comemoração ao centenário da capital de Rondônia, apresentou como eixo temático *Porto Velho, Cidade Centenária: Espaço, Tempo e Memória*. As atividades acadêmicas permitiram um ambiente adequado às análises referentes às transformações sociais, políticas, econômicas, culturais e territoriais que permearam e ainda se fazem presentes nas grafias urbanas e rurais de Porto Velho e do estado de Rondônia.

Dentre os produtos textuais do evento acadêmico, somam-se duas coletâneas, anteriormente publicadas em PDF e que agora disponibilizamos em sua forma impressa: *Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária* e *Porto Velho, cultura, natureza e território*. Ambas reúnem textos dos palestrantes e pesquisadores convidados da Universidade Federal de Rondônia e de outras universidades e instituições de pesquisa, os quais se prontificaram a contribuir com a sistematização mais ampla a partir das pesquisas realizadas e/ou em desenvolvimento.

A presente coletânea, *Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária*, reúne nove capítulos e treze autores que, de maneira geral, problematizam a formação histórica de Porto Velho, os processos contemporâneos que qualificam a cidade na rede urbana regional, assim como, as questões atinentes à escala intra-urbana.

Agradecemos à Fundação de Amparo ao desenvolvimento das Ações Científicas e Tecnológicas (FAPERO) o apoio para a divulgação e disponibilização das coletâneas à sociedade rondoniense. Esperamos que os textos possam estimular outras pesquisas e debates referentes à cidade centenária, que acolheu e continua a acolher muitos brasileiros e estrangeiros, e que deve ser permanentemente estudada para ser melhor compreendida. Esta é somente uma contribuição acadêmica.

O organizador.

Porto Velho é a cidade, no mundo inteiro, com a qual o signatário dessas linhas tem a maior convivência, em porcentagem, do tempo de existência da cidade. Como eu comecei a frequentá-la em 1974, posso dizer que conheço, em média, 42% do seu tempo de existência. Foi em Rondônia e Porto Velho que desenvolvi meus estudos de doutorado e minha gratidão pela Amazônia e Brasil.

Enfatizo a importância desta coletânea, especialmente por reunir estudos referentes à cidade de Porto Velho, com temas contemporâneos e interdisciplinares. A partir de algumas consultas bibliográficas percebi o quanto se faz necessário publicar estudos de cidades e sub-regiões amazônicas que experimentam enormes transformações sócio-espaciais, a exemplo de Porto Velho.

Sabemos que as grandes obras de infraestrutura têm o poder de modificar os lugares e regiões onde se instalam, acelerando fluxos e construindo novas cartografias, como se observou com a produção de energia elétrica, migração, desmatamento, desterritorialização e ocupação de novos espaços (campo e cidade) na região de Porto Velho.

Espero, além desta coletânea, que outras pesquisas possam buscar experimentar e analisar as dinâmicas expressas nos contrastes do ser humano, dos rios e da floresta, da cidade e do campo, que guardam ou desguardam a centenária Porto Velho.

Professor Hervé Théry
Directeur de recherche émérite no CNRS-Creda/França
Professor no PPGH-FFLCH e GPP-EACH,
Universidade de São Paulo (USP)

ISBN 978-857764096-6

Apoio Institucional

Ricardo Gilson da Costa Silva
Organizador

PORTO VELHO - URBANIZAÇÃO E DESAFIOS PARA UMA CIDADE CENTENÁRIA

Ricardo Gilson da Costa Silva Organizador

PORTO VELHO

URBANIZAÇÃO E DESAFIOS PARA UMA CIDADE CENTENÁRIA

Imagens inseridas "meramente ilustrativas"

No ano de 2014 a cidade de Porto Velho vivenciou dois grandes eventos que moldaram sua história e sua geografia: o centenário e a cheia do Madeira.

O primeiro se refere ao centenário da cidade, talvez a primeira *company town* da Amazônia, construída em função da lendária Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. A geografia da região contribuiu para a sua existência, visto as inúmeras corredeiras ou cachoeiras no rio Madeira que tornavam intransponíveis o fluxo perene de mercadorias produzidas na Bolívia, país fronteiriço do qual a cidade também deveria admitir a razão de sua formação histórica. Assim, a construção da ferrovia se realizou como um dos objetos técnicos mais modernos de seu tempo, numa região que representava e significava as áreas mais marginais da Amazônia.

O fato de termos um centenário, por si só, justificaria uma reflexão acadêmica. Mas, a natureza também fez questão de participar desse *evento*, brindando a cidade, a sociedade local e os olhares externos, com a maior cheia do rio Madeira! Mais uma vez, a natureza, os objetos técnicos (ferrovia e hidrelétricas) e a reprodução do capital, povoaram o cotidiano e as representações da cidade, ou seja, seu espaço-tempo.

Os eventos – *cidade centenária e a cheia histórica do Madeira* – proporcionaram ampla discussão na mídia local, nos grupos de pesquisa e centros universitários, somados aos impactos que, possivelmente, estariam desempenhando, nesse processo, as duas barragens no rio Madeira.

No compromisso de, coletivamente, propor um conjunto de debates e reflexões, o Departamento de Geografia (DGEO), o Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) e o Centro Acadêmico de Geografia (CAGEO) da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), organizaram a 32ª Semana de Geografia/9º Encontro de Pós-Graduação em Geografia, que, em

capa porto velho urbanizacao e desafios.indd 1 20/11/2018 09:14:23

Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária

Editora filiada

Associação Brasileira das Editoras Universitárias

APOIO INSTITUCIONAL

Comissão Editorial - Temática

Dr. Anselmo Alencar Colares - Universidade Federal do Oeste do Pará
Dr. Eder Cassola Molina - Universidade de São Paulo
Ms. Geraldo Roger Normando Junior - Universidade Federal do Pará
Dr. João Carlos Vicente Sarmento - Universidade do Minho, Portugal
Dr. Júlio César Barreto Rocha - Universidade Federal de Rondônia
Dr. Miguel Nenevé - Universidade Federal de Rondônia
Dra. Nair Ferreira do Amaral Gurgel - Universidade Federal de Rondônia
Dra. Salete Kozel Teixeira - Universidade Federal do Paraná
Dr. Valdir Vegini - Universidade Federal de Rondônia

Comissão Editorial - Edufro

Dra. Lou-Ann Kleppa (Letras UNIR)
Dra. Natália Cristine Prado (Letras UNIR)
Dr. Ricardo Gilson da Costa Silva (Geografia UNIR)
Dra. Marli Lúcia Tonatto Zibetti (Psicologia UNIR)
Dr. Márcio Secco (Filosofia UNIR)
Ms. Pedro Ivo Silveira Andretta (Biblioteconomia UNIR)
Dr. João Gilberto de Souza Ribeiro (Engenharia Ambiental UNIR)
Ms. Gean Carla Silva Sganderla (Biologia UNIR)
Bibliotecária Eliane Gemaque Gomes Barros (Biblioteca UNIR)
Profa. Dra. Xênia de Castro Barbosa (História IFRO)
Dr. Leandro Soares Moreira Dill (Fapero)

Ricardo Gilson da Costa Silva
(Organizador)

Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária

Temática / Edufro
Porto Velho – Rondônia
2018

© *by* Ricardo Gilson Costa da Silva

Temática Editora
Rua Vera, 6114 Igarapé Porto Velho-RO - Brasil
(69) 9.9246-7839 – 3302-0530
tematicaeditora@gmail.com

Edufro - Editora da Universidade Federal de Rondônia
Campus José Ribeiro Filho
78900-000 BR 364, Km 9,5 - Porto Velho-RO
www.edufro.unir.br | edufro.unir@gmail.com

Comissão Técnica

Abel Sidney
Preparação de originais e revisão

Rui Joazeiro
Capa

Cledenice Blackman
Bibliotecária CRB11/907
Catalogação

Crédito fotos da capa
Fotos 1, 2 e 4: Ricardo Gilson da Costa Silva
Foto 3: Luana Lopes

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

S586p

COSTA SILVA, Ricardo Gilson da (Organizador)

Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária / Ricardo Gilson da Costa Silva. 1ª Ed. Temática Editora; Edufro. Porto Velho / RO, 2018.

276 p.: il.

ISBN: 978-85-65720-29-8

1. Imigração. 2. Porto Velho. 3. Território. 4. Geografia de Rondônia 5. Porto Velho. I. Silva, Ricardo Gilson da Costa. II. Título.

CDU: 91+93(811.1)

Bibliotecária Responsável: Cledenice Blackman CRB11/907

Impresso no Brasil

NOTA À EDIÇÃO IMPRESSA

Desde as últimas décadas do século XX, o estado de Rondônia experimenta intensas transformações socioespaciais que delineiam sua geografia e história regional. Da colonização agrícola à expansão urbana, migração e crescimento populacional, transformações econômicas e territoriais convergiram para a atual espacialidade do desenvolvimento regional.

Para o entendimento desses processos, faz-se necessário apoiar publicações temáticas que possibilite compreender as atuais dinâmicas sociais que configuram a sociedade e o espaço regional. Nessa perspectiva, propusemos à Fundação de Amparo ao Desenvolvimento das Ações Científicas e Tecnológicas e à Pesquisa do Estado de Rondônia (FAPERO) um projeto que priorizasse desenvolvimento regional, científico, educacional e cultural, a partir da publicação/impressão de livros que pudessem contribuir para com o conhecimento de Rondônia.

As coletâneas "Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária" e "Porto Velho cultura, natureza e território" resultam do Seminário Porto Velho, Cidade Centenária: Espaço, Tempo e Memória, realizado em 2014 pelo Departamento de Geografia e Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), ambas publicadas pela Temática Editora e Edufro (somente no formato PDF).

Os livros constituem sistematizações das pesquisas qualitativas e quantitativas de diversos pesquisadores da UNIR e de outras instituições de ensino e pesquisa, que contribuíram com temas inerentes às funções e processos sociopolíticos que qualificam a cidade de Porto Velho. As análises transitam entre a revisão das políticas territoriais que alicerçaram o desenvolvimento da cidade, em seus aspectos culturais, urbanos, rurais, históricos e territoriais, articulando com a cheia histórica do rio Madeira, convergindo em 21 textos de 37 autores.

O apoio científico-cultural da Fundação de Amparo ao Desenvolvimento das Ações Científicas e Tecnológicas e à Pesquisa (FAPERO) é de grande relevância, visto que a demanda pelos livros aumenta, mesmo com sua disponibilidade on-line, considerando os diversos públicos e

processos de leituras geracionais diferentes. Nessa situação, os livros atendem às instituições públicas e privadas, bibliotecas estaduais e municipais, bibliotecas das universidades e faculdades, no qual tendem a expandir os cursos de graduação e pós-graduação, o que gera demanda por livros sistematizados com dados empíricos, quantitativos e qualitativos regionais.

Agradecemos a ajuda da equipe do Laboratório de Gestão do Território (LAGET) e Grupo de Pesquisa em Gestão do Território e Geografia Agrária da Amazônia (GTGA) da Universidade Federal de Rondônia, que contribuiu tanto na realização do evento acadêmico quanto nos trabalhos finais destas coletâneas.

O Organizador

PREFÁCIO

Porto Velho é a cidade, no mundo inteiro, com a qual o signatário dessas linhas tem a maior convivência, em porcentagem, do tempo de existência da cidade. Como eu comecei a frequentá-la em 1974, posso dizer que conheço, em média, 42% do seu tempo de existência. A conheço mais do que Palmas (Tocantins) que é a mais recente capital estadual do Brasil, fundada em 1989, frequentada desde 2009, ou seja, conheço 31% de sua existência. E claro, mais que Paris, oficialmente fundada pelos Romanos em 52 a.C., frequentada desde 1969, equivalente a 2,4% da existência da cidade, ou Roma, fundada em 753 a.C., frequentada desde 2000, correspondente a 0,6% do tempo de existência da cidade.

É, sem dúvida, essa longa relação que me valeu a honra de ser convidado a escrever este prefácio, bem como aquele, ainda mais gratificante, de ter visto publicar minha tese, a pedido do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), na forma de livro: "*Rondônia: mutações de um Território Federal na Amazônia"* (SK Editora, Curitiba, 2012, p. 304). No entanto, não tenho ilusões sobre a motivação desta publicação, muito menos justificada pelo valor intrínseco do texto, um trabalho de juventude (escrito quando eu tinha apenas 25 anos), e, pelo fato de que o mesmo passou a ter valor de texto histórico devido à situação de Rondônia, descrita como era em 1974, ter mudado por completo. O Território Federal da época era precariamente ligado à Cuiabá por uma estrada não asfaltada – a rodovia BR-364 – que, de acordo com meus cálculos da época, tinha menos de 400.000 habitantes, enquanto que o Estado Federal de hoje, atravessado por muitas rodovias asfaltadas, em 2017, apresentava 1.808.990 habitantes.

Portanto, para mim é um prazer particular abrir este livro, organizado pelo professor Ricardo Gilson da Costa Silva, coautor de um texto que faz um balanço da situação de Porto Velho, um século após a sua fundação. Não parece útil apresentar cada um dos textos que o compõem, uma vez que o organizador o faz muito bem na *apresentação* da coletânea e deixo o leitor descobrir os capítulos na sua diversidade e complementaridade. Igualmente, recomendo a leitura da resenha referente a este livro, intitulada "Porto Velho: expressões de uma cidade centenária",

elaborada por Luís Augusto Pereira Lima e Amanda Michalski, publicada na revista *Confins* (Volume 29, Número 29, Confins 2016).

Uma observação importante que faço em referência aos textos é o limitado uso de mapas, imagens e modelos gráficos, os quais considero importantes para estudos geográficos e regionais, não apenas como uma ilustração, mas como parte integrante da pesquisa regional e da comunicação de seus resultados. Afora essas pontuações, farei uma leitura transversal, em que destacarei três questões.

Primeiro, parabenizo os professores e pesquisadores, a maioria vinculados à UNIR, pela temática do livro, considerando que, em seu *centenário*, Porto Velho vivenciou, nas palavras do organizador desta coletânea, dois importantes eventos geo-históricos: o centenário da EFMM e a grande cheia do rio Madeira. Por si só a abordagem justifica o livro[1], que busca relacionar tanto os eventos quanto a responsabilidade da universidade em apoiar estudos locais e regionais, contribuindo para uma leitura mais conexa da realidade estudada e vivenciada por pesquisadores e sociedade local. Neste caso, aprofunda-se qualitativamente o conhecimento regional, demostrando o quanto as universidades e centros de pesquisas são importantes para a sistematização dos processos sócio-espaciais mais próximos da sociedade e com escalas cada vez mais amplas, como se registra em toda a Amazônia.

Segundo, enfatizo a importância desta coletânea, especialmente por reunir estudos referentes à cidade de Porto Velho, com temas contemporâneos e interdisciplinares. A partir de algumas consultas bibliográficas percebi o quanto se faz necessário publicar estudos de cidades e sub-regiões amazônicas que experimentam enormes transformações sócio-espaciais, a exemplo de Porto Velho. Sabemos que as grandes obras de infraestrutura têm o poder de modificar os lugares e regiões onde se instalam, acelerando fluxos e construindo novas cartografias, como se observou com a produção de energia elétrica, migração, desmatamento, desterritorialização e ocupação de novos espaços (campo e cidade) na região de Porto Velho.

———————

[1] Igualmente, estendo esse comentário ao livro "Porto Velho Cultura, Natureza e Território", fruto do mesmo evento acadêmico que gerou a presente coletânea, a ser publicado neste ano pelas mesmas editoras.

Se os processos contemporâneos se tornam relevantes para a pesquisa, igualmente pensar a evolução histórica do espaço regional nos permite compreender distintas características de uma *Porto Velho centenária*, envolta em seus desafios pensados nas narrativas daqueles que, a partir de pesquisas teórica e empírica, percorreram os lugares amazônicos. Destaco essa terceira assertiva, pois, a leitura da região translada-se dos significados do distrito de Calama, uma importante vila no tempo-espaço do extrativismo do rio Madeira, à modernidade na selva, expressa na estrada de ferro, processo que funda a cidade de Porto Velho, diferenciando-a das demais cidades do curso do Madeira. E mesmo, o conflito na Ponta do Abunã, assunto que remete à escala regional e nos indica, para o período, territorialidades emergentes no então recente estado da federação. Certamente esses processos auxiliam ao entendimento geral dos percursos que configuram a cidade centenária.

Por fim, felicito calorosamente por esta coragem e pela iniciativa de ter publicado este interessantíssimo trabalho. Particularmente, saúdo a contribuição de três autores que tive a oportunidade de tê-los como alunos na USP. Espero, além desta coletânea, que outras pesquisas possam buscar experimentar e analisar as dinâmicas expressas nos contrastes do ser humano, dos rios e da floresta, da cidade e do campo, que guardam ou desguardam a centenária Porto Velho.

Hervé Théry
Directeur de recherche émérite no CNRS-Creda
Professor no PPGH-FFLCH e GPP-EACH,
Universidade de São Paulo (USP)
Codiretor da revista *Confins* (http://journals.openedition.org/confins/)

APRESENTAÇÃO

No ano de 2014 Porto Velho vivenciou dois eventos que moldaram sua história e geografia. Trata-se do centenário da cidade, talvez a primeira *company town* da Amazônia, construída em função da lendária Estrada de Ferro Madeira- Mamoré. A geografia da região parece ser a condição para sua existência, visto as inúmeras corredeiras ou cachoeiras que tornavam intransponíveis o fluxo perene de mercadorias produzida na Bolívia, país fronteiriço do qual a cidade também deveria admitir a razão de sua formação histórica. Assim, a construção da ferrovia se realizou como um dos objetos técnicos mais modernos de seu tempo, numa região que representava e significava as áreas mais marginais da Amazônia.

O fato de termos um centenário, por si só, justificaria uma reflexão acadêmica. Mas a natureza também fez questão de participar desse evento, brindando a cidade, a sociedade local e os olhares externos, com a maior cheia do rio Madeira! Mais uma vez, a natureza, os objetos técnicos (ferrovia e hidrelétricas) e a reprodução do capital, povoaram o cotidiano e as representações da cidade, enfim, seu espaço-tempo. Os eventos – cidade centenária e a cheia histórica do Madeira – proporcionaram ampla discussão na mídia local, nos grupos de pesquisa e centros universitários, somado aos impactos que possivelmente estariam desempenhando, nesse processo, as duas barragens no rio Madeira.

