanto, segundo estudos sobre a situação atual da hidrovia é possível perceber o quanto os impactos podem ser gerados caso haja um aumento no fluxo mercantil hidroviário no pantanal, prejudicando assim aqueles que dependem diretamente do rio para sua sobrevivência como pescadores e empresários ligados ao turismo.

O turismo é importante gerador de empregos e tem como atração as belezas naturais com o rio Paraguai e o bioma pantaneiro. Permite-se o questionamento de que o turismo de pesca e de contemplação pode ser mais bem explorado e assim gerar mais renda e emprego e que a implantação da ZPE deve ser bem pensada para que não agrida as belas paisagens naturais que tanto contribuem a identidade da população local.

A cidade de Cáceres-MT, considerada um polo regional, carece de melhorias na sua infraestrutura básica como fornecimento de água, captação e tratamento de efluentes líquidos, melhoria na malha viária, entre outros serviços básicos de saúde, educação e estrutura de equipamentos urbanos e da malha viária urbana. É preciso que sejam pensadas novas oportunidades de emprego aos habitantes locais, sem que sejam gerados impactos de uma onda migratória que pressionem ainda a precária infraestrutura cidadina.

É preciso que a implantação da ZPE seja mais discutida e monitorada com os diferentes setores da sociedade. Percebe-se que há muitas dúvidas sobre o que vai produzir, qual a mão de obra necessitará, se seus benefícios fiscais serão vantajosos não apenas a empresários, mas ao município e seus moradores, ou se faz parte da manutenção de um grupo hegemônico cuja geração de riquezas se apresenta cada vez mais concentrada nas mãos de poucos.

O modelo ZPE está presente em quase todos os estados brasileiros, porém em quase todos os casos ele não passa de um projeto com poucos resultados positivos à região que está inserido. Há de se pensar muito a respeito de sua viabilidade, sua efetivação deve resultar em melhoria de vida aos diferentes setores da sociedade, principalmente aqueles a margem do desenvolvimento econômico local.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAZPE. Associação Brasileira das Zonas de Processamentos de Exportação. **Conceitos e Objetivos**. Disponível em: Disponível em: <<http://www.abrazpe.org.br>>. Acesso em: 4 out. 2016jan.

ALBUQUERQUE, E. M. de. **Avaliação da técnica de amostragem “Respondent-driven Sampling” na estimação de prevalências de Doenças Transmissíveis em populações organizadas em redes complexas**. 2009,99f. Dissertação de Mestrado. Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca – ENSP; Ministério da Saúde – Fiocruz, Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <<https://www.arca.fiocruz.br/handle/icict/2411>>. Acesso em: 15 nov. 2017.

ALVES, A. M. O método materialista histórico-dialético: alguns apontamentos sobre a subjetividade. **Revista de Psicologia da Unesp**, São Paulo, v. 9, n. 1, p. 1-13, 2010.

ANDRADE, M. C. de. M. C. de. **Geografia, ciência da sociedade: uma introdução à análise do pensamento geográfico**. São Paulo: Atlas, 1987.

ABRAMOVAY, M. E. A. **Juventude, violência e vulnerabilidade social na América Latina: desafios para políticas públicas**. [S.l.]: [s.n.], 2002.

APRIL, F. I. A. S. **Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned and Implications for Development**. Washington, DC: FIAS, 2008. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/pt/343901468330977533/pdf/458690WP0Box331s0April200801PUBLIC1.pdf>> Acesso em: 2 jun. 2017.

ARAÚJO, F. A. L. de. **A implantação das Zonas de processamento de exportação para o desenvolvimento regional brasileiro: um estudo sobre a ZPE do Pecém**. 2014.63 f. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis –SC, 2014. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/128108>> Acesso em: 23 set. 2016.

ARRUDA, E. F. de. **Os discursos dos administradores públicos sobre a cidade de São Luiz de Cáceres nas primeiras décadas do século XX**. In CHAVES, O. R.; ARRUDA, E. F. História e Memória: Cáceres. Cáceres: Editora Unemat, 2011. Cap. 2, p.97-109.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO DO BRASIL. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br>>. Acesso em: 8 nov.2016.