Na perspectiva de construir coletivamente um conjunto de debates e reflexões o Departamento de Geografia (DGEO), o Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) e o Centro Acadêmico de Geografia (CAGEO) da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), organizaram a 32ª Semana de Geografia/9º Encontro de Pós-Graduação em Geografia, que em comemoração ao centenário da capital de Rondônia, apresentou como eixo temático Porto Velho, Cidade Centenária: Espaço, Tempo e Memória. A atividade acadêmica permitiu um ambiente adequado às análises referentes às transformações sociais, políticas, econômicas, culturais e territoriais que permearam e ainda se fazem presentes nas grafias urbanas e rurais de Porto Velho e do estado de Rondônia.

Organizamos os artigos, as palestras e outras contribuições acadêmicas em três produtos textuais. Assim, em 2015, publicamos doze artigos com trinta e um autores em um número especial da revista Terr@ Plural, periódico vinculado à Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), resultado dos trabalhos científicos compartilhados no evento. Agora, soma-se às publicações a organização de dois livros: "Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária" e "Porto Velho, cultura, natureza e território", que reúnem os textos dos palestrantes e pesquisadores convidados da Universidade Federal de Rondônia e de outras universidades e instituições de pesquisa, os quais se prontificaram a contribuir com a sistematização mais ampla a partir das pesquisas realizadas e/ou em desenvolvimento.

A presente coletânea "Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária", reúne nove capítulos e treze autores que de maneira geral problematizam a formação histórica de Porto Velho, os processos contemporâneos que qualificam a cidade na rede urbana regional, assim como, as questões atinentes à escala intra-urbana. A cidade e regiao de Porto Velho compõem um mosaico dos processos que contemporaneamente se manifestam na Amazônia brasileira.

O texto que inicia esta coletânea, "Porto Velho: uma experiência singular no contexto da urbanização da Amazônia", refere-se à conferência de abertura proferida pelo professor Dante Ribeiro da Fonseca, do Departamento de História da UNIR. A perspectiva da ocupação do vale do Madeira, região de pouca importância econômica, se tornou relevante quando da migração do capital comercial e do povoamento em busca de áreas não exploráveis para a economia extrativista gomífera, no final do século XIX. Embora houvesse inúmeros povoados, vilas e cidade, segundo o professor, somente com a demanda externa da borracha, uma mercadoria vital para a Amazônia, foi possível ampliar e territorializar os vales do Madeira com os processos mercantis do capital. Mas o que difere Porto Velho das demais cidades ao longo do Madeira, uma cidade produto da ação do capital externo, foram os elementos da modernidade. Nas palavras do professor: "O que existia em Porto Velho que não existia nas demais cidades era a expressão acabada do capitalismo industrial. A única ferrovia

da Amazônia Ocidental embora viesse servir ao extrativismo trouxe consigo a modernidade, um conjunto de elementos que antes o rio Madeira vira, mas de forma isolada em alguns de seus núcleos populacionais".

O texto seguinte, "Fronteira, urbanização do território e transformações na rede urbana e nas cidades", dos professores Márcio Douglas Brito Amaral e José Júlio Ferreira de Lima, ambos da UFPA, analisa a expansão da rede urbana na Amazônia a partir das políticas públicas sob a gestão do governo federal, que delineou formas de ocupação econômica da fronteira e sua consequente urbanização. Contribui para o entendimento sistematizado dos processos gerais que configuram a rede urbana amazônica a partir de sua heterogeneidade regional, deslocando as atividades produtivas e econômicas do eixo das metrópoles regional (Belém e Manaus). A emergência de cidades regionais, cidades de porte médio ou cidades médias, dentre elas Porto Velho, expressa as formas de reprodução do capital e de conformação difusa da fronteira em mecanismo de exploração dos recursos da natureza.

A geógrafa Luciana Riça Mourão Borges, doutoranda em Geografia na USP, autora do "Centenário de ações desenvolvimentistas, grandes projetos de infraestrutura e a reconfiguração do território em Porto Velho – Rondônia", analisa as ações voltadas para o desenvolvimento do território que hoje constitui o Estado de Rondônia. Com ênfase em Porto Velho, inicia com a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM) até a instalação das usinas hidrelétricas do Rio Madeira, em que aponta as modificações da cidade e do espaço regional. Destaca o papel do Estado como agente modernizador da fronteira amazônica e indica que as modificações técnicas do espaço constituem campos de reprodução do capital e de transformações locais mais acentuadas com as escalas regional e nacional.

A logística também se coloca como processo motor das dinâmicas territoriais na Amazônia, cuja circulação de mercadorias instala novos nexos dos modais de transportes em cidades que não constavam no mapa dos grandes fluxos. O professor Daniel Monteiro Huertas, da Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP/Osasco), com o artigo "O papel de Porto Velho como nodal do transporte rodoviário de carga", analisa esse processo

no Brasil a partir da teoria do espaço geográfico, demonstrando as peculiaridades e dinâmicas territoriais que corroboram com a inserção de Porto Velho como uma das centralidades da rede geográfica do transporte rodoviário de carga, o que evidencia sua seletividade espacial, na qual a cidade assume relevância regional nessa emergente geografia dos fluxos globais.

A análise sobre a formação histórica e a questão fundiária da cidade de Porto Velho compõe as reflexões reunidas no texto "Porto Velho, segregada e irregular: assim surge uma cidade", dos historiadores Francisca Aurineide Barbosa Tamboril e José Joaci Barboza, respectivamente, mestranda em Geografia/UNIR e docente da UNIR/Campus de Ji-Paraná. Inicialmente discorrem sobre o processo de povoamento da cidade de Porto Velho, em que a ausência de políticas regulatórias gerou áreas ocupadas de forma irregular. Analisa o programa de regularização fundiária da cidade e apresenta a mesma como alternativa no enfrentamento da informalidade urbana. Os autores reconhecem que apesar dos avanços significativos a política de regularização fundiária torna visível o esforço e os desafios dos moradores em reproduzirem suas vidas em meio à generalização da segregação socioespacial.

O tema do fluxo internacional de migrantes é abordado pelos pesquisadores Marília Lima Pimentel Cotinguiba e Geraldo Castro Cotinguiba, ambos professores da UNIR. No artigo "A Amazônia brasileira e os fluxos de imigração no século XXI: o caso dos haitianos em Porto Velho", os autores apontam que tal processo na cidade se deveu a um "acidente de percurso", pois, não fora o lugar inicialmente escolhido pelos migrantes. Contudo, analisam o acolhimento aos haitianos em Porto Velho e destacam o papel das instituições públicas, privadas e da sociedade civil nessa questão e argumentam que a razão central para o fluxo migratório ao Brasil não se deveu ao grande terremoto que abalou o Haiti em 2010, mas a um conjunto de situações políticas e sociais, dente as quais se destacam as oportunidades de trabalho e de inserção social.

O texto "Ponta do Abunã: um território entre Rondônia e o Acre" elaborado pela professora Lucilene Ferreira de Almeida, da Universidade Federal do Acre (UFAC), resulta de sua pesquisa de mestrado, cujo objeto

nem sempre é destacado na história e geografia contemporânea de Rondônia. Trata-se do conflito jurídico-territorial entre os estados de Rondônia e Acre, envolvendo a região da Ponta do Abunã, tradicionalmente esvaziada de políticas públicas estruturantes, organizada entre quatro vilas, hoje distritos do município de Porto Velho: Califórnia, Extrema, Vista Alegre e Fortaleza do Abunã. A autora problematiza tal situação a partir do conceito de território, identidades territoriais e formação territorial, ressaltando as dimensões desses conceitos para entender o objeto concreto que permeou os debates políticos, na década de 1980, na cidade de Porto Velho.

Se a Ponta do Abunã está para a geografia das estradas, o distrito de Calama assume relevo na geografia ribeirinha, ambos conformando os extremos da grande área territorial do município de Porto Velho. O professor José Maria Leite Botelho, da Universidade Federal de Rondônia, a partir do texto "Aspectos históricos, geográficos e políticos de Calama", discorre sobre o mais importante distrito e comunidade tradicional amazônica de Porto Velho, cuja formação data do final do século XIX, no âmbito da exploração da borracha. A narrativa do professor perpassa os elementos históricos e geográficos desta comunidade ribeirinha, no qual a necessidade de um porto e um lugar para a espera dos fluxos e referência são os elementos fundadores da localidade. Passado o período da borracha, Calama assume as funções administrativas do estado, mas preserva um tempo pretérito do que podemos, em Rondônia, ainda chamar de Amazônia tradicional.

Por fim, as reflexões contidas no texto "Crescimento populacional e progresso social em Porto Velho", do professor Ricardo Gilson da Costa Silva e Francilene Sales da Conceição, mestranda em Geografia/UNIR, encerra a presente coletânea. Os autores analisam o crescimento populacional de Porto Velho relacionando com os fatores que determinaram sua transformação urbana, deslocando-se de uma "cidade ribeirinha" para uma "cidade regional". Posteriormente, a partir da seleção de indicadores sociais, econômicos e de progresso social, com base nos dados produzidos pelo Instituto Homem e Natureza na Amazônia (Imazon), comparam Porto Velho com os municípios de Ji-Paraná, Cacoal, Ariquemes e Vilhena,

visando demonstrar suas diferenças e desigualdades sociais. Por fim, concluem os autores indicando o paradoxo urbano de Porto Velho: um município economicamente rico e socialmente desigual, um lugar de contradições socioespaciais.

Para a publicação desse trabalho acadêmico registramos a inestimável contribuição da Prefeitura de Porto Velho, através da Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SEMA), sem a qual teríamos muitas dificuldades em organizar as duas coletâneas e disponibilizá-las ao público. Ao tempo em que agradecemos o apoio institucional, esperamos que os textos possam estimular outras pesquisas e debates referentes à cidade centenária, que acolheu e continua a acolher muitos brasileiros e estrangeiros, e que deve ser permanentemente estudada para ser mais bem compreendida. Essa é somente uma contribuição acadêmica.

Ricardo Gilson da Costa Silva
Professor do Departamento de Geografia
Universidade Federal de Rondônia
Organizador dos livros

SUMÁRIO

NOTA À EDIÇÃO IMPRESSA v

PREFÁCIO vii

APRESENTAÇÃO xi

PORTO VELHO: UMA EXPERIÊNCIA SINGULAR NO CONTEXTO DA URBANIZAÇÃO DA AMAZÔNIA 19
Dante Ribeiro da Fonseca

FRONTEIRA, URBANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E TRANSFORMAÇÕES NA REDE URBANA E NAS CIDADES 57
Márcio Douglas Brito Amaral
José Júlio Ferreira de Lima

CENTENÁRIO DE AÇÕES DESENVOLVIMENTISTAS, GRANDES PROJETOS DE INFRAESTRUTURA E A RECONFIGURAÇÃO DO TERRITÓRIO EM PORTO VELHO-RONDÔNIA 93
Luciana Riça Mourão Borges

O PAPEL DE PORTO VELHO COMO NODAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA 127
Daniel Monteiro Huertas

PORTO VELHO, SEGREGADA E IRREGULAR: ASSIM SURGE UMA CIDADE 145
Francisca Aurineide Barbosa Tamboril
José Joaci Barboza

A AMAZÔNIA BRASILEIRA E OS FLUXOS DE IMIGRAÇÃO NO SÉCULO XXI: O CASO DOS HAITIANOS EM PORTO VELHO 173
Marília Lima Pimentel Cotinguiba
Geraldo Castro Cotinguiba

PONTA DO ABUNÃ: UM TERRITÓRIO ENTRE RONDÔNIA E O ACRE 197
Lucilene Ferreira de Almeida

ASPECTOS HISTÓRICOS, GEOGRÁFICOS E POLÍTICOS DE CALAMA 225
José Maria Leite Botelho

CRESCIMENTO POPULACIONAL E PROGRESSO SOCIAL EM PORTO VELHO 245
Ricardo Gilson da Costa Silva
Francilene Sales da Conceição

SOBRE OS AUTORES 253

Porto Velho: uma experiência singular no contexto da urbanização da Amazônia

Dante Ribeiro da Fonseca

A Amazônia apresenta, muitas vezes, fenômenos que são expressões tardias de processos anteriormente experimentados em outras regiões do Brasil. O próprio início da ocupação efetiva da região pelos portugueses, que data de 1616, ocorreu mais de um século após o início da conquista europeia no litoral. Esse processo, a rigor, deveria ser chamado neocolonial, pois o início da colonização da região já havia iniciado há milhares de anos antes pelos nativos.

Nesse ano principiou a construção do Forte do Presépio como um desdobramento da defesa da fronteira norte da colônia, iniciada com a expulsão dos franceses do Maranhão no ano anterior.

Assim também aconteceu com os aspectos da relação homem meio ambiente. A destruição sistemática da Mata Atlântica, floresta nativa do litoral brasileiro, iniciou com a intensificação da exploração da cana-de-açúcar (+-1580) e atingiu proporções catastróficas com a produção de café (a partir de 1850), de modo que hoje existe apenas 1% dessa cobertura vegetal[1]. Na Floresta Amazônica, esse processo inicia no século XVII e se se intensifica anos 70 do século passado em razão da abertura de estradas de rodagem, que trazem consigo a agricultura e a pecuária intensiva. O rastro da destruição da floresta amazônica será visível nas regiões mais atingidas pelo modelo agropecuário e capitalista que se implanta nas margens dessas rodovias, na região que vai do sul do Pará até Rondônia denominada hoje, não por acaso, arco do desmatamento.

Certamente a opção pela agricultura extensiva no litoral e o predomínio secular do extrativismo na Amazônia são fatores explicativos causais da maneira como a floresta se conservou ou não ao longo do tempo. De outro modo, a manutenção da floresta quase intacta na Amazônia até o século passado e a opção pelo extrativismo, resultaram em um tipo de visão que se criou da região. Também da forma como as cidades surgiram e sobre a sua dinâmica. Pretendo nesse trabalho observar esse processo inquirindo sobre a

peculiaridade da cidade de Porto Velho (capital do estado de Rondônia) em relação a outras cidades amazônicas tomando como foco o rio Madeira.

Embora a inauguração da experiência urbana colonial na Amazônia, tenha seguido os determinantes gerais de outras urbes fundadas pelos portugueses no Brasil, não teve o mesmo destino. Tomemos, como comparação, o Rio de Janeiro e Belém do Pará. De comum temos o impulso de expulsar os colonizadores não portugueses da região como fato fundador dessas capitais. Tornam-se então cidades administrativas e comerciais, pois se constituíram como importantes portos regionais. De diferente, e aqui nós podemos afirmar: de decisivamente diferente, temos o ambiente econômico e social no qual imergiram as duas cidades.

Para entrarmos no tema é necessário que esbocemos a paisagem histórica e social na qual se realiza a experiência urbana da Amazônia. Optamos por desenhar a dinâmica histórica multissecular na qual surge essa cidade no alvorecer do século passado ainda em pleno "Ciclo da Borracha". Afinal de contas, é dessa dinâmica que surge uma sociedade e uma cultura peculiar em relação ao restante do Brasil[2]. Assim, as relações do homem com a natureza na Amazônia resultam, ao longo do tempo, das estratégias da conquista europeia e têm impacto sobre a forma e funcionalidade que adquiriram os núcleos urbanos.

Apesar das tentativas anteriores de colonização do extremo norte, por meio do sistema de capitanias hereditárias, instituído na colônia brasileira em meados do século XVI, a construção do forte do Presépio pelos portugueses em 1616, na foz do Grande Rio, inaugura um empreendimento que irá definitivamente fixar e expandir a conquista lusitana na região Amazônica. É ao redor desse forte que foi fixada uma população de colonos de origem ibérica, africanos e nativos que deu origem ao primeiro núcleo urbano português na Amazônia, a localidade de Feliz Luzitânia, mais tarde denominada de Santa Maria de Belém do Grão-Pará (Tocantins, 1987). O nome é certamente pomposo. É que o absolutismo católico exigia que os nomes de suas cidades refletissem a majestade dos reis e a grandiosidade da Igreja, assim como a devoção do povo aos seus santos. Do mesmo modo como os monarcas ibéricos, essas vilas e

cidades foram batizadas com nomes sonoros e grandiosos como: São Sebastião do Rio de Janeiro, Filipéia de Nossa Senhora das Neves (depois Paraíba, hoje João Pessoa), Vila Bela da Santíssima Trindade, entre inúmeros outros. Vinham antecedidos às vezes dos títulos que as majestades a elas concediam: Antiga, Mui Nobre, Sempre Leal, Mui Leal, Valorosa e Invicta. Contudo, o povo por senso de economia encurtou Santa Maria de Belém do Grão-Pará para simplesmente Belém. Muitas dessas cidades amazônicas, em razão de sua origem missioneira, foram batizadas com nomes indígenas. Mas, em meados do século XVIII foram rebatizadas com nomes de localidades portuguesas. Isso ocorreu porque o Diretório Pombalino pretendia lusitanizar a Amazônia, aportuguesando o nome de suas vilas e cidades, muitas recém-constituídas a partir de antigas missões. Assim, Trocano virou Borba.

Com o advento da República o Grão-Pará recebeu outro nome: Amazônia[3]. Certamente o primeiro nome era menos fiel à fantasia. Porém, era mais fiel à realidade miscigenada que ali se constituía, pois misturava o português (*grão*) com o tupi moderno (*pará*) significando grande rio, o Amazonas. Já Amazônia significa terra das amazonas, que nunca existiram por aqui nem em seu país de origem, a Grécia, senão por similitude com as icamiabas, também mitológicas mulheres guerreiras amazônicas.

Qual foi a razão desse crescido interesse dos portugueses pela região no início do século XVII? Bem, é que em 1613 os franceses haviam invadido o Maranhão e fundado a fortificação de São Luís, nome dado em homenagem ao seu rei piedoso que a igreja fizera santo. Saindo de Pernambuco uma expedição naval portuguesa expulsou os franceses do Maranhão, em 1615. O comandante da expedição, capitão-mor Alexandre Moura, nomeou capitães-mores aos sargentos-mores Jerônimo de Albuquerque Maranhão e Francisco Caldeira Castelo Branco, enviando este último com três embarcações e trezentos homens para a foz do rio Amazonas. Na bacia daquele rio já se encontravam estabelecidos, comerciando com os indígenas, inúmeros outros povos europeus. A fixação desse primeiro núcleo de colonização portuguesa no Grande Rio serviu de base para dar combate e aproximadamente trinta anos depois expulsar esses outros colonizadores até às bordas da região. Assim foi e, por

isso, hoje fazemos fronteira com as Guianas (Inglesa e Francesa) e o Suriname (antiga Guiana Holandesa).