BANDUCCI JR, Á. Turismo cultural e patrimônio: a memória pantaneira no curso do rio Paraguai. **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, RS v.9 n.20, 117-140. Out.2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-71832003000200007&script=sci_arttext>. Acesso em: 30 out.2017.

BARBIER, René. **A pesquisa-ação**. Brasília: Liber, 2007

BERNARDES, J. A.; FERREIRA, F. P. de M. Sociedade e natureza. **A questão ambiental**: diferentes abordagens. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 17-41, 2003.

BRASIL. **Decreto nº 1.122, de 28 de abril de 1994**. Cria a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Imbituba, no Estado de Santa Catarina. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1994/decreto-1122-28-abril-1994-449277-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 15 mar. 2017.

_____ **Decreto nº 2.452, de 29 de julho de 1988**. Dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das zonas de processamento de exportação e dá outras providências.

_____ **Decreto nº 99.043/1990**. Cria a Zona de Processamento de Exportação de Cáceres, no Estado de Mato Grosso. (ZPE). Disponível em: <http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEC%2099.043-1990?OpenDocument> Acesso em: 29 setembro 2016.

_____ **Decreto de 30 de junho de 2010**. Cria Zona de Processamento de Exportação – ZPE, no Município de Senador Guimard, no Estado do Acre. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/dnn/dnn12681.htm>. Acesso em: 15 mar. 2017.

_____ **Decreto nº 6.814, de 6 de abril de 2009**. Regulamenta a Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação - ZPE. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato20072010/2009/Decreto/D6814.htm> Acesso em: 29 setembro 2016.

_____ **Decreto nº 779, de 19 de março de 1993.** Dá nova redação ao art. 1º do Decreto nº 96.759, de 22 de setembro de 1988, que dispõe sobre o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação - CZPE. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1993/decreto-779-19-marco-1993-336573-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 29 setembro 2016.

_____ **Decreto nº 846, de 25 de junho de 1993.** Regulamenta o Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, com a redação dada pela Lei nº 8.396, de 2 de janeiro de 1992, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), e revoga o Decreto nº 96.758, de 22 de setembro de 1988. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/legislacao/ListaTextoSigen.action?norma=389717&id=14256555&idBinario=15648081&mime=application/rtf>> Acesso em: 29 setembro 2016.

_____ **Decreto nº 96.759, de 22 de setembro de 1988.** Dispõe sobre o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação - CZPE, criado pelo Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D96759.htm>. Acesso em: 29 setembro 2016.

_____ **Decreto Nº 996, de dezembro de 1993.** Cria a Zona de Processamento de Exportação - ZPE de Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0996.htm> Acesso em: 15 mar. 2017.

_____ **Decretos-Lei nº 11.508/2007 de 20 de julho de 2007.** Dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11508.htm> Acesso em: 29 setembro 2016.

_____ **Instrução Normativa nº 26, de 25 de fevereiro de 1993.** Altera a Instrução Normativa SRF nº 171, de 21 de novembro de 1988, que estabelece normas relativas ao controle fiscal das operações realizadas em Zonas de Processamento de Exportações. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=13403>> Acesso em: 29 setembro 2016.

_____ **Lei nº. 11.732 de 2008.** Altera as Leis nºs 11.508, de 20 de julho de 2007, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, e 8.256, de 25 de novembro de 1991, que cria áreas de livre comércio nos

municípios de Boa Vista e Bonfim, no Estado de Roraima; e dá outras providências. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Lei/L11732.htm> Acesso em: 29 setembro 2016.

_____**Lei nº 8.396, de 2 de janeiro de 1992.**Altera o Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportações, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8396.htm>. Acesso em: 29 setembro 2016.

_____**Ministério dos transportes, portos e aviação civil (MTPAC).** Disponível em:<<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario>>. Acesso em 18 jul.2016.