Outra razão, porém, impulsionava o elemento colonizador ibérico para a região: sua crescentemente precária situação no comércio com as Índias Orientais. Vale dizer sua ameaçada posição no comércio internacional das especiarias orientais. Aquela rota marítima que os portugueses tanto haviam lutado para descobrir, a herança de Vasco da Gama. O caminho marítimo para as Índias estava agora sendo navegado por inúmeros outros povos, mais ricos e militarmente mais fortes que os portugueses. Dentre esses os holandeses, que estavam desalojando o elemento ibérico de seus importantes entrepostos comerciais no Oriente. Atingiam o órgão vital da economia mercantilista portuguesa, que naquela época já iniciara uma longa agonia.

Qual a relação da Amazônia com essa luta pelo controle das rotas vitais de especiarias que Portugal estava perdendo? Projetava-se para a incipiente colonização amazônica a implantação de um sistema de produção que substituísse os mercados fornecedores do Oriente. Ocorre, porém que faltavam dois elementos importantíssimos para efetivar esse projeto colonial: o primeiro, capitais; o segundo, população portuguesa para colonizar a região. Evidentemente já naquele ano de 1616 a produção canavieira fazia a riqueza do litoral nordeste da colônia, atraindo para aquela região investimentos que supunham retorno ampliado e garantido. Assim, o colonizador que possuísse recursos não iria investi-los em uma região que naquele momento era considerada fronteira do Maranhão (*O livro grosso do Maranhão*, 1ª. Parte, 1948). Muito menos iria investi-los em produtos agrícolas cuja lucratividade fosse menor que o açúcar, e nada havia naquele momento na colônia mais lucrativo que o açúcar[4]. Foi a grande riqueza da colônia, de tal forma que produziu, durante todo o período colonial, mais riqueza que o ouro (Arruda, 1980, p. 202). Ocorre que, como informa Antonil, para produzir a cana-de-açúcar o colono precisava de capitais, acrescidos de outros mais vultosos se quisesse ser senhor de engenho (Antonil, 1982, p. 29). Assim, vinha para essa região da colônia muitos aventureiros com poucos recursos, fazendo principalmente da coleta vegetal seu meio de vida. Todos sabem que a Amazônia é a região que possui a

maior biodiversidade da terra. Não faltaram, portanto, produtos para extrair da floresta, as drogas do sertão. Alguns deles, como o cacau e a borracha, nativos da Amazônia, marcaram seus "ciclos" econômicos.

Não pensem, contudo, que não se instalou a agricultura no Grão-Pará. Plantações de arroz, de cacau, entre outras, e as primeiras plantações de café do Brasil surgiram entre os séculos XVII e XVIII. Faziam parte da paisagem rural da foz do Grande Rio e isso sem esquecer a pecuária dos campos gerais de Roraima e da Ilha de Marajó. Contudo, a atividade que mais ocupava os braços no Grão-Pará era o extrativismo vegetal.

Um elemento vital para que compreendamos a lógica das vilas e cidades que surgiriam na Amazônia a partir da fundação de Belém é a inter-relação aqui estruturada entre o extrativismo e o aviamento. O sistema de aviamento começou a ser desenvolvido já nos primeiros séculos de colonização até chegar à sua maturidade durante o I Ciclo da Borracha. Essa forma primária de financiar as atividades extrativistas apresenta uma ligação genética entre as expedições extrativistas realizadas desde os primeiros momentos de colonização e a figura que mais tarde denominaríamos regatão. O regatão somente cresce quando há o adensamento da população neocolonial no interior do território.

O início da exploração das chamadas drogas do sertão configurou-se como atividade sazonal. A partir de Belém inúmeras expedições de coleta percorriam os rios interiores e retornavam com o produto da coleta. Com o tempo estabeleceram-se, no interior, núcleos de colonização europeia. Inicialmente as fortificações militares agrupavam colonos ao seu redor pela segurança que poderia oferecer. Além do Forte do Presépio que deu origem a Belém, outras fortificações deram origem às vilas. Esse é o caso do forte de Macapá, núcleo inicial da povoação de São José de Macapá, elevada à categoria de vila em 1758 (Dias, 1970, p. 788).

Outras vezes as missões religiosas funcionavam como pontos de apoio no interior até que a aplicação do Diretório dos Índios (1758), no bojo das Reformas Pombalinas, transformou essas missões em vilas neocoloniais[5]. Durante o governo do capitão-general do Grão-Pará e Maranhão Francisco

Xavier de Mendonça Furtado (1751 a 1759), foram elevadas à categoria de vila aproximadamente cinquenta povoações, muitas instituídas em antigos aldeamentos missionários. Esse é o caso do aldeamento de Maracanã, que em 1755 foi elevado à categoria de vila com o nome de Cintra. Hoje é o município de Maracanã, na região paraense do Salgado. Também Borba, no rio Madeira, antigo aldeamento de Trocano elevado à vila em 1756, hoje cidade. A missão de Mariuá, no rio Negro, foi tornada vila em 1758, rebatizada de Barcelos. Foi cabeça da capitania de São José do Rio Negro (atual estado do Amazonas), criada em 1755. Até então, na Amazônia de cidades mesmo somente existiam Belém e São Luiz, pois o lugar da Barra (do rio Negro com o Solimões), fundado como fortificação em 1669, que viria no Segundo Reinado a ser a capital da província do Amazonas com o nome de Manaus, não passava de uma localidade insignificante.

Em pouco mais de um século, a partir de então, um lento, mas persistente avanço neocolonial sobre os territórios indígenas foi permitindo a capilarização da atividade extrativista. Essa capilarização não se deu somente nessas vilas e cidades inauguradas no período pombalino, mas também nos sítios à beira dos rios e igarapés da Amazônia. Inicia, então, a destacar-se uma figura importante nos circuitos comerciais amazônicos até hoje: o regatão. Regatão, como sinônimo de mascate andarilho, era palavra já utilizada em Portugal mesmo antes do início da conquista da América (Goulart, 1968; Monteiro, 1957). O engenheiro João Martins da Silva Coutinho declarou em seu relatório datado de 1862 que: "Em 1716 o capitão-mór do Pará, João de Barros Guerra, foi mandado ao Madeira como chefe de uma expedição contra os índios Turás, que costumavão descer ao Amazonas para atacarem as canoas de regatões" (Coutinho, 1862, p. 63). Parece-nos que 1716 é ainda cedo para a existência de regatões no rio Madeira. Uma hipótese é que Coutinho tenha usado um termo comum em sua época. Com quem comercializariam ali em 1716? Certamente durante o século XVIII esses empresários ambulantes do extrativismo foram crescentemente mudando, concentrando mais sua prática no comércio que no extrativismo. Transformaram-se em comerciantes fluviais praticantes do escambo de mercadorias diversas por produtos extrativos.

Contudo, cremos que ainda estava essa atividade se iniciando nas primeiras décadas do século XVIII.

Lamentavelmente, Coutinho não nos fornece a fonte dessa informação, todavia, podemos supor que os "clientes" (ou vítimas) desses "regatões" eram já os nativos, pois o escambo sempre foi praticado. Esses como aqueles primeiros que praticaram o escambo do pau-brasil, adentravam, muitas vezes sem serem reduzidos aos aldeamentos missionários, no mundo comercial neocolonial, ávidos principalmente pelos artefatos de ferro trazidos pelo comerciante/extrativista, os quais trocavam por produtos florestais. De fato, referindo-se ao período anterior ao ano de 1852, João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha relatou sobre o comércio no Amazonas antes da criação da Província[6]:

> O Commercio, que d'antes era colonial e limitado ao de permutas de algumas mercadorias de primeira necessidade, vindas do Pará, por generos indigenas especiais desta Província e das terras confinantes, [...]. (Aranha, Relatório, 1852, p. 54).

A prática do aviamento existiu desde os primórdios da colonização portuguesa da Amazônia em razão de dois fatores principais: baixa capitalização dos colonos e desmonetização. O aviamento funcionava do seguinte modo: um comerciante fixo de Belém adiantava gêneros e às vezes até financiava a embarcação com os quais o empresário extrator, tendo como auxiliares os índios, adentrava o interior amazônico para extrair os produtos da floresta. Sabemos que mesmo no período em que existiu a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778), que importava produtos e escravos para a Amazônia, esta fiava para os comerciantes monçoeiros as mercadorias que estes comerciavam na região mineradora do rio Guaporé. Essas mercadorias eram, em geral, comercializadas pelo principal produto extrativista da região, o ouro em pó. Tanto assim é que a Companhia de Comércio faliu por dívidas não honradas por esses comerciantes em razão da decadência da mineração. O ponto é que o comércio monçoeiro citado na literatura não possui algumas das características singulares do regatão. Não era

financiado por capitais regionais e dedicava-se ao comércio de seus produtos em troca do ouro produzido no Guaporé e não de produtos extrativos vegetais. Não era errático, possuía região certa para comerciar: a capital do Mato Grosso, Vila Bela da Santíssima Trindade. Esses empreendedores eram denominados comerciantes monçoeiros.

Assim, supomos que com o passar do tempo e com o crescimento dos núcleos e da população neocoloniais no interior amazônico, muitos desses coletores passaram a se dedicar exclusivamente ao comércio de troca de produtos de aviamento por produtos extrativos. Abandonaram a coleta, tornando-se exclusivamente comerciantes: daí o regatão.

O segundo aspecto que temos a considerar é a formação da população neocolonial. Como vimos, a Amazônia era, em geral, procurada por colonos que não possuíam capitais vultosos, mas que estavam em busca de atividades lucrativas que exigissem, como é claro, pouco capital. A parte do financiamento, já vimos, foi se formando desde os primeiros tempos de colonização portuguesa. Mas, e a mão de obra? Se observarmos os investimentos necessários à produção açucareira teremos, pela ordem do menos dispendioso ao mais dispendioso, a terra, a escravaria e o engenho. A terra era obtida mediante a concessão de sesmarias, o engenho exigia gastos que incluíam a mão de obra especializada para sua construção e montagem. Finalmente, das partes que exigiam capitais dos senhores de engenho temos a constituição de um plantel de escravos. Em geral, esses escravos eram comprados fiados na produção do açúcar, mas para isso era necessário que já houvesse produção, ou seja, plantação de açúcar e perspectiva de venda que garantisse seu pagamento.

Na Amazônia, a mão de obra principal, dadas as características de nosso colono e do pouco interesse dos traficantes de escravos africanos pela região, mais atraídos pelos ricos portos açucareiros do litoral, foi a mão de obra indígena. Assim, lentamente foi se formando nas vilas, cidades e nos estabelecimentos rurais uma população de origem predominantemente indígena, mas já vivendo no Mundo Neocolonial. Além disso, nativos que viviam nas matas também ocasionalmente intercambiavam com esse Mundo. É

evidente que o baixo custo para a obtenção dessa mão de obra e o conhecimento que possuía dos segredos da floresta, tão necessários à empresa extrativista, foram elementos decisivos para sua escolha. Contrariando todo um conjunto legislativo produzido pelo Estado Português a escravização do indígena, aberta ou escamoteada, fez parte do cotidiano neocolonial amazônico.

Ao iniciar o chamado I Ciclo da Borracha a Amazônia Ocidental estava ainda insuficientemente ocupada por população neocolonial. A transformação da Capitania de São José do Rio Negro em Província do Amazonas (1850) ocorreu às vésperas do fenômeno gumífero. De fato, a região mais populosa ficava no baixo Amazonas, particularmente na sua foz. No rio Madeira, nas primeiras décadas daquele século XIX, tínhamos apenas a vila de Borba como significante povoação.

A urbe é um fenômeno primariamente vinculado ao comércio, artesanato e à manufatura. Antes do início da Revolução Industrial surgia em regiões agrícolas, pecuárias e extrativistas, que no ambiente urbano concentravam suas transações comerciais. Hoje, além da função comercial as cidades podem possuir outras funções: industrial, turística, educacional, etc. Mas concentremo-nos no comércio, já que essas cidades interioranas da Amazônia não podiam albergar a atividade econômica principal, que era rural e extrativista, mas serviam de diversas maneiras a dar apoio ao campo. Quais as limitações para o seu crescimento e dinamismo na Amazônia extrativista? Cidades comerciais normalmente situam-se em portos fluviais, marítimos ou em cruzamentos terrestres de rotas comerciais. As novas povoações surgidas no rio Madeira durante o Ciclo da Borracha, apenas podem ser explicadas pelo movimento comercial? Se assim for, a questão é: as características do comércio amazônico, tal como estabelecido durante o I Ciclo da Borracha, seriam compatíveis com o surgimento de cidades comercialmente dinâmicas no interior? Tanto o regatão, pelo seu caráter marginal e ambulante, juntamente com a atuação das casas aviadoras, responsáveis pelo financiamento ao abastecimento dos seringais a partir de Belém ou Manaus, desestimularia o crescimento de um comércio local, que ficaria limitado às pequenas populações urbanas? Desestimulariam também o crescimento populacional da urbe através

de pessoas ligadas à atividade comercial. Mesmo durante o Ciclo da Borracha, a produção pesqueira foi um importante elemento de abastecimento regional. Sua produção concentrava-se na vazante dos rios para onde acorria a população de coletores e inúmeros tipos de embarcações de regatões de modo que:

> O comércio regular fora substituído por aquele que se fazia a retalho, nas feitorias, rios, igarapés, lagos, praias e sítios, por aquelas canoas, verdadeiras tabernas flutuantes, onde eram iludidos os índios, com toda a sorte de fraudes de malversações, exaurindo-os de tudo o que apanhavam, nos matos. A situação tornou-se tão gritante, que esse tipo de comércio foi considerado ilícito, pelo Regulamento de 24 de abril de 1852, o mesmo acontecendo, no Pará, o que não impediu a sua continuidade até os tempos atuais (Aranha, Relatório, 1852, p. 65).

A atividade pesqueira era uma atividade sazonal, como outros extrativismos, e não poderia dar sustentação a um comércio permanente e robusto nas urbes. Aliás, não poderia sequer originar diretamente essas urbes antes do Ciclo da Borracha. De outro modo poderíamos perguntar: qual a função desses núcleos urbanos já existentes ou que surgiram no Madeira nesse período? Finalmente, deveremos inquirir sobre as causas da modernização de Belém e do surgimento de Manaus como uma cidade moderna durante o surto gumífero. Contrariamente, as cidades interioranas, mesmo aquelas situadas nos rios da borracha, não apresentaram o mesmo fenômeno. O fato é que ainda em 1893 Belém concentrava a maior parte do comércio da Amazônia, incluindo aí a Província do Amazonas e as repúblicas confinantes[7].

De fato, o surto gumífero intensificou a colonização do interior amazônico ao substituir o antigo modelo extrativista nômade pelo modelo sedentário. A exploração da borracha passou a ser realizada com base na apropriação da terra e, nas novas áreas de exploração gumífera da Amazônia Ocidental, pela constituição da propriedade rural especializada: o seringal. Mas, apesar da enorme riqueza produzida pela borracha no rio Madeira, havia naquele rio, no auge do ciclo da borracha, segundo o *Almanach do Amazonas* de 1908, apenas duas cidades: Manicoré e Humaitá e uma vila, a de Borba

(Synopse, 1908, p. 6). Constatadas as cidades e a vila, esta última já antiga do século XVIII, nos ocuparemos primeiramente de perceber quais os demais núcleos de colonização que a borracha constituiu no rio Madeira.

Primeiramente, temos os seringais. A estrutura de um seringal compõe-se de diversas estradas de seringueiras que formam as várias colocações tendo ao centro a casa do seringueiro e o tapiri para defumar a goma. Cada colocação é confiada a um seringueiro para produzir a goma elástica. O centro da vida do seringal é o barracão, para aonde é levado o produto da coleta e onde os seringueiros buscam seus aviamentos. O barão de Marajó fornece uma descrição desses locais. Falando sobre as paradas dos vapores nas localidades do rio Madeira, informa:

> [...] há muitos outros pequenissimos centros, formados cada um d'elles por um negociante que alli estabelece o seu barracão com suas mercadorias, ao qual concorrem os seus freguezes, onde habitam seus familiares, tripulações das canôas em que vai negociar. Alli são estabelecidos depositos de generos e na epocha da colheita da borracha, os vapores tocam não em quinze logares mas em oitenta ou noventa. (Marajó, 1896, p. 130).

Trata-se aqui, porém, de localidades rurais, os barracões situados nas sedes dos seringais às beiras dos rios e que se vinculavam diretamente às casas aviadoras de Belém e Manaus. Os comerciantes citados são os seringalistas e seus fregueses os seringueiros. De pronto uma conclusão podemos tirar: as localidades da Amazônia com características urbanas têm sua função comercial (de porto) reduzida em favor dos seringais das margens dos rios, aonde os vapores vão diretamente descarregar aviamentos e carregar a borracha (Marajó, 1896, p. 129). Pela mesma época foi publicada no Almanach do Amazonas de 1895 uma lista contendo os principais seringais do rio Madeira (Quadro I). Por ela, podemos constatar que o movimento comercial no rio se dava durante a parada dos vapores nesses seringais. Dessa lista estavam excluídos os seringais do trecho encachoeirado daquele rio, como segue abaixo:

Quadro I: Principais seringais do rio Madeira em 1895

1	Adelino Pereira Brazil	Ilha das Araras
2	Adeodato Lima	Bocca do Uruapira
3	A. S. Pinto Belleza	Castanhal
4	Antônio Chaves	Juma
5	Agostinho F. da Cruz	Primavera
6	Amelio Henriques & Filho	Espirito Santo
7	Brazil & Queiroz	Santo Amaro
8	Benedicto Canella	Alegrete
9	Costa & Irmão	Vista Alegre
10	Cláudio Barboza	Merity
11	Clarindo Roque de Siqueira	Padua
12	Castro & Souza	Popunhas
13	Francisco Alves da Silva	Trindade
14	Francisco das Chagas S. M. Leão	S. Raphael
15	Faustino do Espirito Santo Lacerda	Juma
16	Francisco Pereira Gomes	Portachuello
17	Francisco G. da Costa Porto	Florida (Jacy-Paraná)
18	Gonçalves & Rocha	Pasto Grande
19	João Monteiro da Costa	Santa Catharina
20	José Gentil Monteiro da Costa	Manuelho
21	José Francisco Monteiro & C.	Mirary e Paraizo
22	Joaquim Theodoro Bentes	Cayari
23	Jeronymo Estanislao C. Gadelha	Juma
24	José dos Santos Baptista	Alegria
25	José Bernardo Ferreira	Cráto
26	José Francisco Monteiro & C.	Humaythà
27	Jeronymo da Cunha Vieira	S. Francisco
28	João Diniz Peres & C.	Firmeza
29	Leopoldino Luiz da Fonseca	Bocca do Autás
30	Luiz Laborda Izêl & Filhos	Onça e Curuçá
31	Lyra Albuquerque & C.	Jamary
32	Martinho José Tavares & C.	Vencedor
33	Menezes, Meirelles & Cia.	Jatuarana
34	Miranda Leão & Filhos	S. Sebastião do Tapurú
35	Moraes Bravo	Bello Dezejo
36	Manoel Soares Botelho & Filhos	Pupunhas e Primavera
37	M. P. Gonçalves e C.	Abelhas
38	Manoel Vieira Marques	Bom-Futuro
39	Prestes & Irmão	Bocca do Juruá
40	Pontes & Pantója	Cujubim
41	Ramon Roca	Calama
42	Sebastião Rodrigues & Filho	Conceição
43	Segmundo Kalm & C.	S. Antônio
44	Theodoro Rodrigues Júnior	Tabocal
45	Viuva Brandão & Filho)	S. José
46	Viuva de Clemente Aragão	Trêz Cazas

Fonte: (Athayde, 1895, p. 158-159)

Conforme alertou há décadas atrás Oliveira Filho, a História da Amazônia é ainda muito pouco conhecida, e o pouco que se conhece revela-se de caráter esquemático e generalizante (Oliveira Filho, 1979). De um modo geral, quem estuda o período da borracha é informado que os seringais eram de tudo abastecidos por essas casas aviadoras com produtos importados das demais províncias brasileiras e do exterior. Contudo, não parece que fosse assim em todo o tempo nem em todo o lugar.

Observem no quadro acima que há três seringais denominados Juma, tendo as seguintes pessoas por proprietários: Faustino do Espirito Santo Lacerda, Jeronymo Estanislao C. Gadelha e Antônio Chaves. Ao subir o rio Madeira no vapor Cametá em 1883, Ernesto Maia registra acima de Carapanatuba um seringal denominado Juma Klautáo (do Estanisláo?), e declara que daquele ponto em diante é possível se ver índios bolivianos trabalhando. Mais acima, encostaram em Juma do Alexandre, e adiante em Juma do Chaves (Fortes, 1883, p. 80-82). Todos os três seringais trabalhados por indígenas bolivianos. Ao passar pelo rio Madeira para dar início à segunda tentativa de construção da Ferrovia Madeira-Mamoré, Neville Craig nos relata a situação de uma daquelas localidades, em 1878, que contradiz essa visão histórica predominante. Descreve Juma como a sede de seringal pertencente a um boliviano cujo corpo de trabalhadores também era proveniente da Bolívia. Havia ali uma população informada de 270 nativos bolivianos, sendo 180 homens, que cultivava cana de açúcar, bananas, macaxeira, arroz, colhiam castanha do Pará e fabricava aguardente de cana. Surpreso com a operosidade desses índios, Craig declarou: "Este foi o lugar mais providente e empreendedor que havia visto no Madeira"[8]. Evidentemente influenciou nessa opinião a prática da agricultura ali observada, que era entendida naquele período por todos os viajantes da Amazônia como símbolo da civilização, em contraste com o extrativismo, símbolo da barbárie. Isso realmente era incomum, os vapores quando atracavam nas barrancas dos seringais desembarcavam arroz, feijão, milho, entre outras mercadorias para o consumo dos habitantes (Silva, 1891, p. 128), mas aquele seringal produzia seus alimentos.

Na falta de maiores pesquisas podemos afirmar, no mínimo, que esse seringal abastecia a si próprio. É possível também que vendesse seus gêneros a

outros seringais. Outra informação que desconhecemos é se os seringueiros desse seringal plantavam roças de subsistência para seu consumo ou se toda essa produção destinava-se ao barracão do patrão. De qualquer forma, trata-se aqui de uma evidente exceção que contradiz as afirmações dominantes que o seringal nada produzia.

Outro elemento que desestimulava a fixação de comércio nas vilas e cidades do rio Madeira durante o ciclo da borracha foi a atividade do regatão, que as autoridades da época distinguiam do comerciante/produtor rural. Agora, já na segunda metade do século XIX, esta atividade estava plenamente consolidada. Devemos, no entanto, alertar para o fato que nem todo comerciante fluvial era regatão. Um ofício do presidente da Província do Amazonas datado de 1839 informava que canoas de comércio são aquelas utilizadas pelos produtores rurais para comercializar sua produção. Seus proprietários são produtores rurais e não comerciantes porque não fazem o comércio habitualmente, já as: "[...] canoas de regatões são no todo aquellas, que levam gêneros, e mercadorias a trocar, ou vender pelos Rios, e casas do Interior, servindo-se das mesmas canoas para lojas [...]". (Ofício de n.o 146, de 18/12/1839. In: Goulart, 1968, p. 135).

Um dos elementos que explicam o surgimento e a permanência do comércio do regatão até hoje é a extensão territorial do Amazonas e sua baixa densidade demográfica. Em uma região onde historicamente os rios são as estradas naturais, existindo pouquíssimas estradas terrestres até o século XX, a população, caso tivesse que se deslocar até os núcleos urbanos mais próximos, teria que remar longas distâncias. É que os rios, assim como as seringueiras, seguem o rumo da natureza e uma distância que em linha reta é pequena, pelo sinuoso curso fluvial pode se tornar grande.

Se observarmos a tabela abaixo podemos constatar a validade dessa interpretação. No auge do surto gumífero (1912) somente os estados do Espírito Santo, Mato Grosso e o território do Acre possuíam população menor que o estado do Amazonas. Em contrapartida era o estado de maior superfície do Brasil. Como resultado, entre 1872 e 1912, apenas o Mato Grosso possuía densidade demográfica menor que o Amazonas, a despeito de que o

crescimento populacional deste último foi superior ao de todos os estados da Federação no período.

Tabela I: População, superfície e densidade territorial do Brazil (1912) com o crescimento médio annual (1872-1912)

Population, superficie et densité territoriale du Brésil avec l'accroissement moyen annuel

Estados ÉTATS	População POPULATION (1912)	Superfície SUPERFICIE km²	Densidade DENSITÉ	Crescimento ACCROISSEMENT (1872-1912)
Alagôas	848.526	58.491	14,507	0,0224
Amazonas	378.476	1.894.724	0,200	0,0429
Bahia	2.746.443	426.427	6,441	0,0180
Ceará	1.179.197	104.250	11,311	0,0164
Districto Federal	975.818	1.116,5930	873,925	0,0367
Espirito Santo	362.409	44.839	8,082	0,0384
Goyaz	428.661	747.311	0,574	0,0262
Maranhão	683.645	459.884	1,487	0,0181
Matto Grosso	191.145	1.378.783,50	0,139	0,0272
Minas Geraes	4.628.553	574.855	8,052	0,0186
Pará	809.886	1.149.712	0,704	0,0289
Parahyba do Norte	630.171	74.731	8,433	0,0149
Paraná	554.934	251.940 (1)	2,203	0,0365
Pernambuco	1.649.023	128.395	12,843	0,0197
Piauhy	441.350	301.797	1,462	0,0190
Rio de Janeiro	1.325.929	68.982	19,221	0,0161
Rio Grande do Norte	424.308	57.485	7,381	0,0199
Rio Grande do Sul	1.682.736	236.553	7,114	0,0313
Santa Catharina	463.997	43.535	10,658	0,0256
São Paulo	3.700.350	290.876	12,721	0,0392
Sergipe	426.234	39.090	10,904	0,0158
Territorio do Acre	86.638	152.000	0,570	(2) 0,0785
BRAZIL	24.618.429	8.485.777,0930	2,901	0,0237

Fonte: *Annuário Estatístico do Brasil*. 1º. Anno, 1908-1912. Volume I, Território e População. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1916, p. 251.

(1) Inclusive o território litigioso.

(2) De 1910 a 1912.

Apesar de toda essa estrutura adversa ao comércio local fixo, que estimularia o movimento urbano, não é de todo improvável, e de fato, merece mais pesquisa empírica, a possibilidade de que esses comerciantes de Belém e Manaus instituíssem em alguns casos "filiais" de suas casas nos rios interiores da Amazônia. Tomemos como exemplo um caso, a colônia de São João do Crato. Em 1896, contava o Barão de Marajó que a colônia de São João do Crato fora fundada em 1797, no rio Madeira, próximo à boca do rio Jamari, para dar suporte à navegação daquele rio. Havia transferido de local em 1802 e foi abandonada em 1828, situando-se naquele ano entre os rios Baeta e Arraias. Revendo os escritos de seu pai, Marajó revela que havia naquela colônia um registro do ouro que descia das minas do Guaporé (Mato Grosso). Servia também como uma espécie de entreposto postal para fazer chegar as notícias à sede do governo da província vizinha: Vila Bela da Santíssima Trindade. Vê-se, então, que nem o correio se animava a realizar entregas em Vila Bela, deixando-as no Crato para que as canoas que para lá se dirigissem as levassem. Prova o fato de que havia ali um depósito de sal e outros gêneros, estabelecido por comerciantes do Pará, a que acorriam os moradores do Mato Grosso para se abastecerem. Com o abandono da colônia, em 1828, o depósito foi desativado. (Marajó, 1896, p. 128-129). A dificuldade de se escrever a História das urbes do rio Madeira está que, em razão das mudanças sucessivas de local, a origem dessas localidades confunde umas com as outras. A História de São João do Crato é um exemplo disso, pois se embaraça com a de Manicoré. Vemos, então, que mesmo os comerciantes fixos no Pará poderiam estabelecer depósitos para onde se dirigiam consumidores das regiões mais distantes. Em 1828, já não havia mais o comércio monçoeiro que ligava Belém ao rio Guaporé. Algum comerciante paraense teve, assim, a ideia de conduzir a mercadoria até o Crato, pois até ali o rio encontrava-se desimpedido de acidentes, onde iam adquirir essas mercadorias os habitantes do rio Guaporé até Vila Bela.

Quanto ao comércio do regatão, em geral é a ele atribuída toda a inexistência do comércio fixo nas localidades do Amazonas. Assim é que em 1852 escreveu o primeiro presidente da província do Amazonas Tenreiro Aranha:

> O Commercio interior tinha desaparecido quase todo dos povoados, e se dirigia para a direitura das feitorias, estabelecidas nas matas, para o Pará, ou se fazia à retalho pelos rios, lagos, sitios e aldeas do interior em pequenas canoas, como se fossem lojas e tabernas fluctuantes em que, sem pagarem direitos, por veredas tortuosas, ião os mascates e regatões iludir a singeleza dos indios, embrutecel-os e concentral-os ainda mais; e, com toda a sorte de malversações, fraudes e sisanias, afugental-os dos povoados, e exauril-os de tudo quanto pelos matos podião apanhar para os traficos desses atravessadores, que muitas vezes erão victimas, às mãos infensas desses mesmos selvagens que assim ião embrutecer, ao passo que o commercio mais licito e regular dos povoados de dia em dia ia desaparecendo, e sendo naturalmente prejudicado, por não poder compettir com o daquelles extraviadores. (Aranha, Relatório, 1852, p. 65)

Enfim, havia casos em que comerciantes ocupavam-se de extrair das matas os produtos e enviá-los diretamente ao Pará, combinando essas atividades extrativistas com a permuta da produção extrativa e agrícola local por produtos trazidos para esse fim. Esclarece que nesses casos expede seus empregados para uma e outra atividade (Amazonas, 1852, p. 43). Em resumo:

> O negociante que aporta a huma Povoação com a sua canoa carregada, principia a apuração de seus géneros por expedir para os lagos, rios, praias e sítios os seus cabos, incumbidos, huns da extracção de drogas, outros da pesca de pirarucú, outros da manipulação da tartaruga e peixe-boi, outros enfim de comprar nos sitios géneros agricultados, como café, tabaco, farinha, étc. Taes expedições se fazem ordinariamente no principio da vazante dos rios; e á proporção que decorre tempo, move-se então elle e outros cabos para irem comprar (se tal se pode chamar) os productos já adquiridos pelos cabos dos outros negociantes, e a colheita, que por conta de outrem hão recolhido os moradores dos sitios, empregando para isto os mais revoltantes meios, até a embriaguez, pânicos terrores, em excesso, que juntos ainda a horrorosas iniquidades, só se permittem certos da impunidade inherente ao estado de abandono do paiz (Amazonas, 1852, p. 42).

E havia casos em que esses produtos eram negociados diretamente com os regatões, que ao fim os comercializavam em Belém. Ainda em 1852 Araújo

Amazonas declarou que não havia em nenhuma daquelas pequenas localidades do alto Amazonas mercado que comercializasse gêneros de primeira necessidade. Declarou a função civilizadora do comércio, mas negava, contudo, essa virtude ao comércio do regatão que, segundo ele, promovia a imoralidade e era o responsável pela ausência de comércio nas vilas[9]. Continuando sua informação, Araújo Amazonas declarou ainda que esses regatões nunca moravam nas vilas ou povoações onde negociavam e esgotado seu estoque ou chegando a vazante levavam os produtos extrativos trocados pelas mercadorias ao Pará. Faz, entretanto, a ressalva da existência de moradores dessas vilas ou povoações que praticavam o comércio enviando seus empregados às diferentes localidades para comerciar. De fato, todas essas informações acima se referem à década de 50 do século XIX, quando ainda não havia decolado a produção de borracha. Mas será que o ascenso da produção gumífera modificou algo?

Nos anos de 1860 o extrativismo da borracha já fizera sentir seus efeitos. O relatório do governo do Amazonas de 1869 informou ter exportado a província, no período entre 1863 e 1868, o valor oficial de 6.719.848$256 sendo que desse total o montante de 3.384.735$250 foi obtido com a goma elástica, ou seja, 50,37% do total (Mattos, 1869, Annexo B[10]). Das cento e quarenta e uma concessões de terras emitidas pelo governo em toda a província no ano de 1869, sessenta e três foram no rio Madeira (Mattos, 1870, p. 41) o que revela um acentuado avanço colonizador sobre os seringais nativos daquele rio. A busca por seringais nativos para explorar fez com que na segunda metade do século XIX iniciasse abertura de seringais no alto dos rios onde havia trechos encachoeirados.

Assim, além dos seringais, vilas e cidades ao longo dos rios, surgiram também núcleos de povoamento no ponto onde iniciava o trecho encachoeirado, para dar apoio ao comércio no início da transposição das cachoeiras. No rio Madeira esse era o caso de Samuel, no rio Jamari; de Dois de Novembro e Tabajara, no rio Ji-Paraná, ambos afluentes do rio Madeira, e Santo Antônio neste último rio. Os vapores navegavam até essas localidades onde as mercadorias eram colocadas em embarcações menores para seguir pelas cachoeiras. De Santo Antônio até a cachoeira de Guajará-Mirim o percurso era

realizado em ubás, canoas carregadas de mercadorias que praticavam diversas técnicas para contornar o trecho encachoeirado. De Samuel acima se traspunha a cachoeira por terra. Posteriormente, foi construído um sistema de trilhos sobre os quais vagonetes eram rebocados por um motor à montante da cachoeira para facilitar o transporte de carga. Também um empresário do rio Jamari conseguiu passar pelos canais do rio na cheia com um vapor de pequena tonelagem, mas, de um modo geral de Samuel acima a carga ia a remo. No rio Ji-Paraná os vapores chegavam até a cachoeira de Dois de Novembro. Dali a carga seguia até a cachoeira de Tabajara.

Não temos conhecimento de estudos maiores sobre a navegação nesses afluentes do rio Madeira. Quanto a Samuel tivemos acesso a apenas um interessante estudo realizado pelo intelectual rondoniense Matias Mendes (1983) do qual tiramos as informações acima. No caso do trecho encachoeirado do rio Ji-Paraná há um artigo (*The Descent of the Rio Gy-Parana*, 1916) escrito pelo membro Leo E. Miller da comitiva de Theodore Roosevelt, que juntamente com Rondon explorou o rio da Dúvida, em Rondônia (que traduzi e está em véspera de publicação). De qualquer modo, a função principal de porto nessas localidades não conseguiu, pelas informações que temos de Samuel e Santo Antônio, mais do que um reduzido número de atividades comerciais como tabernas, hotéis e cabarés.

Quanto às três principais localidades do rio Madeira no século XIX, a saber Borba, Manicoré e Humaitá, é muito difícil traçar um quadro evolutivo e comparativo da população urbana dessas localidades, em razão da insuficiência dos dados que conseguimos disponibilizar para esse estudo. Contudo, podemos traçar aqui um pequeno quadro da evolução do povoamento colonial do rio Madeira. Comecemos com Borba, que é a localidade mais antiga. Sobre Borba dizia o ouvidor e intendente geral da Capitania de São José do Rio Negro Francisco Xavier Ribeiro Sampaio, que por ali passou entre 1774 e 1775, ser "o entreposto do commércio da capitania do Pará com o Matto Grosso" (Sampaio, 1825, p. 10). Mais de sessenta anos depois, em 1839, informou Baena que aquela localidade chegou a contar com seiscentos e cinquenta fogos, mas que em 1824 contava apenas 33 (Baena, 2004, p. 307). A decadência da mineração no

Guaporé e a redução do trânsito comercial no rio Madeira em razão dessa queda cobrou um preço àquela vila. As duas povoações no rio Madeira, Borba e Manicoré, somavam em 1839 trinta e seis fogos e seiscentos e um habitantes livres (Baena, 2004, p. 350). Quarenta e cinco anos depois, em 1884, havia na Comarca do rio Madeira, nas povoações de Borba e Manicoré somadas, quatrocentos e dez fogos e três mil quatrocentos e sessenta e um habitantes (*Almanach do Amazonas*, 1884, p. 120). Evidentemente há nesses dados alguma imprecisão, mas dá para dimensionar a decadência da vila no final do século XVIII e um novo ciclo de crescimento no último quartel do século XIX. Certamente em razão do surto gumífero.

Com a ascensão da borracha na segunda metade do século XIX, essas povoações cresceram novamente. Contudo, ao passar por Borba, em 1878, o engenheiro norte-americano Neville Craig observou com certo desinteresse apenas uma casa que lhe parecia razoavelmente confortável, uma igreja em ruínas e miseráveis cabanas, concluindo que provavelmente nada mais havia a ser visto. De fato, quando colocada em relação às grandes cidades norte-americanas, e mesmo a Belém, Borba devia parecer muito pequena. Borba sofreu um novo impulso povoador que acompanhou a intensificação da ocupação colonial naquele rio em razão do surto gumífero, mas também outras povoações surgiram na região.