_____**Secretaria de Comércio Exterior. (SECEX).** Disponível em: <<http://portal.siscomex.gov.br/legislacao/orgaos/secretaria-de-comercio-exterior-secex>>. Acesso em 18 jul.2016.

BRITO, C. Algumas observações sobre o conceito de território. **Revista Agora**, Santa Cruz do Sul, RS, v.11, n.2, p.115-131, jul./dez. 2005.

CAMACHO, R. S. A barbárie moderna do agronegócio-latifundiário-exportador e suas implicações socioambientais. **Agrária (São Paulo. Online)**, n. 13, p. 169-195, 2010. Disponível em:<<http://www.journals.usp.br/agraria/article/view/45578/49600>> Acesso em:13 abr. 2017.

CANDIOTTO, L. Z. P. A perspectiva dialética no uso dos recursos naturais e a abordagem territorial como elemento de interpretação de dinâmicas socioambientais. **Terra Livre**. v. 2, n. 41, p. 133-168, 2016.Disponível em: <<http://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/view/572>>. Acesso em:18 fev.2017.

COLLIS, J.; HUSSEY, R. **Pesquisa em administração**: um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação. 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. Nosso Futuro Comum. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991.Disponível em:< http://www.lambda.maxwell.ele.puc-rio.br/4368/4368_9.PDF>. Acesso em 4 abr. 2017.

CORREIA, P. de P. Geopolítica e Geoestratégia- **Revista Nação e Defesa**, Portugal, V.5; N.131, 2012. Disponível em:

<https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/7670/1/NeD131_PedroPezaratCorreia.pdf> Acesso em: 21 ago. 2017.

COSTA E SILVA, P. P. **Breve História de Mato Grosso e de seus Municípios**. Cuiabá, 1994.

CURADO, M. Industrialização e desenvolvimento: uma análise do pensamento econômico brasileiro. **Economia e Sociedade**, v. 22, n. 3, p. 609-640, 2013.

Disponível em:

<<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8642178>>. Acesso em: 7 mai. 2017.

DAN, V. L. C. **O acesso à cidade: questões sócio- econômicas da cidade de Cáceres com enfoque na Praça da Feira**. 2010. 241 f. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual do Oeste do Paraná - Programa de Pós-Graduação em História poder e práticas sociais, Marechal Cândido Rondon-PR, 2010. Disponível em: <<http://tede.unioeste.br/handle/tede/1758>> Acesso em: 15 nov. 2017.

DAVIS, J.A. & GOLDBERG, R.A. **A Concept of Agribusiness**. Boston: Harvard University, 1957. 136p.

DE NAÇÕES SUL-AMERICANAS, União. **Ministério das Relações Exteriores-MRE**. Tratado Constitutivo da UNASUL. Brasília, DF [consultado 23 de mai. 2008]. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/docs_UNASUL/TRAT_CONST_PORT.pdf> Acesso em: 4 abr. 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES. DNIT.

Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/>>. Acesso em 10 jul. 2016.

DOURADO, R. Reestruturação do aeroporto e ZPE de Cáceres avançam esta semana, diz prefeito. **Jornal RD News**, Cuiabá-MT, 08 jun. 2015. Disponível em: <<http://www.rdnews.com.br/blog-do-romilson/conteudo/reestruturacao-do-aeroporto-e-zpe-de-caceres-avancam-esta-semana-diz-prefeito/62480>> Acesso em: 15 nov. 2017.

EGLER, Cláudio Antonio G. A extraterritorialidade como instrumento de política econômica. **Anuário do Instituto de Geociências**, UFRJ, Rio de Janeiro, RJ. v. 15, p. 55-59, 1992. Disponível em: <<https://revistas.ufrj.br/index.php/aigeo/article/iewFile/5936/4533>> Acesso em: 11 nov. 2017.

ENVIROMENTAL DEFENSE FUND. Fundação Centro Brasileiros e Referência e Apoio Cultural. **Projeto hidrovía Paraguai – Paraná**: informe de uma avaliação independente. Comunidad del Sur: EDF/CEBRAC, 176p. 1998.