A província do Amazonas apresentou entre 1872 e 1912 (Tabela I) o segundo maior índice médio de crescimento populacional do Brasil, sendo menor apenas que o território do Acre. Já o mesmo não aconteceu com a província vizinha. É que embora os determinantes desse crescimento aparentemente fossem iguais para toda a Amazônia, nos momentos iniciais do surto gumífero a província do Pará perdeu população em razão da migração para a província vizinha. Ainda, devemos notar que esse crescimento é diverso qualitativamente e quantitativamente se compararmos a capital e o interior da província do Amazonas. Manaus, em razão de concentrar o comércio e de sua condição de importante porto regional na cadeia do aviamento, responsável pelo abastecimento dos seringais do interior, se tornou, em poucas décadas,

uma metrópole comercial moderna. No interior, até 1912, nenhuma cidade ou vila se destacou pelo seu crescimento e modernização, exceto Porto Velho.

Como podemos observar abaixo (Tabela II) a província do Amazonas apresentou em 1872 mais que o dobro da participação percentual da população de sua capital sobre a população total do Estado que aquele apresentado pelo Pará. Em resumo, em 1872, o Pará possuía a maior parte de sua população distribuída pelo interior, enquanto que o Amazonas pouco menos que a metade. O aumento da participação da população interiorana sobre a população total foi mais expressivo no Amazonas que no Pará, entre 1872 e 1900, em razão do estímulo ao incremento à produção de borracha provocado pelo aumento da demanda e dos preços no mercado internacional. O fato de que as zonas iniciais de exploração da seringueira na foz do Amazonas estivessem esgotadas pelo extrativismo predatório fez com que muitos acorressem à província vizinha para abrir novas áreas de seringais. Por isso, na tabela I observamos que o crescimento médio da população do Pará entre 1872 e 1912 foi sensivelmente menor que o do Amazonas. Como vimos na mesma tabela, os maiores índices de crescimento médio anual da população da Amazônia entre 1872 e 1912 foram constatados primeiramente no Acre e depois no Amazonas, justamente as regiões de maior incremento da produção gumífera. Já no que tange à população interiorana vemos que esta evolui de forma que, em 1900, as duas províncias estivessem praticamente empatadas, ou seja, a participação da população das capitais sobre o total da população desses estados girava em torno de 20%.

Tabela II: Percentual da população das capitais da Amazônia sobre a população total dos estados (1872, 1890 e 1900)

Recenseamento de	1872 (%)	1890 (%)	1900 (%)
Amazonas	50,92	26,18	20,14
Paraná	22,52	15,24	21,68

Fonte: Elaborado a partir do *Annuario Estatistico do Brazil* 1908-1912. Rio de Janeiro: Directoria Geral de Estatistica, v. 1-3, 1916-1927.

Apesar desse incremento não podemos realizar uma análise quantitativa de quanto essa população foi urbanizada no interior. Mas as

informações nos dão conta de que essas vilas e cidades abrigavam pequena população. Até porque a principal atividade a absorver a mão de obra estava no meio rural, a produção da goma elástica. No interior a estrutura das cidades não estimulava um comércio significativo, senão aquele destinado a prover as pequenas populações residentes nessas áreas. Exceto esse pequeno comércio e os serviços públicos, pouca atividade a mais poderia atrair moradores para esses povoados interiores da Amazônia.

Os viajantes que por eles passaram deixaram suas impressões. Em 1883 um membro da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré (CEEFMM), ao passar por Borba declarou estar a vila em decadência (CEEFMM, 1883, p. 73). Sobre Humaitá, já em 1883, sabe-se que possuía capela, engenho, serraria, olaria, ferraria e outras dependências de um grande estabelecimento (CEEFMM, 1883, p. 82). Por volta de 1880 um viajante informou, sem grande entusiasmo, que a cidade possuía alguns estabelecimentos comerciais (Silva, 1891, p. 135). Fora fundada como um seringal pelo comerciante José Francisco Monteiro em 1869, no lugar denominado Pasto Grande, onde estava situada a Missão de São Francisco. Em 1888 foi transferida, em razão dos ataques dos indígenas, para o local onde hoje se encontra a sede do município. Em 1890, Humaitá se tornou município e contava, segundo a *Synopse do Recenseamento* de 1890, com uma população de cinco mil oitocentos e oitenta e sete (5887) habitantes, população menor que Borba e Manicoré. O escritor inglês Tomlimson afirmou que a povoação era de tamanho insignificante, não justificando a condição de cidade dada a ela (Tomlinson, p. 224). Sobre Manicoré, afirmava um membro da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré que a povoação possuía umas quarenta casas, algum comércio e um jornal (CEEFMM, 1883, p. 76).

Eram povoados vistos pela maioria dos viajantes estrangeiros como selvagens em duplo significado: porque estavam imersos na selva e porque representavam uma urbanização "bárbara", pois baseada no extrativismo, eterno oponente dos arautos da civilização: a agricultura e a indústria. Não é de estranhar, então, que a maior parte das atividades econômicas estivesse concentrada na área rural e na atividade extrativista da goma elástica, que

absorviam a maior parte da população. Assim, ao falar do rio Madeira, já em 1912, declarou o presidente da província do Amazonas: "A maioria da população vive da gomma elástica, e uma pequena minoria no Rio Madeira dedica-se ao cultivo do tabaco e a pequena lavoura cujos productos são quase todos consumidos em Porto Velho" (Ribeiro Bittencourt, 1912, p. 112).

Não obstante, algumas outras informações nos permitem ter uma ideia da magnitude das urbes daquele rio na segunda metade do século XIX, na medida em que o crescimento da produção da goma elástica e da sua população foi acompanhado pelo crescimento comercial. Na província do Amazonas havia, em 1868, 165 casas comerciais, número que se elevou para 212 em 1869. Naquele ano havia no rio Madeira seis casas comerciais em Borba e treze no Crato (Mattos, 1870, p. 35).

A afirmação de que "o jornalismo é um produto típico da modernidade e de tudo o que ela almejou: liberdade de expressão, direitos civis, urbanização" (Kischinhevsky, 2011, p. 126) deve ser relativizada no Brasil entre o Segundo Império e a Primeira República. Em parte desse período os direitos civis não passavam de uma fantasia; num foi o período da escravidão, na outra uma proposição abstrata. Assim também a liberdade de expressão. Essas finalidades da modernidade que produziriam o jornalismo se perdiam, na Amazônia e no Brasil, em meio ao arcaísmo de nossas instituições sociais, principalmente o coronelismo que submetia ao tacão dos coronéis de barranco (seringalistas) nossas populações amazônicas, rurais e urbanas. A expressão do jornalismo como um produto da modernidade deve ser relativa ao meio social em que ele é produzido. Contudo, de um fenômeno não podemos desvincular o jornalismo, a cidade.

Os jornais, os raros que pudemos acessar, permitem vislumbrar que esse crescimento comercial nas vilas e cidades do rio Madeira era ainda limitado à população urbana e aos poucos sítios agrícolas como freguesia. A clientela rural dos seringais não se servia do comércio urbano próximo, mas do barracão no próprio seringal. De outro modo, juntamente com os navios a vapor os jornais eram bizarros exemplos de civilidade industrial naquelas localidades selvagens[11].

Em Manicoré, em 1884, passou a circular o jornal semanal *Commercio do Madeira* que se intitulava órgão especial do comércio. Apesar do título apenas três notícias nos informam sobre a atividade comercial local no exemplar de número 5, de 1884: a primeira anuncia uma gratificação a quem informasse o paradeiro de um comerciante que explorou uma padaria e taverna; a segunda anuncia que o estabelecimento de João Francisco Dias & Cia. (coronel e proprietário também do jornal anunciante) recebeu pelo vapor Marajó adereços, fitas, rendas e diversos tipos de tecidos para vestidos femininos, além de artigos de vestimentas para homens e crianças e gêneros de alimentação; a terceira informa os artigos à venda no estabelecimento comercial de Pedro Luiz Sympson, constando da lista uma infinidade de artigos de vestuário, cama e mesa, gêneros alimentícios, armas, munições e ferramentas, bebidas, artigos de papelaria e tabacaria (*Commercio do Madeira*, 1884, n. 5).

Em 1887, surgiu a *Gazeta de Manicoré*, órgão do partido conservador. Pelo número de 16 de janeiro daquele ano, soubemos da existência de um médico residente na povoação e um advogado (*Gazeta de Manicoré*, 1887, n. 10). Ainda nesse mesmo número informa-se os últimos preços dos produtos correntes na praça do Pará. Dentre esses alguns artigos da produção do rio Madeira: azeite de andiroba, borracha fina, entre fina e sernambi, castanha da terra (do Pará?), couros, cumaru; estopa de castanheira, guaraná, óleo de copaíba, salsa do rio Negro, tabaco do sertão, ucuúba (gordura utilizada para fabricação de velas e sabão, extraída da árvore de mesmo nome), manteiga de tartaruga, mixira[12] e pirarucu seco. Alguns desses gêneros produzidos nas sazonais feitorias do rio Madeira, como a praia do Tamanduá, viveiro de desova da tartaruga grande (jurará-açu) onde se produzia manteiga de tartaruga, mixiras e feitorias para a salga do pirarucu eram certamente destinadas aos mercados consumidores locais, inclusive urbanos, pois eram nessa época gêneros de alimentação diária na Amazônia. Outros, porém, certamente eram obtidos na praça de Belém para o abastecimento do rio Madeira como farinha de mandioca e o sabão de cacau.

Em 1891, foi fundado na cidade de Humaitá o jornal semanal *Humaythaense* que ainda circulava em 1912 (*Annuario Estatistico do Brazil*, 1927, p. 470).

Em relação aos demais serviços urbanos, podemos dizer que essas localidades eram servidas em 1895 por alguns deles, de competência do Estado. Havia mesas de rendas em Manicoré e uma coletoria em Borba. Agência do correio em Borba, Manicoré e Humaitá. Havia juízes de direito e juiz municipal em Humaitá e Manicoré e apenas juiz municipal em Borba Escola primária havia em Humaitá, Borba e Manicoré, uma para cada sexo. Havia três prefeituras de segurança pública em Humaitá, Borba e Manicoré e subprefeituras no 1º e 2º distritos de Manicoré; em Baetas, Três Casas, Machado, Abelhas, Santo Antônio, Jaci-Paraná, Borba. Canumã, Araras, Aripuanã, 1º, 2º, e 3º distritos, Uruâ, Miracituba, Humaitá, Pupunhas, Capanà, Jamari e Juma (Athayde, 1895, p. 54-86). Ao que tudo indica, na última década do século XIX Manicoré apresentava-se como a mais dinâmica povoação do rio Madeira. Parece, entretanto, que Humaitá foi tomando essa primazia, possuindo já em 1910 rede de canalização de água e usina elétrica (*Correio do Norte*, n. 335, 1910).

Quanto às povoações com características de porto, próximas ao início dos trechos encachoeirados do rio Madeira e seus principais afluentes, sua função era o apoio ao transporte das mercadorias à montante. Ao passar por Santo Antônio, no último quartel do século XIX, o viajante Bernardo Silva declarou que era um povoado onde apenas se via ruínas das duas primeiras tentativas de construção (1872 e 1878) da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (Silva, 1891, p. 180-181). Restara da última tentativa um trecho de trilhos e vagonetes que a população utilizava para transportar as mercadorias entre o porto das canoas, a montante da cachoeira, e o porto dos vapores, à jusante da mesma. Diversos depoimentos deixados por viajantes não corroboram em favor de Santo Antônio do Madeira. No seu relatório, o presidente da Província do Amazonas, Ribeiro Bittencourt, não o recomendava pela insalubridade (Ribeiro Bittencourt, 1912, p. 113), pois era um povoado de arruamento irregular e casas de taipa. Já Samuel era considerado, pelo mesmo presidente, como um povoado sem importância, que congregava a população de extratores do alto Jamari lá

por meados de janeiro (Ribeiro Bittencourt, 1912, p. 113). As duas povoações de apoio à navegação do trecho encachoeirado do rio Ji-Paraná iniciavam, para quem subia o rio, na cachoeira de Dois de Novembro. Dessa cachoeira até a vila de Tabajara o rio apresenta dezoito quilômetros de quase que ininterruptas cachoeiras, de modo que as mercadorias eram transportadas por terra. Passada a vila de Tabajara, o rio ainda possuía mais dezoito cachoeiras até os seus formadores (Silva, 1999, p. 72).

A atividade portuária era precária. Prova-o a situação dos embarcadouros do rio Madeira até hoje, com exceção de Porto Velho, onde há poucos anos se fez um cais flutuante para acomodar-se às cheias e vazantes do rio. Em Porto Velho, ainda hoje, o embarcadouro é chamado de Cai N'Água, creio que porque carregadores, tripulantes e passageiros necessitavam, na vazante, descer uma barranca, cujo barro, ainda úmido da cheia, provocava quedas nos incautos.

O que se chamava de porto nessas localidades é pouco mais que um barranco onde encostavam e encostam as embarcações. Comentando o precário estado das localidades do interior do Amazonas, um articulista do jornal *Correio do Norte* escreveu:

> S. Felipe, Lábrea, Floriano Peixoto e Teffè, S. Paulo de Olivença e Manicoré, para falar nas mais importantes, usufruíram e usufruem ainda, com excepção da penúltima, fantásticos rendimentos. No entanto a fabulosa somma que arrecadaram, e, a mais que suficiente, que hoje arrecadam, não deu ainda para a simples construção de uma escada decente nos seus portos de desembarque, maximé para a illuminação ou encanamento dagua potavel. (*Correio do Norte*, n. 335, 1910).

Havia também os portos de lenha, que abasteciam os vapores de seu combustível. De resto, a atividade portuária não se concentrava nas poucas cidades do rio Madeira, mas estava pulverizada em dezenas de pontos de embarque e desembarque, além daqueles que serviam de entreposto para seguir aos seringais do trecho encachoeirado. Essa atividade não teve o condão de produzir uma importante classe de estivadores, pois essa função era sazonal intensificando-se apenas na época do embarque da borracha.

Finalmente, após essa longa subida de quase mil quilômetros pelo rio Madeira a partir de sua foz no rio Amazonas, visitando a gênese e características de seus principais núcleos de povoamento urbano, chegamos a Porto Velho. Em Santo Antônio do Rio Madeira inicia o trecho encachoeirado e contornando-o encontraremos seus formadores, os rios Beni e Mamoré cujas nascentes se encontram no interior da Bolívia.

A origem dessa cidade é amplamente conhecida. Entretanto, farei aqui um breve resumo de sua história desde as primeiras ideias da construção de uma estrada para contornar o trecho encachoeirado, que resultou na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), responsável pela aglomeração inicial que deu origem à cidade. Em 1861, o general boliviano Quentin Quevedo sugeriu a construção de uma ferrovia que contornasse o trecho encachoeirado do rio Madeira, de modo a facilitar o trânsito de cidadãos bolivianos e mercadorias entre os rios daquele país, particularmente os rios Beni e Mamoré e o Amazonas. Região de produção agropecuária e extrativa, essa fronteira do atual departamento boliviano do Beni, mas também do Pando, dependia dos rios brasileiros para comprar produtos ou fazer chegar os seus aos mercados internacionais. O tratado de Ayacucho, firmado entre o Brasil e a Bolívia, em 27 de março de 1867, determinava:

> Art. 9º. O Brasil compromette-se desde já a conceder à Bolívia, nas mesmas condições de polícia e de portagem, impostos aos nacionaes e salvos os direitos do fisco, o uso de qualquer estrada, que venha a abrir, desde a primeira cachoeira, na margem direita do rio Mamoré, até a de Santo Antonio, no rio Madeira, a fim de que possão os cidadãos da República aproveitar para o transporte de pessoas e mercadorias, os meios que oferecer a navegação brasileira, abaixo da referida cachoeira de Santo Antonio[13].

Estava aí explícito o interesse boliviano nessa questão. No dia 15 de novembro de 1867 partiram do Rio de Janeiro, por determinação do Governo Imperial, os engenheiros Franz e Joseph Keller. Após realizarem os estudos no alto Madeira os engenheiros propuseram três soluções:

> 1º. A construção de planos inclinados, pelos quais os navios possam vencer os fortes declives;
>
> 2º. A abertura de um canal na margem direita;
>
> 3º. A construção de um trilho de ferro (Keller, 1869, p. 34).

Poucos anos depois, o norte-americano coronel George Earl Church fundou a Madeira and Mamore Railway Company Limited com base em uma concessão obtida do governo imperial para a construção de uma ferrovia no trecho encachoeirado do rio Madeira. Em 1871, foi contratada por Church a construtora inglesa Public Works Construction Co. Em 6 de julho do ano seguinte, a construtora iniciou os trabalhos em Santo Antônio do Rio Madeira, que seria o ponto inicial da ferrovia, abandonando a obra em pouco tempo em razão das inúmeras dificuldades encontradas. Alegou ser o motivo do abandono não ter sido informada dessas dificuldades pelo seu contratante. Iniciou, então, uma peleja judicial.

Obstinado, Church contratou em 1877 a empreiteira norte-americana P. & T. Collins para construir a ferrovia. O pessoal encarregado de iniciar a construção chegou a Santo Antônio no dia 19 de fevereiro de 1878. Novo desastre e, no ano seguinte, as obras foram paralisadas após estender poucos quilômetros de trilhos.

Em setembro de 1881, o governo brasileiro cancelou a concessão dada a Church, que já havia sido prorrogada em 1876, em razão de ter decorrido o prazo para a conclusão da ferrovia (CEEFMM, 1883, p. 12). No ano seguinte, enviou o governo ao alto Madeira uma comissão de estudos conhecida por Comissão Morsing para estudar o traçado da ferrovia. Concluiu a comissão ser o melhor local para o início da linha o Ponto (ou Porto) Velho, situado sete quilômetros abaixo de Santo Antônio[14].

A busca pela riqueza da borracha fez com que naquela época milhares de brasileiros acorressem à região do Acre, criando uma situação de conflito entre o Brasil e a Bolívia, que supunha estar a região dentro de seus limites fronteiriços. A situação evoluiu de forma a gerar diversas rebeliões de brasileiros contra a soberania boliviana. O último conflito, liderado por Plácido

de Castro, levou à assinatura do Tratado de Petrópolis (1903). Nesse tratado a Bolívia cedeu ao Brasil aquele território em troca de uma indenização e da promessa da construção, pelo Brasil, de uma ferrovia que contornasse o trecho encachoeirado do rio Madeira. Chamo a atenção para o fato de que no tratado de Petrópolis continuava Santo Antônio (Mato Grosso) a ser o ponto inicial da ferrovia, apesar da sugestão da Comissão Morsing.