FERREIRA, E. **Cáceres: capital regional no contexto de Mato Grosso**. 2014, 275f. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ. 2014.

FIRJAN, Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. Quanto custa a Energia Elétrica para a Indústria no Brasil. **Estudos para o Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro**, n. 8, 2011.

FRENTE NACIONAL DOS PREFEITOS. **G100 – Municípios Populosos com Baixa Receita per Capita e Alta Vulnerabilidade Social**. Vitória, ES: Aequus Consultoria, 2015.

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

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GIRARDI, E. P. Mato Grosso: expressão aguda da questão agrária brasileira. **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia**, n. 27, 2016. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/confins/7347?lang=pt>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO. Disponível em: <<http://www.pe.gov.br>> Acesso em 15 nov. 2016.

HADDAD, A. - Hidrovía Paraguai/Paraná fortalecerá exportações mato-grossenses. **Jornal Correio Cacerense**, Cáceres-MT, 24 mar. 2017. Disponível em: <http://www.jornalcorreiocacerense.com.br/ver_noticia.php?noticia=14637> Acesso em: 1 dez 2017.

HAESBAERT, R., & LIMONAD, E. (2007). O território em tempos de globalização. **Etc., Espaço, Tempo e Crítica, Revista Eletrônica de Ciências Sociais Aplicadas e outras coisas**. UFF Rio de Janeiro-RJ. v.1, n.2, 1-15, ago. 2007. Disponível em: <http://www.uff.br/etc/UPLOADS/etc%202007_2_4.pdf> Acesso em: 11 nov. 2017.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: um estudo sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 1992.

_____ **O neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Loyola, 2005.

Hidrovia impulsiona ZPE em MT. **Jornal Folha Max, mais que notícias, fatos**, Cuiabá-MT, 15 nov. 2016. Economia. Disponível em:
< <http://www.folhamax.com.br/economia/hidrovia-impulsiona-zpe-em-mt/105500>> Acesso em: 1 dez 2017.

HUSZAR, P. **Realidade ou ficção: uma revisão dos estudos oficiais da Hidrovia Paraguai-Paraná**. WWF, 1999.

ILO, Working Document. **“Trade Union manual on Export Processing Zones”**, 2014. Disponível em:< www.ilo.org/wcmsp5/groups/.../---ed.../wcms_324632.pdf > Acesso em: 10 out. 2017. Acesso em: 13 nov. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE. Disponível: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em: 27 mai. 2016.

Investimentos do DNIT nas BRs 070 e 174 buscam impulsionar transporte intermodal- **Jornal Folha Max**. Cuiabá-MT, 14 dez. 2017. Disponível em:
<<http://www.folhamax.com.br/politica/investimentos-do-dnit-nas-brs-070-e-174-buscam-impulsionar-transporte-intermodal/148276>> Acesso em: 15 nov. 2017.

JATOBÁ, S. U. S; CIDADE, L. C.F; VARGAS, G. M. **Ecologismo, ambientalismo e ecologia política: diferentes visões da sustentabilidade e do território**. 2009. Disponível em:<<http://www.scielo.br/pdf/se/v24n1/a04v24n1>> Acesso em: 4 abr. 2017.

KAUFMANN, J. **A entrevista compreensiva: um guia para pesquisa de campo**. Editora Vozes Limitada, 2013.

KJELLÉN, Rudolf. **Der Staat als Lebensform**. S. Hirzel, 1917.

LEFEVRE, A. M.; LEFEVRE, F. **Depoimentos e discursos: uma proposta de análise em pesquisa social**. Brasília: Líber Livro, 2005

LINS, H. N.; AMORIM, R. Zonas de Processamento de Exportação: problemática geral e a experiência de Imbituba (SC). **Perspectiva Econômica**, São Leopoldo-RS, v. 12, n. 2, p.

72-89, 2016. Disponível em:
<http://revistas.unisinus.br/index.php/perspectiva_economica/about/contact> Acesso em: 12 abr. 2017.

LOURIVAL, R. F.F. et al. **Os impactos da Hidrovia Paraguai – Paraná sobre a biodiversidade do Pantanal – uma discussão multidisciplinar**. In SIMPÓSIO DO PANTANAL, 1999.

LINDNER, E. **As ZPEs Brasileiras: A necessidade de mudanças no contexto do Mercosul**. 4 vol. Estudos da Integração: Brasília, 1993.

MAMEDE, S. B.; ALHO, C. JR. Turismo de contemplação de mamíferos do Pantanal: alternativa para o uso sustentável da fauna. **IV Simpósio sobre Recursos Naturais e Sócio-econômicos do Pantanal. Anais, Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa)-Pantanal, Corumbá, Brasil. CD-ROM, 2004.**

MATO GROSSO-Secretaria de Industria, Comercio e Mineração. AZEPEC- **EIA da ZPE de Cáceres -MT**. Cuiabá, MT, 1993.

MATO GROSSO-Secretaria de Industria, Comercio e Mineração. AZEPEC- **Plano Diretor da ZPE de Cáceres -MT**. Cuiabá-MT, 1993.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed.-São Paulo: Atlas, 2003.

MARTINS, C.A.B. **O desenvolvimento da cidade de Rio Grande ao longo de sua história**. 2014.66 f. Dissertação de Mestrado-Universidade do Vale do Rio dos Sinos Programa de Pós-Graduação em Economia, São Leopoldo, RS, 2014.
Disponível em:<<http://www.repositorio.jesuita.org.br/handle/UNISINOS/3951>>
Acesso em: 4 jul. 2017.

MARTINS, H. A.; CARNEIRO, K.T.; ASSIS, E. R de- **Colonização e ocupação em Vilhena-RO (1960-1980): Percursos e percalços históricos na constituição da educação vilhenense**. Revista do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Estadual do Ceará (UECE). Educação & Formação, Fortaleza, v. 2, n. 6, p. 123-138, set./dez. 2017.

MEDEIROS, M. C. de et al. Os impactos do Complexo Industrial Portuário de Suape–CIPS nos municípios do Cabo e Ipojuca. **ARCHITECTON- Revista de Arquitetura e Urbanismo**, Recife, PE. v. 4, n. 7, p.67-80, 2015.

Disponível em:

<<http://revistas.faculdedamas.edu.br/index.php/arquitetura/article/view/374>>.

Acesso em:4 jul. 2017.

MENDONÇA, F. de A. Geografia socioambiental. **Revista Terra Livre**. São Paulo- SP n. 16 p. 139-158 ,1º sem.2001.Disponível em:

<http://www.agb.org.br/files/TL_N16.pdf>.Acesso em:4 abr. 2017.

MORAES, B. D. P. (2015). **Zonas de Processamento de Exportações**: um instrumento defasado? In: CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS UNB, 16.,2015, Brasília-DF Instituto de Relações Internacionais, Brasília-DF:2015. p.1-27.

Disponível em:

<http://bdm.unb.br/bitstream/10483/11386/1/2015_BrunodePaulaMoraes.pdf>Acesso em:

12 nov. 2016.

MOTTA, L. - Reforma bancada pela Associação Pró-Hidrovia no Porto de Cáceres atinge 95%. **Jornal RD News Portal de Notícias de MT**, Cuiabá-MT, 5 de jun. de 2017, Economia e agronegócio. Disponível em: <<http://www.rdnews.com.br/economia-e-agronegocio/reforma-bancada-pela-associao-pro-hidrovia-no-porto-de-caceres-atinge-95/86022>>. Acesso em: 1 dez 2017.

NASCIMENTO, A.A. B do. **Impacto ambiental nas margens do Rio Paraguai no perímetro urbano da cidade de Cáceres/MT**.2005. 110 f. Dissertação de Mestrado - UNEMAT/ICNT Departamento de Ciências Biológicas, Cáceres-MT,2005.