Em 1883, ao pugnar pela construção da ferrovia Madeira-Mamoré, origem das cidades de Porto Velho no rio Madeira e Guajará-Mirim no rio Mamoré, o Barão de Marajó afirmava a importância do empreendimento para o incremento do comércio com a Bolívia, pelo fato da ferrovia vir a contornar o trecho encachoeirado entre os dois rios. Marajó destacou, ainda, a importância da transferência de capitais e cidadãos bolivianos para o Amazonas. Esses cidadãos tornaram-se exploradores da borracha no rio Madeira, engajando no corte da seringa até então um número calculado em cinco mil indígenas, seus patrícios (Marajó, 1883, p. 103-104).

Em 1907, o capitalista norte-americano Percival Farquhar comprou a concessão para construção da ferrovia de Joaquim Catramby e criou a empresa Madeira & Mamoré Railway Co., dando início à sua construção naquele mesmo ano por meio de sua contratada, a empreiteira May, Jeckyll & Randolph. Ocorreu que os concessionários decidiram acatar a sugestão da Comissão Morsing e, com a autorização do governo brasileiro, iniciaram sua construção em Porto Velho (estado do Amazonas, comarca de Humaitá). Já em 1910, foi inaugurado o primeiro trecho, de Santo Antônio ao rio Jaci-Paraná e em agosto de 1912 procedeu-se à inauguração oficial da ferrovia.

Em outro escrito explorei o contraste entre arcaismo e modernidade que a proximidade de Santo Antônio e Porto Velho sugeria aos viajantes[15]. Separadas no espaço por apenas sete quilômetros pareciam, entretanto, estar separadas pelo inimaginável espaço entre a "barbárie" e a "civilização". Mas era apenas uma ilusão. Porto Velho não representou a vitória de uma sobre outra, mas um enfrentamento constante que a maioria dos viajantes não quis perceber. O que houve de singular em Porto Velho não foi a vitória da civilização sobre a barbárie, mas a hipertrofia na percepção de uma em

comparação com a outra. O que havia de diferente nessa nova urbe que iniciava a surgir em 1907? O vapor já entrara no rio Madeira, conduzindo os navios. A eletricidade já iluminara residências em Humaitá. O comércio urbano já existia nas localidades anteriores. Os jornais locais já circulavam no rio. O que existia em Porto Velho, que não existia nas demais cidades, era a expressão acabada do capitalismo industrial.

A única ferrovia da Amazônia Ocidental, que embora viesse servir ao extrativismo trouxe consigo a modernidade, um conjunto de elementos que antes o rio Madeira vira, mas de forma isolada em alguns de seus núcleos populacionais. Telefonia, fábrica de biscoitos, lavanderia, serraria, abastecimento de água e luz, tudo movido a vapor. Um hospital, o primeiro do rio Madeira. Por iniciativa da Madeira & Mamoré Railway Co. foi criado até mesmo um jornal, em 1909, *The Porto Velho Times*, escrito em inglês. Mas o que principalmente distinguia Porto Velho era a existência de um operariado ligado à indústria de transportes, que a navegação a vapor não conseguira fixar em nenhum dos núcleos urbanos anteriores daquele rio. As empresas de navegação estavam sediadas em Belém ou Manaus. Um operariado composto de milhares de pessoas. Além disso? Uma cidade cosmopolita, gente de toda a parte do mundo passou aqui a residir. Se haviam estrangeiros nas outras urbes, eram poucos. Aqui, gregos, sírios, libaneses, indianos, espanhóis, portugueses, bolivianos, norte-americanos e muitos outros vieram para trabalhar na ferrovia. Após sua construção muitos ficaram.

Em 1912, em Santo Antônio do Rio Madeira, pertencente ao município mato-grossense de mesmo nome, foi instalado o jornal *O Extremo Norte*. Neste mesmo ano iniciou-se a irremediável decadência do negócio da borracha, derrotada pela borracha produzida pelas árvores plantadas pelos ingleses em suas colônias do Oriente.

O município de Porto Velho foi criado em 1914, por iniciativa do governador do Amazonas Dr. Jônatas de Freitas Pedrosa, médico baiano cuja vida política na Amazônia esteve vinculada a Humaitá. No ano da instalação do município, 1915, surgiu aqui seu primeiro jornal, *O Município* (Munaro, 2014), que depois foi comprado por políticos e empresários locais e assumiu o nome

de *Alto Madeira* em 1917, o único que circula até hoje. Já naquele momento, ao lado do pátio ferroviário havia surgido uma povoação que expressaria enfaticamente o contraste entre a modernidade e o arcaísmo. Essa, talvez, a singularidade de Porto Velho, a apresentar-se em seus momentos iniciais como cidade, para o espanto daqueles que nela desembarcavam. Ainda assim, Porto Velho foi apresentado pelo imaginário dos viajantes como a antípoda industrial das arcaicas e extrativistas povoações do restante do rio Madeira.

REFERÊNCIAS

ABREU, José Coelho da Gama e (Barão de Marajó). **A Amazonia, as provincias do Pará e Amazonas, e o governo central do Brazil**. José Coelho da Gama e Abreu Marajó. Lisboa: Livraria Antiga e Moderna, 1883.

_____. **As regiões amazonicas: estudos chorographicos dos estados do Gram Pará e Amazonas**. Lisboa: Imprensa de Libanio da Silva, 1896.

ALBUQUERQUE, Luiz R. Cavalcanti de. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

AMAZONAS, Lourenço da Silva Araujo e. **Diccionario topographico, historico, descriptivo da comarca do Alto-Amazonas**. Recife: Typographia Commercial de Meira Henriques, 1852.

ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL. **O livro grosso do Maranhão**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948. 1ª parte. Vol. 66

_____. **O livro grosso do Maranhão**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948. 2ª parte. Vol. 67

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Coleção Reconquista do Brasil. 3. ed. Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1982.

ARANHA. João Baptista de Figueiredo Tenreiro. Relatorio que em seguida ao do exm.o snr. prezidente da provincia do Pará, e em virtude da circular de 11 de março de 1848, fez, sobre o estado da provincia do Amazonas, depois da installação della, e de haver tomado posse o seu 1.o presidente. Amazonas: Typograpia de M. da S. Ramos, 1852.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Editora Ática, 1980.

ATHAYDE, José Feliciano Augusto d'; OLIVEIRA, Arthur Cardoso de (Orgs.) **Almanach do Amazonas historico, administrativo, commercial, estatistico e litterario 1895**. Manaos: Typographia do Amazonas, 1895.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. **Ensaio corográfico sobre a província do Pará**. Brasília: Senado Federal, 2004. Vol. 30

BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil** (1618). São Paulo: Poeteiro Editor Digital, 2014. Projeto Livro Livre, livro 297

CEEFMM - COMISSÃO DE ESTUDOS DA ESTRADA DE FERRO DO MADEIRA E MAMORÉ (BRASIL). **Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira: itinerario e trabalhos da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré, impressões de viagem por um dos membros da mesma comissão**. Rio de Janeiro: Soares & Niemeyer, 1883.

Comercio do Madeira (jornal), orgao especial do commercio. Anno I, Amazonas, Vila de Manicoré, 11 de maio de 1884, n. 5, semanal.

COUTINHO, João Martins da Silva. **Relatório apresentado ao Illm. e Exm. Snr. Dr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha, Presidente da Província do Amazonas, por João Martins da Silva Coutinho, encarregado de examinar alguns logares da província, especialmente o rio Madeira debaixo do ponto de vista da colonisação e navegação. In: Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1862.

CRAIG, Neville B. **Recollections of an Ill-Fated Expedition to the Headwaters of the Madeira River in Brazil**. Philadelphia; London: J. B. Lippincott, 1907.

DIAS, Manuel Nunes. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão**. Belém. UFPA, 1970. 2 vols

FONSECA, Dante Ribeiro da & ZIMPEL NETO, Carlos Augusto. **Caderno CPARQH**. Porto Velho: Centro de Pesquisas em Arqueologia e História/Fundação Universidade Federal de Rondônia, 2014.

GOULART, José Alípio. **O regatão: mascate fluvial da Amazônia**. Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1968.

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA. **Coleção das leis de Rondônia: legislação referente aos territórios e à Amazônia**. Porto Velho: GH/comunicação Gráfica, 1990.

KELLER, Franz. **Anexo X: Exploração do Rio Madeira na parte compreendida entre a cachoeira de Santo Antônio e a barra do Mamoré. In: Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869.

KISCHINHEVSKY, Marcelo; IORIO, Fabio Mario e VIEIRA, João Pedro Dias (Orgs.) **Horizontes do Jornalismo**: formação superior, perspectivas teóricas e novas práticas profissionais. Rio de Janeiro: E-Papers, 2011.

MATTOS, João Wilkens de. **Relatorio lido pelo exm.o sr. presidente da provincia do Amazonas na sessão d'abertura da Assembléa Legislativa Provincial á 25 de março de 1870**. Manaos: Typ. do Amazonas de Antonio da Cunha Mendes, 1870.

_____. **Relatorio lido pelo exm.o sr. presidente da provincia do Amazonas na sessão d'abertura da Assembléa Legislativa Provincial á 4 de abril de 1869**. Manaos: Typ. do Amazonas de Antonio da Cunha Mendes, 1869.

MENDES, Matias Alves. **As Malvinas do Jamari**. Porto Velho: Genese-Top, 1983.

MILLER, Leo E. The Descent of the Rio Gy-Parana. **The Geographical Review**, vol. 1, no. 3 (Mar., 1916), p. 169-191.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMMÉRCIO, Directoria Geral de Estatística. Annuario Estatistico do Brazil. 1º. anno, 1908-1912, volume III. **Cultos, Assistência, Repressão e Instrução**. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1927

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMMÉRCIO, Directoria Geral de Estatística. Annuário Estatístico do Brasil. 1º. Anno, 1908-1912, Volume I. **Território e População**. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1916.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, Directoria Geral de Estatística. **Synopse do Recenseamento de 1890**. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1927. Rio de Janeiro: Officina da Estatistica, 1898.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **O regatão: notícia histórica**. Manaus: Edição Planície / Sérgio Cardoso & Cia LTDA, 1957. Coleção Muiraquitã

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MUNARO, Luís Francisco. Aspectos da imprensa e da modernidade amazônicas: um estudo do centro às periferias. **Revista Tropos**: Comunicação, Sociedade e Cultura. Universidade Federal do Acre – UFAC. Programa de Pós-

Graduação em Comunicação, Curso de Comunicação Social/Jornalismo. Rio Branco (AC), v. 1, n. 2 (2014).

Ofício de n.o 146, de 18-12-1839. do Presidente da Província do Pará ao Administrador da Tesouraria Provincial, definindo o que vinha a ser canoa de comercio e canoa de regatão. In: GOULART, José Alípio. **O regatão: mascate fluvial da Amazônia**. Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1968.

OLIVEIRA FILHO, João Pacheco de. O caboclo e o brabo. **Encontros com a Civilização Brasileira**, 1979. Vol. 11, p. 101-140. Bibliografia David Mcgrath

RIBEIRO BITTENCOURT. **Mensagem lida perante o Congresso Amazonas na abertura da terceira sessão ordinária da sétima legislatura pelo Exmo. Sr. Cel. Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt Governador do Estado em 10 de julho de 1912**. Manáos, Secção de Obras da Imprensa Official, 1912.

ROCHA, Hélio Rodrigues da. **O mar e a selva: relato da viagem de Henry Major Tomlinson ao Brasil estudo e tradução**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Teoria e História Literária do Departamento de Teoria Literária do Instituto de Estudos da Linguagem (IEL) da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2011.

SAMPAIO, Francisco Xavier Ribeiro de. **Diário da Viagem que em visita, e correição das povoações da capitania de S. Joze do Rio Negro fez o ouvidor, e intendente geral da mesma Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio no anno de 1774 e 1775**. Lisboa: Typografia da Academia. 1825

SILVA, Antonio Serafim. **Rondônia a malária e o malaeiro**: um pouco da história de Rondônia e da vida do malaeiro. Porto Velho: ABG, 1999.

SILVA, Bernardo da Costa e. **Viagens ao sertão do Amazonas**. Porto: s/ed., 1891.

SOUZA, Márcio. **A literatura na Amazônia**: as letras na pátria dos mitos. Disponível em: http://marciosouza.com.br/interna.php?nomeArquivo=coluna_literatura

_____. Amazônia e modernidade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 16, n. 45, Aug. 2002. Available from http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142002000200003&lng=en&nrm=iso. access on 15 Mar. 2015. http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142002000200003.

Synopse da Chorographia do Estado do Amazonas. In: **Almanach do Amazonas para 1908**. Manaus: Livraria Palais Royal, 1908.

TOCANTINS, Leandro. **Santa Maria de Belém do Grão-Pará**. Belo Horizonte:Itatiaia, 1987.

NOTAS

1. Vide a esse respeito: DEAN, Warren. A ferro e fogo: a história e a devastação da mata atlântica. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
2. "Se o extrativismo imprimiu a face econômica da Amazônia, ele foi capaz de formar uma sociedade peculiar e uma cultura, determinando uma estrutura social com interesses bem definidos" (Souza, 2015, p. 34).
3. "O Grão-Pará era um sonho de país independente e não uma fronteira econômica. E nem se chamava Amazônia: esta é uma invenção do Império que foi retomada pela República" (Souza, A literatura na Amazônia...).
4. "Verdade é que todas essas cousas e outras mais se trazem dessas partes; mas contudo me esforço a provar que, com se não tirar do Brasil senão somente açúcares, é mais rico e dá mais rendimento para a fazenda de Sua Majestade de que são todas essas Índias Orientais" (Brandão, 2014, p. 62).
5. Nota do autor: núcleos de povoamento neocoloniais, pois os núcleos de povoamento coloniais já existiam em razão da ocupação primeva do continente.
6. Nota do autor: a lei n. 582, de 5 de setembro de 1850, elevou a comarca do Alto Amazonas no Pará à província, com a denominação de Província do Amazonas.
7. "Ainda hoje, 1883, a praça de Belém concentra o maior valor commercial da Amazonia e é, por assim dizer, o factor de sua vida economica, pelos multiplos recursos que facilita á provincia vizinha, como a todos os nucleos de população e industria das republicas limitrophes, que demoram à base dos Andes, ou nos páramos dos affluentes do Amazonas" (Albuquerque, 1894, p. 62).
8. "While ascending the Madeira all the men had their places assigned them in their respective corps. On the 17th, about 7 a.m., we reached Jumas. This was the most thrifty and enterprising place we had seen a on the Madeira. It was a Bolivian settlement, and was said to have a population of 270, of whom 180 were males. They apparently spoke a dialect that was neither Spanish nor

Portuguese, and few of us could understand anything the natives said. The ground was extensively cleared, and sugarcane, bananas, plantains, and yucas were under cultivation. We saw large quantities of Brazil-nuts and a cereal resembling our rice. There was a distillery for the manufacture of cachaca, a species of rum as clear as distilled water and as strong as pure alcohol. It was said to be a healthy beverage, but, undiluted, required cast-iron digestive organs to withstand its effects. The distillery had one still and a set of rolls for pressing the juice from the cane. Everything about the place had the appearance of neatness and cleanliness. The palm-thatched cottages were models of their kind." (Craig, 1907, p. 130-131).

9. "A seu conhecimento deve naturalmente induzir o da agricultura. O commercio sendo em qualquer outra parte, pelas communicações e relações que estabelece, hum vehiculo de conhecimentos e illustração, e não raras vezes, como honrosos monumentos o attestão, o mais prompto e efficaz meio de grandes e patrióticas emprezas em vantagem da humanidade e civilisação, no interior do Pará, na Comarca do Alto-Amazonas he a alavanca mais possante da immoralidade; e a convicção induzira esta primeira prova, isto he, que não existe hum só mercado em Povoação alguma, ainda mesmo dos géneros de primeira necessidade, a cujo respeito cumpre huma ligeira explicação" (Amazonas, 1852, p. 42).

10. Quadro demonstrativo da qualidade, quantidade e valores dos generos exportados desta província, durante o último decênio 1858-1868.

11. Nota do autor: evidentemente as palavras selvagem, bárbaro e outras do mesmo gênero expressam a visão ideológica dos viajantes que contrapõe o mundo industrial ao mundo extrativista apresentando o primeiro como superior ao segundo.

12. Nota do autor: ucuúba é gordura utilizada para fabricação de velas e sabão, extraída da árvore de mesmo nome; manteiga de tartaruga é substância gordurosa derivada do processamento dos ovos de tartaruga e mixira é conserva da carne de peixe ou tartaruga em manteiga de tartaruga ou banha de peixe-boi.

13. Decreto n. 4820 de 28/11/1868 que promulga o Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Commercio e Extradição, Celebrado em 27 de março de 1867, entre o Brazil e a República da Bolívia. In: Governo do Estado de Rondônia, 1990, p. 39.

14. “N'esse intuito, verificou a commissão de estudos o traçado da linha, corrido pela empreza Collins, desde Santo Antônio até á cachoeira do Caldeirão do Inferno, na extensão de cerca de 106 kilometros, e correu uma linha entre Santo Antônio, de rio abaixo, e Ponto Velho, de cerca de 6 kilometros, sendo este ultimo ponto julgado preferivel para a estação inicial por apresentar melhores condições de porto” (CEEFMM, p. 192).
15. FONSECA, Dante Ribeiro da. Uma cidade à far west: tradição e modernidade na origem de Porto Velho. In: Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Turismo. Porto Velho conta sua história. Porto Velho: ABG Gráfica, 1998.

Fronteira, urbanização do território e transformações na rede urbana e nas cidades

Márcio Douglas Brito Amaral
José Júlio Ferreira de Lima

INTRODUÇÃO

Neste texto busca-se analisar o processo de integração da Amazônia como fronteira ao restante do território brasileiro. Procura-se sustentar a ideia de que o conjunto formado pelas políticas de desenvolvimento regional adotadas pelo Estado, bem como as mudanças operadas no plano das atividades produtivas e das relações de produção e a forte mobilidade do trabalho, dirigida e "espontânea" levou à reestruturação da rede urbana regional existente até a metade do século XX. A partir dali, houve maior dispersão e difusão das atividades econômicas no interior da região amazônica e fora do eixo das metrópoles de Belém e de Manaus, fazendo com que surgissem cidades de porte intermediário – definidas aqui como cidades médias – na rede urbana, bem como uma diversidade de pequenas cidades associadas a diferentes atividades e dinâmicas, configurando, assim, o processo recente de urbanização do território.