NEGRETE, A. C. A. **Zonas de Processamento de Exportações como política industrial**: a experiência internacional. 2005.129 f. Tese de Doutorado. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro-RJ,2005. Disponível em:<http://www.btd.uerj.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=564>.Acesso em: 23 set. 2016

NETO, A. S. C. Componentes definidores do conceito de território: a multiescalaridade, a multidimensionalidade e a relação espaço-poder. **Revista Geographia**, UFF. Rio de Janeiro-RJ.v.15, ed.29, p. 23-52, 2013.

NEVES, R. J. **Modelagem e implementação de atlas geográficos municipais**: estudo de caso do município de Cáceres/MT. 179 f. 2008. Tese de Doutorado. Tese

(Doutorado)–Programa de pós-graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

NEVES, S. M. A. S.; NUNES, M. C. M.; NEVES, R. J. Caracterização das condições climáticas de Cáceres/MT - Brasil, no período de 1971 a 2009: subsídio às atividades agropecuárias e turísticas municipais. **Boletim Goiano de Geografia**. Goiânia, GO, v. 31, n. 2, p. 55-68, 2011.

NOGUEIRA, G. Integração com Bolívia viabiliza ZPE. **Jornal Folha Max. mais que notícias, fatos**, Cuiabá-MT, 25 abr. 2016. Política. Disponível em : <<http://www.folhamax.com.br/politica/integracao-com-bolivia-viabiliza-zpe/83588>> Acesso em: 1 dez 2017.

OLIVEIRA, A. A. Análise dos impactos das políticas de desenvolvimento regional na Bacia do Alto Paraguai. **Ensaios e Ciência: Ciências Biológicas, Agrárias e da Saúde**. Universidade Anhanguera. Campo Grande- MS v. 6, n. 3, p.39-66, dez.2002.

OLIVEIRA, A. S. et al. **Introdução ao pensamento filosófico**. São Paulo: Loyola, 1990.

OLIVEIRA, F. F. G. de; ARAÚJO MEDEIROS, W. D. de. Bases teórico-conceituais de métodos para avaliação de impactos ambientais em EIA/RIMA. **Mercator-Revista de Geografia da UFC**, v. 6, n. 11, 2007.

OLIVEIRA, G. B.de. Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento. **Revista da FAE**, Curitiba-PR, v. 5, n. 2, p.37-48, maio/ago. 2002.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). Disponível em:< <http://www.ilo.org>>. Acesso em: 18 out. 2017.

OSORIO, F. C. **A questão fitossanitária em zonas de processamento de exportação: o caso da ZPE Acre**. 2016.58 f. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal de Viçosa-MG, 2016.

PEIXOTO, R. A. ARRIGHI, G. Adam Smith em Pequim: origens e fundamentos do século XXI. São Paulo: Boitempo Editorial, 2008, 428p.- Adam Smith Reloaded. **Revista Porto**, v. 1, n. 2, p. 130-135, 2012.

PERNAMBUCO. **Decreto n. 37.160**, de 23 de setembro de 2011. Institui o Plano Diretor - SUAPE 2030 e dispõe sobre o ordenamento do solo da Empresa SUAPE - Complexo

Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros. Disponível em:
<http://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/decretos/Plano_Diretor_Empresa_Suape_-_DECRETO_-_37160-2011.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

PETROLI, V. Governo busca retomar navegação pelo Porto de Cáceres e cria programa de incentivo para o modal. **Jornal Agro olhar**, Cuiabá-MT, 15 nov. 2016. Notícias/Política. Disponível em:
<<http://www.olhardireto.com.br/agro/noticias/exibir.asp?id=24420¬icia=governo-busca-retomar-navegacao-pelo-porto-de-caceres-e-cria-programa-de-incentivo-para-o-modal>>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. Reforma no porto de Cáceres atinge 95% e deve facilitar escoamento de grãos pela América do Sul. **Jornal Agro olhar**, Cuiabá-MT, 05 jun. 2017. Notícias / Logística. Disponível em: < <http://www.olhardireto.com.br/agro/noticias/exibir.asp?id=25156>>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. ZPE de Cáceres é considerada fundamental para integração sul-americana. **Jornal Agro Olhar**, Cuiabá-MT, 27 abr. 2017. Notícias/Economia. Disponível em: < <http://www.olhardireto.com.br/agro/noticias/exibir.asp?id=23264¬icia=zpe-de-caceres-e-considerada-fundamental-para-integracao-sul-americana>> Acesso em: 1 dez 2017.

_____. Governo busca retomar navegação pelo Porto de Cáceres e cria programa de incentivo para o modal. **Jornal Agro Olhar**, Cuiabá-MT 15 nov. 2016. Notícia/Política Disponível em:
<http://www.olhardireto.com.br/agro/noticias/exibir.asp?id=24420¬icia=governo-busca-retomar-navegacao-pelo-porto-de-caceres-e-cria-programa-de-incentivo-para-o-modal>. Acesso em: 29 nov. 2017.

Plano Territorial de Desenvolvimento Rural Sustentável, Território da Grande Cáceres, República Federativa do Brasil, Ministério do Desenvolvimento Agrário, Secretaria de Desenvolvimento Territorial, Cuiabá-MT, 78 p., 2010.

PORTAL TRIBUTÁRIO. Disponível em:
<<http://www.portaltributario.com.br/planejamento.htm>>. Acesso em 12 jun. 2017.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **A globalização da natureza e a natureza da globalização**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

_____. Ou inventamos ou erramos—encruzilhadas da integração regional sul-americana. **Governo Federal**, p. 133, 2011.

Disponível em:

<http://www.en.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_governancaglobal.pdf#page=134> Acesso em: 4 jul. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CÁCERES-MT. Disponível em:

<<http://www.caceres.mt.gov.br/>> Acesso em: 5 ab. 2017.

_____ **Plano Municipal de Saneamento Básico -PMSB**, elaborado pelo Departamento de Engenharia Sanitária e Ambiental da Faculdade de Arquitetura, Engenharia e Tecnologia, Universidade Federal de Mato Grosso, Mato Grosso-MT, 242 p. 2015

PORTAL DA INDÚSTRIA. Disponível em: <<http://www.portaldaindustria.com.br>> Acesso em: 20 set. 2017

Prefeitura Municipal de Rio Grande. **Extinção da ZPE-aumenta capacidade do município em atrair investimentos disse o prefeito.** Disponível em:

<<http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/index.php/noticias/detalhes+63b00,,extincao-da-zpe-aumenta-capacidade-do-municipio-em-atrair-investimentos-disse-o-prefeito.html#.WRd0MGjytpk>> Prefeitura municipal de Rio Grande. Acesso em 13 de mai. 2017.

REIS, A. **Caderno de Desenvolvimento** – Linha do tempo, 2010. Documento cedido pelo autor em 13/10/2016.

RIO GRANDE DO SUL. **LEI Nº 10.093, DE 26 DE JANEIRO DE 1994.** Autoriza a constituição da Companhia Administradora da ZPE do Rio Grande - ZOPERG -RS.

Disponível em:

<<http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repLegisComp/Lei%20n%C2%BA%2010.093.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2017.

RYAN, P. F., **“The Place of Free Zones in National Export Strategy”**, Executive Forum on National Export Strategies, 2002.

RODRIGUES, M. M.et. al. A importância das Zonas Econômicas para o desenvolvimento econômico e correção de desequilíbrios regionais. In: **Revista Negócios Internacionais**. UNIFOR. 2006.

SANTOS, M. A **natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1999.

_____ **Por Uma Outra Globalização**. 6ªed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO-SEPLAN. Disponível em: <http://www.seplan.mt.gov.br>. Acesso em: 9 jul. 2017.

SERRA, J. ZPEs no Brasil: fora de tempo e lugar. São Paulo. **Revista de Economia Política**, vol. 8, nº. 4, p. 88-102, outubro-dezembro/1998.