O argumento desenvolvido está estruturado em três momentos principais. No primeiro, busca-se discutir o conceito de fronteira e ressaltar a sua importância para se pensar a realidade urbana da Amazônia na atualidade, mesmo com todas as mudanças que nela vêm sendo operadas. No segundo, ao relacionar o período de 1964 a 1985, busca-se discutir como se deu a formação da rede urbana em meio às políticas de desenvolvimento regional do período da ditadura militar e suas repercussões na urbanização da região. Neste período, marcado pela inserção da Amazônia como provedora de commodities, as recentes transformações da Amazônia são analisadas sob a égide da formação de "fronteira tecno-ecológica", na qual o papel reservado as cidades, em meio a processos de resistência na comercialização do capital natural da região, é estratégico, em razão do adensamento da rede anteriormente rarefeita formada por cidades médias e novas centralidades, ainda que frágil no contexto

globalizado. No terceiro, a fronteira amazônica, nesta primeira década do século XXI, a análise volta-se para o protagonismo das populações tradicionais e a ação estatal no reconhecimento do papel estratégico do território amazônico, em face das iniciativas de integração continental, bem como o papel exercido pela cidade neste processo. Por fim, considera-se haver indícios de frustração com a estratégia civilizatória concebida e implantada na Amazônia desde meados do século XX.

A TRANSFORMAÇÃO DA AMAZÔNIA NUMA FRONTEIRA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Em que pese o fato de que grande parte da implantação das políticas públicas de desenvolvimento regional para a Amazônia tenha se dado no período da ditadura militar, depois de 1964, isto não significa dizer que antes daquele momento não tenham existido na região experiências nessa direção. Como demonstra D'Araújo (1992) deve-se questionar a originalidade dos princípios e das ideias adotadas na região depois de 1964, uma vez que as mesmas já tinham sido aventadas em outros momentos, como se pode verificar nos estudos realizados para a criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), em 1953. A grande diferença está na capacidade do governo para colocá-las em prática e não necessariamente no aspecto da inovação, pois as preocupações com a colonização, a capitalização, a comunicação, a defesa das fronteiras, dentre outras, já se faziam presentes.

O Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek pode ser considerado um exemplo positivo de como o planejamento governamental pode conviver em "harmonia" com a estabilidade política e com a democracia. O esforço de planificação assinalava as preocupações com o desenvolvimento como uma meta para fazer com que o país pudesse superar a situação de atraso e de subdesenvolvimento em que se encontrava antes da década de 1960. O grande achado do período de Vargas, e, principalmente, de Kubitschek, que marcaria até mesmo o governo dos militares, foi a ideia de que a técnica está a serviço do desenvolvimento e acima da política na definição das estratégias de desenvolvimento (D'Araújo, 1992).

Diante dessa perspectiva desenvolvimentista, comandada pelo governo central, já na Constituição de 1946 havia se estabelecido a necessidade de fazer com que as regiões mais atrasadas e pobres fossem objeto de políticas para que pudessem alcançar o mesmo patamar de desenvolvimento das regiões mais ricas e avançadas do país. O fundamento era a adoção de uma perspectiva de desenvolvimento equilibrado que atendesse às peculiaridades das regiões do país, dentre as mais necessitadas aquelas que eram alvos dessas iniciativas: o Nordeste, em geral, devido a existência das secas; a Amazônia, com uma grande agenda de desafios e o Vale do São Francisco, considerando suas condições de navegabilidade e as possibilidades de integração do país.

Nesse contexto de planejamento regional centralizado, a instalação da SPVEA tinha como o objetivo principal a formação de um sistema de infraestrutura voltado ao fomento das atividades agrícolas, minerais e industriais, estando em segundo plano os interesses de elevação do bem-estar social da região (Costa, 2004). Tocantins (1982), por outro lado, considera que os objetivos dessa instituição sejam bem mais profundos, uma vez que estava destinada a incorporar a Amazônia à civilização brasileira, usando para isso de meios técnicos e científicos apropriados para realizar as transformações exigidas pelo conceito moderno de viver. Tratando-se de promover a "ocupação territorial da Amazônia num sentido brasileiro" e construindo uma sociedade economicamente estável e progressista, de modo que com seus próprios recursos seja capaz de prover à execução de suas tarefas sociais, por meio de um desenvolvimento paralelo e complementar a economia brasileira (Tocantins, 1982, p. 155).

De maneira mais específica, D'Araújo (1992, p. 49) mostrou que a principal medida desse órgão era a "criação de uma sociedade estável de base agrícola", sendo necessário para isto: o estabelecimento de uma política de crédito e de comercialização; a melhoria nos transportes; o aproveitamento das várzeas como solos agrícolas; a formação de núcleos de colonização para a plantação da seringueira e de outros produtos agrícolas, principalmente, o arroz, e a exploração madeireira. Sobre esta última, o objetivo era transformar o Brasil num dos grandes fornecedores desse produto para o mercado

internacional, mas para isso era necessário aumentar e equipar as serrarias existentes, diversificar os tipos de árvores que eram exportadas e fornecer créditos para empresas nacionais e estrangeiras que tivessem interesse em extrair, industrializar e comercializar esse produto.

Além da agricultura e da exploração madeireira, a SPVEA previa ainda a exploração de recursos minerais, principalmente o petróleo e outros, que foram devidamente especificados e localizados, e o povoamento da região, que deveria ser realizado com imigrantes nacionais e estrangeiros, fazendo-se alusão, constantemente, aos japoneses, por suas ações bem-sucedidas na formação de colônias de juta. Para D'Araújo (1992), a ocupação do território por meio do povoamento e da fixação de populações era vista como a tarefa mais importante para que qualquer outro projeto pudesse funcionar, uma vez que, em nenhum momento, se considerou a existência de populações indígenas na região.

A experiência da SPVEA deixou claro para as políticas públicas de desenvolvimento no Brasil três questões importantes. Primeiro, o planejamento passou a ser visto como uma necessidade e como uma iniciativa do governo, ressaltando-se, porém, que para a Amazônia havia grandes dificuldades tanto para planejar, quanto para executar o que foi planejado. Segundo, a colonização se tornou a "mola mestra" dos planos de desenvolvimento, de modo que, "tudo faria sentido se a região fosse povoada", o que ainda é uma verdade aceita pelos governantes de todos os segmentos. Terceiro, o jogo de poder deixou evidente que a SPVEA teve seu insucesso relacionado às pressões políticas, legislativas e partidárias, tanto nacionais, quanto regionais (D'Araújo, 1992)[1].

Ao longo da rodovia Belém-Brasília vai se estabelecer um processo, muitas vezes caótico de delimitação e ocupação das terras, cujo fundamento é o processo de apropriação privada por grandes proprietários de latifúndios apoiados e/ou incentivados por agências governamentais de desenvolvimento regional. Para termos uma ideia deste processo basta dizer que entre 1959 e 1963 aproximadamente 5,4 milhões de hectares de terras foram transferidos das mãos do poder público para grupos privados, somente no estado do Pará. O resultado dessa lógica de ocupação do espaço agrário, ao longo da Belém-

Brasília nos estados de Goiás, Maranhão e Pará, é a produção de uma forma específica de urbanização diretamente associada ao mundo rural, que pareciam, inicialmente, favelas rurais (Browder e Godfrey, 2006, p. 86).

Em linhas gerais, Gonçalves (2001) afirma que a rodovia Belém-Brasília não é apenas uma estrada, mas a materialização geográfica de um projeto de desenvolvimento e modernização territorial. Com ela ocorre a viabilização dos interesses de uma fração da burguesia nacional, as empreiteiras, e a produção de um rompimento profundo com as elites dominantes tradicionais da Amazônia, que tinham como base de sua sustentação o modelo mercantil e o sistema de aviamento.

No que diz respeito, especificamente, aos investimentos realizados pelo setor privado na região na década de 1950, Costa (2004) afirmou que no auge do processo de substituição de importações no país, ocorreu a implantação das instalações industriais pioneiras do refino de petróleo em Manaus, em 1956, atualmente pertencentes à Petrobras; a constituição de um complexo agroindustrial de fibras vegetais integradas verticalmente por meio da produção primária; intermediação comercial de matéria-prima; indústria têxtil de fiação e tecelagem de animação em Manaus, Belém, Santarém e Parintins, ressaltando-se que, posteriormente, com o processo de integração nacional, não conseguiram competir com as indústrias têxteis do Sudeste. Além do pioneirismo do projeto de mineração de manganês no complexo Serra do Navio-Porto de Santana, no Amapá, decisivo na urbanização de Macapá e do Amapá, temos ainda a instalação de unidades produtivas para a produção de cimento em Capanema no nordeste do Pará; a moagem de trigo em Belém e Manaus; o refino de óleos comestíveis, laminados e compensados em Belém, Manaus e Macapá, dentre outros investimentos (Costa, 2004).

A FRONTEIRA AMAZÔNIA NO PERÍODO DE 1964 A 1985 E A REDE URBANA AMAZÔNICA

Desde a abertura da rodovia Belém-Brasília que vem se esboçando na Amazônia, uma política de incorporação das terras "livres" aos circuitos de mercado, principalmente pela ação de agentes econômicos do Centro-Sul do

Brasil. Deve-se ressaltar, porém, que antes mesmo da rodovia, já existia deslocamento de frentes de camponeses que se movimentavam na direção do Sudoeste do Maranhão e do Sul do Pará e entravam em confronto com fazendeiros e empresas favorecidas pelos interesses oligárquicos no controle das terras da região (Velho, 1972). Por mais que, após a abertura da rodovia, o movimento das frentes camponesas e a ação de fazendeiros individuais, de empresários e de garimpeiros denotem o início de transformações da Amazônia, a partir dos anos de 1960, houve uma aceleração da divisão social e territorial do trabalho em bases capitalistas, sem precedentes, na história regional. Dessa forma, como indicam Cardoso e Müller (1978), a região foi incorporada ao processo geral de expansão do capitalismo no Brasil, devendo sua penetração geográfica e sua história regional ser analisadas à luz desse movimento que não é apenas material (presença da grande empresa, nacional e estrangeira, do Estado e da força de trabalho), mas também simbólica e mística.

A partir do estabelecimento do regime autoritário, em 1964, a ocupação das terras da Amazônia torna-se meta prioritária (Becker, 1998). Para viabilizar e subsidiar o processo, o Estado adota como estratégia a programação e imposição de uma malha de duplo controle, técnico-político sobre o espaço preexistente, o que não quer dizer que a malha sociopolítica constituída pelo espaço vivido dos grupos sociais, que concretamente vão se instalando na fronteira, tenha desaparecido. Na verdade, o governo federal programa e projeta sobre ela uma nova malha, constituída pelos territórios apropriados e geridos diretamente por sua ação, especialmente aquelas em que existem recursos estratégicos e/ou conflitos potenciais e reais.

Oliveira (2009) sustenta que para além de um projeto de expansão econômica, aquilo que é considerado como a reconquista amazônica conduz a uma reflexão sobre a geopolítica, seria como uma forma própria de mercantilismo, pois se antes era estruturador de estados nacionais e das grandes navegações, dessa vez é conduzida pelo entroncamento com a doutrina de segurança nacional, que incluía um tipo de desenvolvimentismo que permitiu ao Estado autoritário elaborar uma doutrina de "intervenção" de formas particulares na Amazônia. O autor aponta que a política de "tamponar

fronteiras" somente poderia funcionar por uma ação combinada da diplomacia política e militar, que pregava a abertura de estradas, como condição necessária ao controle das fronteiras, que se recusava a demarcar as terras indígenas, para não permitir e/ou reconhecer a supranacionalidade dessas nações indígenas. Em sequência, elaborou a proposta do "integrar para não entregar", que já tinha aparecido pela primeira vez no Projeto Rondon, no sentido de substituição do trabalho "missionário" pelo trabalho dos técnicos, e se tornou um componente da doutrina mais ampla de "intervenção autoritária". O projeto tinha como fundamento não acreditar que os problemas da região pudessem ser solucionados pelas sociedades locais e regionais, visto que não possuíam força, competência técnica e recursos financeiros.

Na impossibilidade de colocar em prática o projeto da "intervenção" por meio do povoamento com gente – o que demandaria a migração de toda população do país para se chegar a taxas de densidade demográficas razoáveis – optou-se pelo "povoamento com interesses", permitindo-se, assim, o encontro dos interesses geopolíticos com os econômicos (Oliveira, 2009).

Dentre as principais estratégias dessa malha de duplo controle, técnico-político, utilizadas pelo Estado acrescentam-se aos subsídios do fluxo de capital e indução dos fluxos migratórios, a implantação de redes de integração espacial e a superposição de territórios federais sobre os estaduais. No que se refere à implantação de redes de integração espacial, Machado (1999) entende que se trata da cobertura extensiva do território por redes técnicas, com o objetivo de estimular e viabilizar a mobilização de capitais e de imigrantes para as novas frentes de povoamento.

Neste sentido, Becker (1998) afirma que o Estado direcionou recursos para a construção de estradas pioneiras (a rede rodoviária com 12 mil quilômetros em cinco anos): Transamazônica, Perimetral Norte, Cuiabá-Santarém e Porto Velho-Manaus; para a implantação de um moderno sistema de telecomunicação comandada por satélites e abrangendo 5.100 quilômetros em três anos; para a construção de redes de distribuição de energia elétrica associadas às usinas hidrelétricas de grande e médio porte (rede hidrelétrica) e para implantação de uma rede de cidades (ou rede urbana) (Becker, 1998). Em

conjunto estes projetos fazem parte do Programa de Integração Nacional (PIN), criado no governo Médici, que tinha como objetivo financiar grandes projetos de infraestrutura nas áreas em que atuavam, entre 1970 e 1974, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) e a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) com o intuito de promover a rápida integração entre as duas regiões – Amazônia e Nordeste –, bem como com a economia nacional (Costa, 2004).

A criação de estradas é parte de uma política de colonização dirigida planejada e executada diretamente pelo Estado ou por companhias colonizadoras. Conforme sugerido por Becker (1990) produziram-se dois modelos de urbanização. O modelo de urbanização dirigida pela colonização particular direcionada por companhias colonizadoras, cujo comando é dado por relações econômicas fundamentadas no trabalho familiar e cuja configuração territorial muito se assemelha ao urbanismo rural do Incra, com a diferença de que praticamente não existem povoados espontâneos. Ao invés, articula-se um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas, no qual os agentes principais são os colonos, funcionários das companhias, comerciantes e investidores. No outro modelo, denominado de urbanização dirigida pela colonização oficial, ligado ao modelo de urbanismo rural do Incra, articula-se um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas, aproveitando a estrutura urbana preexistente para a configuração desse sistema de cidades, que por sua vez é baseado em uma estrutura social complexa: colonos, funcionários, comerciantes (bens, terras, força de trabalho), extrativistas, antigos moradores, burocracia, fazendeiro, migrantes etc.

Vicentini (2004) mostrou que a política de colonização desenvolvida pelo Estado acabou promovendo a formação de uma rede de cidades ao longo das rodovias. Ressalta, contudo, que com a negação desse modelo de colonização, devido à sua ineficiência econômica, social e ambiental, os governos estadual e federal relegaram a política e "passaram a agir como se a população ali instalada não existisse" (p. 232). Com isso, afirma que essas cidades devem ser denominadas de "cidades excluídas", considerando o estado

de abandono em que se encontram devido à falta de manutenção de sua infraestrutura, bem como, devido à ausência total de empréstimo para os pequenos produtores, em que pese a expansão da penetração humana na floresta, muito além do que fora inicialmente planejado.

Além da urbanização dirigida e as estradas, uma segunda estratégia se refere à federalização dos territórios, em que o governo central sobrepôs sua jurisdição sobre parte das terras públicas estaduais, com o objetivo de inicialmente distribuí-las entre os imigrantes pobres, alocados nos programas de colonização ou vendê-las a baixo custo para possíveis compradores (Machado, 1999). O primeiro grande território criado em 1966 foi a Amazônia Legal, superpondo-se à Região Norte, momento em que a Sudam, sucessora da SPVEA, associada ao Banco da Amazônia (Basa), passou a direcionar fundos e a promover incentivos fiscais e créditos[2]. O segundo território construído de 1970-1971, refere-se à apropriação pela esfera pública de uma faixa de 100 km de cada lado das estradas federais existentes na região com a justificativa de desenvolver projetos de colonização agrícola para famílias camponesas. O terceiro território (1974) está relacionado à estratégia de implantação seletiva de quinze polos de desenvolvimento, denominado de Polamazônia (Programa de Polos Minerais e Agropecuários da Amazônia), voltados para canalização de investimentos em atividades especializadas segundo a "vocação" de cada um. Nestes, houve um desestímulo dos projetos de colonização voltados aos pequenos agricultores e incentivo de grandes grupos corporativos do setor agropecuário e de mineração, tornado prioridade em programas de exploração de bauxita em Trombetas, de ferro, ouro, manganês, e tungstênio em Carajás, ambos no Pará, de estanho em Rondônia e de estímulo às atividades agrícolas em Rondônia e sul do Pará (Becker, 1998; Machado, 2002). O quarto território se refere aos dois grandes programas em áreas específicas, o Programa Grande Carajás (PGC) e o Projeto Calha Norte (PCN).

Para Browder e Godfrey (2004) a Operação Amazônia é uma forma de criar uma "fronteira corporativa" para a região, uma frente de expansão baseada no corporativismo, na organização espacial dominada pelas empresas capitalistas (estatais e multinacionais), na exploração de diversos setores

produtivos (agropecuária empresarial, agronegócio, extração de recursos naturais, projetos florestais, mineração e hidrelétricas) e em investimentos diretos do governo federal e dos capitais privados nacionais e internacionais.

Numa mesma linha da "fronteira corporativa", foi estabelecido o II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (PDA), conhecido como Polamazônia, entre 1975 e 1979, no governo Geisel concebido no interior do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND). Fundamentado num modelo denominado de "desequilibrado corrigido", em que "desequilibrado" significava concentração de investimentos em grandes empreendimentos voltados à exportação ou à substituição de importações; e "corrigido", porque buscava sugerir mecanismos que garantissem a manutenção de níveis equitativos de retenção de renda (transferências federais, verticalização da produção, novos investimentos, obrigatoriedade de reinvestimento dos lucros na Amazônia etc.) (Costa, 2004).

O principal objetivo desse programa era promover o aproveitamento integrado das potencialidades agropecuárias, industriais, florestais e minerais, em áreas prioritárias da Amazônia Legal. Dessa forma, foram selecionados 15 polos, dos quais 10 na área de atuação da Sudam, e cinco na área de atuação da Sudeco (Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste), consideradas apropriadas para a implantação de grandes empreendimentos, segundo suas vantagens comparativas e suas potencialidades locais. Dessa forma, reverteu-se todo o quadro da política anterior em que se destinavam essas áreas aos assentamentos dos "homens sem terra", como relatou Vicentini (2004):

> A implantação de pólos de desenvolvimento, em quinze diferentes áreas na Amazônia Legal Brasileira, junto a cidades tradicionais fluviais e, também rodoviárias da rede urbana, redefiniu a política federal da Superintendência da Amazônia – Sudam, que, além dos incentivos à instalação dos pólos, passou a atuar em projetos de regularização fundiária (Vicentini, 2004, p. 158).