SILVA, C. A. F. da. Zona de processamento de exportações e gestão do território. **Cadernos IPPUR-UFRJ** -Rio de Janeiro-RJ. Ano VII, n. 2, p. 89-101. Set. 1993.

SILVA, J. F. G. da. **Nova dinâmica da agricultura brasileira**. Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 1996. Disponível em: <<http://agris.fao.org/agris-search/search.do?recordID=US201300063066>>
Acesso em: 7 abr.2017.

SILVA, H. P. da; ROCHA, N. M.; IKEDA-CASTRILLON, S. K. O impacto da proposta de implementação da Hidrovia Paraguai-Paraná, na visão de diversos setores da sociedade em Cáceres, MT. **Corumbá/MS: IV Simpósio sobre Recursos Naturais e Socioeconômicos do Pantanal. SIMPAN, Sustentabilidade Regional. TRATADO CONSTITUTIVO DA UNASUL**. Acesso em, v. 12, 2004. Disponível em: http://www.riosvivos.org.br/arquivos/site_noticias_1167272027.pdf
Acesso em: 4 jul. 2017.

SILVA, J. P. L.; PARENTE, R. N. C. As Implicações da Criação de Zonas de Processamento de Exportação Para o Desenvolvimento do Rio Grande do Norte. **Empírica BR-Revista Brasileira de Gestão, Negócio e Tecnologia da Informação**, Rio Grande do Norte, v. 1, n. 1, p. 97-134, 2009.

SILVA, R.de F. **A entrevista compreensiva** - Texto para discussão no curso de Pós-Graduação em Educação. DEPED, UFRN, 2002.
Disponível em: <<https://periodicos.ufrn.br/interlegere/article/view/4179>>
Acesso em: 15 set. 2017.

SILVA, R. V.da; DE SOUZA, C. A. Ocupação e degradação na margem do Rio Paraguai em Cáceres, Mato Grosso. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, Taubaté-SP, v. 8, n. 1, p. 125-152, jan-abr,2012.

SILVA, T. P.da, do Ó LOIOLA, V., & VIEGAS, L. P. **Conflitos socioambientais relativos ao avanço do cultivo de soja na região sudoeste de Mato Grosso: questões preliminares.**2017.

SOUZA, M. J. L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. **Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil**, p. 77-116, 1995.

VASCONCELOS, M. A; GARCIA, M. E. **Fundamentos de economia.** São Paulo, Editora Saraiva,1998.

WARR, P. G. Zonas de Processamento de Exportações e política de comércio exterior. **Finanças & Desenvolvimento**, v. 9, n. 2, p. 34-36. Disponível em:<<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/fdesenvolvimento/article/viewFile/64461/62374>>.Acesso em: 12 nov. 2016.

WITTER R. - Extinção da ZPE amplia Distrito Industrial de Rio Grande. **Jornal Clic RBS**, Porto Alegre-RS,5 out.2008,Notícias.Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/riogrande/2011/10/05/extincao-da-zpe-amplia-distrito-industrial-de-rio-grande/>>. Acesso em 13 mai.2017

ZIEBELL, C.- Confirmada a extinção da ZPE de Rio Grande. **Jornal Portos e navios.** Rio de Janeiro-RJ, 6 out. 2011.Geral. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/geral/11311-confirmada-a-extincao-da-zpe-do-rio-grande>> Acesso em: 12 jul.2017.

ZPE de Cáceres provocará "boom" industrial em MT. **Jornal Folha Max, mais que notícias, fatos**, Cuiabá-MT, Economia. 18 abr. 2016. Disponível em: < <http://www.folhamax.com.br/economia/zpe-de-caceres-provocara-boom-industrial-em-mt/82936>> Acesso em: 1 dez 2017.

ZUGAIB, E. A hidrovía Paraguai-Paraná e seu significado para a diplomacia sul americana do Brasil. **Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, FUNAG**, 2006. TGH.