Para essa autora, a adoção dos polos de desenvolvimento nas políticas voltadas ao desenvolvimento regional, representou o rompimento com aquela lógica fundada no preenchimento do vazio demográfico, por meio do estímulo à colonização agrícola com pequenos agricultores, e sua substituição por uma

perspectiva fundada em atividades econômicas bem definidas por setores e produtos, com base nas chamadas "vantagens comparativas" de localização e com a introdução de processo técnico-científico de controle da região.

Quanto à estratégia de produção industrial na região, o Polamazônia tinha como diretriz prioritária a desconcentração espacial da indústria. A Amazônia e o Centro-Oeste serviriam como áreas estratégicas para abrigar complexos integrados mineroindustriais e/ou agroindustriais. Segundo Costa (2004), suas consequências positivas não foram generalizadas para todos os "polos", mas, na maior parte dos casos, pontuais, deixando, por conseguinte, a desejar (Costa, 2004, p. 501)[3]. Chama-se atenção também para o fato de que o Estado permitiu que pessoas físicas e jurídicas direcionassem até 50% do imposto sobre a renda em projetos agropastoris e minerais na Amazônia legal, aprovados pela SUDAM. Por cada investimento realizado, o BASA contribuía com três unidades monetárias, sendo que os lucros estavam isentos de tributação por dez anos. Na prática, conclui que os projetos agropastoris da SUDAM (investimentos públicos) acabaram por beneficiar, de fato, interesses privados localizados em outras regiões que não a Amazônia.

De acordo com Browder e Godfrey (2004) enquanto o governo incentivava, por meio do Polamazônia, a vinda de grandes capitais para explorar os recursos da Amazônia, os setores populares menos privilegiados faziam uma série de pressões por reforma agrária no Sul e no Sudeste do país, o que induz o governo a colocar em prática, entre 1981 e 1985, uma experiência de fronteira muito diferente da que fora adotada no Pará, mas seguindo a mesma perspectiva de "polos de crescimento", o chamado Polonoroeste. Os objetivos principais do Polonoroeste eram, de um lado, regular a migração espontânea de agricultores sem terra, de especuladores de terras e garimpeiros de ouro e latão, que já vinha ocorrendo em Rondônia desde os anos de 1960, contribuindo para a consolidação em massa de pequenas propriedades rurais com grandes plantações de soja, frutas cítricas e cana-de-açúcar, e para o processo de urbanização desse estado; de outro lado, procurava-se promover o desenvolvimento agrícola regional por meio da gestão do Incra e com o apoio financeiro do Banco Mundial, realizada com assentamento e crédito rural, no

sentido de ordenar o processo "caótico" de assentamentos espontâneos. A consequência da expansão da "fronteira agrário-populista" nas áreas de Rondônia e Oeste do Mato Grosso para a urbanização regional pode ser descrita da seguinte foram:

> Ao contrário dos subsistemas urbanos desarticulados e tipicamente bi-modais que apareceram nas frentes de expansão corporativa do sul do Pará no final da década de 70, o sistema urbano que emergiu em Rondônia durante este período era geométrico. De fato, o princípio de mercado da teoria do lugar central proporcionou a base inicial para a organização espacial em muitas áreas de assentamento em Rondônia durante os anos 70 e 80. Bolsões desarticulados de urbanização auto-suficiente podiam ser encontrados no setor minerador do Estado e entre os assentamentos das frentes de expansão contemporâneas e os antigos povoados ribeirinhos estabelecidos durante a expansão da borracha (Browder; Godfrey, 2004, p. 101).

O Polonoroeste além de ter sido um dos mais importantes programas empreendidos em Rondônia, diretamente pelo governo, foi fundamental para a viabilização econômica do eixo agropecuário dinâmico intraestadual Vilhena-Ji-Paraná, um dos grandes responsáveis pela pavimentação da BR-364 entre Cuiabá e Porto Velho, e pela formação de 23 (inicialmente foram pensados 39) Núcleos Urbanos de Apoio Rural (Nuar), que na atualidade são, em grande maioria, municípios cuja dinamização está relacionada à abertura de estradas vicinais, pela agropecuária, pela implantação de infraestrutura etc. (Costa, 2004). Os investimentos públicos realizados no interior de Rondônia, juntamente com a expansão de atividades econômicas agropecuárias, principalmente da soja, mas também de uma agropecuária tradicional associada a sistemas agroflorestais e, mais recentemente, os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal, fez com que houvesse a ascensão de Porto Velho à condição de uma cidade média, embora tendo sua importância relativizada em função do processo de crescimento de alguns núcleos urbanos do interior e da maior presença de fluxos articulados diretamente com São Paulo (Becker, 2004; Browder; Godfrey, 2004).

Segundo Carvalho (2009) depois da fase de industrialização pesada do Plano de Metas, por meio do II PND foram feitos investimentos na agroindústria e na indústria de insumos básicos, ocorrendo o fechamento do "ciclo de industrialização" recente no país com base num padrão tecnológico da segunda Revolução Industrial. A transnacionalização da indústria brasileira, a partir daí, começou a ser dominada, principalmente no setor metal-mecânico-eletrônico, pelas filiais das empresas transnacionais estrangeiras, que junto com as empresas estatais, arrastaram a expansão das empresas nacionais. Segundo esse autor existe uma forte relação entre grandes projetos, mercado internacional e dívida externa:

> Os grandes projetos de capital social básico, as grandes hidrelétricas, tais como Tucuruí, Balbina e Samuel, e os grandes mega-projetos dos setores produtivos – a exemplo do complexo Albrás-Alunorte, o complexo grande Carajás e o complexo Alcoa – foram incentivados pelo Estado com vista a gerar as divisas necessárias ao pagamento da dívida externa. Assim, no período de 1981/1990, a característica singular do desempenho da indústria regional foi sua crescente destinação da produção para o mercado internacional (Carvalho, 2009, p. 434).

Para a Amazônia, Diniz (2000) mostra que a fronteira agrícola e mineral promoveu uma alteração na lógica da concentração, com deslocamento de atividades produtivas e pessoas para essa área. Destaca o papel da cidade nesse processo, e chama atenção para os riscos e o controle do meio ambiente. Cano e Guimarães Neto (1986) mostram que a partir de pressão da periferia, o Estado repensa o investimento na indústria e no desenvolvimento do país, tendo as ações da Sudene, da Sudam e da Suframa adotadas para as regiões periféricas. Porém, mesmo com essas políticas de desenvolvimento regional quem mais ganhou com essa dinâmica foi o capital já estabelecido no centro do país com a venda de insumos e de bens de capital. Houve uma transformação profunda na estrutura produtiva da região amazônica decorrente dessa expansão da fronteira agrícola e mineral, porém, como demonstrou Bunker (2007), a industrialização na Amazônia se insere na lógica das "economias extrativas", diferente das "economias produtivas" dos países do centro do capitalismo[4].

As empresas de caráter eletro-intensivo instaladas na Amazônia necessitavam, para baixar seus custos de produção, ficar localizadas próximas das minas. Neste sentido, foi produzido pelo poder público federal um conjunto de condições gerais de produção fora do eixo da metrópole e próximo das áreas de extração. Dentre essas condições de produção pode-se destacar a construção de rodovias, ferrovias, portos, hidrelétricas, cidades planejadas (*company towns*) e a atração da mão-de-obra móvel e polivalente para a região. Na verdade, foram essas condições gerais de produção que viabilizaram a instalação dos grandes projetos mínero-metalúrgicos, em sua maioria, em áreas distantes da metrópole e, ao mesmo tempo, reforçou o processo de reestruturação da rede urbana regional, na medida em que contribuiu ainda mais para o aparecimento de cidades médias dentro da Amazônia, especialmente no Pará, e de cidades pequenas planejadas com toda infraestrutura urbana.

Para Becker (1990) a implantação desses grandes empreendimentos ligados tanto ao Polamazônia, quanto ao Programa Grande Carajás, produziu um modelo de urbanização particular, denominado por ela de **modelo de urbanização dos grandes projetos**. Este se refere a um processo de urbanização ligado a projetos de grande escala – os grandes projetos econômicos e de infraestrutura – cuja dependência de uma base urbana para a instalação, residência de pessoal técnico, trabalhadores permanentes, atendimento de uma massa de trabalhadores temporários, faz desses espaços verdadeiros "enclaves urbanos" na rede de cidades da Amazônia, que mesmo originando novos núcleos, principalmente planejados, não desconsidera em definitivo a rede urbana regional ao gerar ou fazer crescer núcleos subespontâneos que servem de suporte às atividades realizadas pelos grandes projetos como espaços segregados, mas funcionalmente articulados a esses empreendimentos. Este modelo de cidade faz alusão ao ideal de urbanismo derivado das relações sociais da indústria, que se traduzem em cidades-modelos para os operários, bem como reproduzem uma concepção ideal de comportamento social, fundado na "ordem", em que o discurso técnico-científico de apropriação restrita da cidade, praticamente internaliza e isola o território urbano. Ao mesmo tempo, "além das muralhas da cidadela", as cidades tradicionais

preexistentes ou que se formaram como cidades espontâneas, no entorno dos núcleos planejados, aparecem como o "lugar da desordem consentida" (Vicentini, 2004).

Esse período de intensas transformações na Amazônia se caracterizou, resumidamente, pelo predomínio da rodovia sobre o rio, pela ação intensiva das empresas capitalistas na exploração dos recursos naturais, pela presença marcante do Estado, através de incentivos, da infraestrutura e das repartições públicas, pela criação de órgão de planejamento e financiamento do desenvolvimento regional, pelos projetos de colonização agrícolas ao longo das rodovias, pelos grandes empreendimentos agropecuários, madeireiros e minerais, pela estrutura fundiária marcada por grandes propriedades incentivadas e financiadas pelo governo, pela migração predominantemente inter-regional, principalmente, com trabalhadores volantes e polivalentes, pelos grandes projetos de extração mineral e de industrialização, pela maior integração da região ao Centro-Sul e ao Nordeste e pela presença de intensos conflitos socioterritoriais com populações indígenas, quilombolas, quebradeiras de coco babaçu, ribeirinhos, seringueiros, posseiros etc.

As transformações ocorridas na região fizeram com que ela tenha apresentado, desde 1980, taxas de crescimento econômico – tanto PIB total quanto PIB *per capita* – superiores àquelas verificadas para o Brasil como um todo, o que demonstra que na perspectiva do desenvolvimento econômico, houve uma acelerada expansão da fronteira produtiva. Em 1970, o país e a região apresentavam ritmo de crescimento similar, porém, a partir de 1980, a Amazônia Legal obteve uma ascensão interessante, distanciando-se do restante da economia brasileira, quanto à intensidade de crescimento. Nos anos de 1980, 1985, 1990 e 1996, os indicadores de crescimento regional foram superiores aos verificados para o país como um todo. Enquanto o PIB regional teve seu valor absoluto multiplicado por seis vezes, o PIB total nacional teve o seu multiplicador somente por três vezes (Vergolino; Gomes, 2004).

Na análise desses autores a ação do Estado foi fundamental para o crescimento e a transformação da economia e da sociedade da região amazônica, uma vez que sua ação tem se pautado na ocupação produtiva do

território, por meio da criação de infraestrutura rodoviária, portuária e hidrelétrica, da oferta de incentivos creditícios e fiscais para os empreendimentos agroindustriais e industriais, e do efetivo povoamento, com incentivos a correntes migratórias de imigrantes que tem se concentrado às margens das rodovias. Deve-se frisar, porém, que a Amazônia, "uma economia periférica ativa", por mais que dependa de fatores intra-regionais para seu crescimento, está fadada simultaneamente à subordinação das condicionantes por mudanças reais e potenciais inter-regionais (nacionais) e internacionais (conjunturas econômicas, fatores de ordem geopolítica, avanços tecnológicos, problemática ambiental etc.) (Costa, 2004). O autor mostra que o período de 1980 até 1994 pode ser definido como "integração truncada", pois, em função da crise internacional que atingiu fortemente os países emergentes, da violenta contração no ingresso de capitais líquidos que colocou sérios obstáculos à continuidade dos projetos na Região Norte, e da "inapetência, histrionice, viés populista ou descaso e obnubilada visão dos sucessivos governos federais quanto à questão regional" (2004, p. 505).

Neste sentido, pode-se dizer que houve, com o advento da Nova República, um congelamento da integração econômica e física da Amazônia ao restante do país, não apenas por deixar de ser prioridade, mas também, em função da desaceleração das taxas de crescimento da economia brasileira. Como afirmou Machado (1999) a respeito do impacto desse processo descrito para o povoamento regional:

> A retração dos investimentos do governo federal na Amazônia, acentuada após 1984, ocasionou, como seria de esperar, mudanças significativas no sistema de povoamento regional. Grande parte dos projetos de expansão de infra-estrutura, principalmente a construção de novas estradas, foi desativada, e a estrutura de apoio financeiro aos projetos de colonização, público e privado, foi sendo aos poucos desarticulada. Contudo, seria errôneo atribuir às mudanças que estão ocorrendo no sistema de povoamento somente à retração do governo federal (Machado, 1999, p. 133).

Paralelamente à ação estratégica do Estado nas regiões periféricas, os interesses da iniciativa privada se intensificaram, principalmente em relação aos projetos cuja produção estavam voltados à exportação, em detrimento das necessidades locais e regionais. A consequência disso foi a falta de internalização dos efeitos positivos dos projetos implantados e a elevação dos custos sociais e econômicos desse processo, contrariando em grande medida as expectativas positivas postuladas desde a época da SPVEA, que previa a construção de uma civilização moderna na região, entendendo-se por moderna a negação das técnicas produtivas herdadas dos indígenas, bem como do extrativismo e dos conhecimentos transmitidos por meio das gerações, como se verifica em Tocantins (1982).

AS RECENTES TRANSFORMAÇÕES DA AMAZÔNIA EM FACE DA CONFIGURAÇÃO DE UMA "FRONTEIRA TECNO-ECOLÓGICA"

Do final do século XX até a primeira década do XXI tem-se verificado algumas mudanças nas relações entre o Estado e os atores sociais, bem como na permanência da concepção da região como fronteira e suas implicações na rede urbana regional (Castro, 2001; 2010). A disputa pela apropriação da terra permanece central dentro da região, de um lado, com experiências novas de deslegitimação de posses e propriedades de grupos tradicionais e, de outro lado, com a presença de contradições sociais e políticas surgidas da relação entre Estado e sociedade por meio da imposição de grandes projetos de investimento na região (mineração, hidrelétricas, rodovias e agronegócio), mas agora dentro de um contexto de economia globalizada e competitiva.

> Desta forma se reativa o modelo de produção de bens para o mercado de *commodities*, inclusive em contradição com as novas perspectivas de mercado que se formam em torno dos bens e serviços ambientais que podem ser gerados pela floresta. O Estado brasileiro tem demonstrado manter, em relação à Amazônia, uma postura tecnocrática, profundamente ambígua, com sérios problemas na relação federativa (Castro, 2010, p. 107).

No que tange à permanência da dinâmica de fronteira dentro da Amazônia, a autora indica duas áreas já tradicionais: 1) o espaço das frentes de

ocupação iniciadas em 1970 – Mato Grosso, Sul do Pará, Maranhão e Rondônia – e que possui uma série de municípios apresentando expansão da pecuária, da exploração madeireira e de assentamentos rurais, detentores das maiores taxas de desmatamento na atualidade e 2) a "fronteira clássica", orientada por programas de colonização dos anos de 1970 e 1980, com particularidades na estrutura de ocupação das terras, de que a área da rodovia Transamazônica e o Sudeste paraense são bons exemplos, devido à presença de milhares de famílias assentadas para desenvolver a produção familiar e de médias e grandes empresas de pecuária e madeira com o auxílio de financiamentos públicos. Além dessas, destaca-se na região o avanço de duas novas frentes articuladas a partir de Mato Grosso, Goiás e Tocantins, sendo uma pela rodovia BR-163, e outra que se expande pelos municípios de Xinguara e São Félix do Xingu, atravessando a Terra do Meio, na direção da BR-163. A respeito da permanência da "fronteira de *commodities*", comenta Castro (2010):

> Dos seis grandes grupos de bens exportados pelo País – soja, carne, minérios, suco de laranja, petróleo e celulose – três deles vêm da Amazônia (carne, soja e minério). Eles são responsáveis, em grande parte, pela concentração fundiária, grilagem, pistolagem e conflitos em torno da terra, além do desmatamento acumulado. A Amazônia é hoje uma fronteira de *commodities* (Castro, 2010, p. 114).

Para Almeida (2010) a expansão das *commodities*, nesse início de século XXI (2004 a 2008), está relacionada tanto à ampliação dos mercados consumidores para esses produtos, quanto à sua valorização[5], além de ser um dos fatores que podem explicar a ampliação dos desmatamentos na região, representando também a degradação da "economia extrativa" (borracha, castanha e babaçu) que não tem conseguido fazer frente ao avanço dessas *commodities*, que tem recebido forte apoio governamental.

Ao analisar as estratégias de territorialização do agronegócio, as "agroestratégias", Almeida e Acevedo Marin (2010) verificaram que as empresas lançam mãos de artifícios tanto jurídico-formais e político-administrativos, tais como, projetos de lei que buscam retirar o Mato Grosso, o Tocantins e parte do Maranhão da Amazônia Legal, projetos que visam reduzir

a área destinada à reserva legal dos imóveis rurais de 80% para 50%, a liberação de créditos para aqueles que praticam desmatamento, a redução da faixa de fronteira e o aumento de 500 para 1.500 hectares o tamanho da área pública invadida para que possam ser apropriadas privadamente, quanto étnico-culturais ou de modalidades de uso da terra, em que se criam dificuldades para o acesso aos recursos públicos e para legalização de terras pelas comunidades que vivem na perspectiva da propriedade difusa ou coletiva, de modo a fazer com que procurem fragmentar suas terras como propriedades individuais facilitando, assim, sua incorporação pelo mercado. Deste modo, emergem sujeitos com suas identidades coletivas na Amazônia (indígenas, quilombolas, seringueiros, quebradeiras de coco babaçu, castanheiros, ribeirinhos, geraizeiros, pescadores, peconheiros etc.), que têm permitido outro tipo de enfrentamento aos grandes grupos econômicos.

Essa nova concepção de sujeito gestada cumpre papel fundamental nos destinos da região, uma vez que deixam de ser vistos como "sujeitos biologizados", confundidos com as árvores, com as águas e com a fauna, personagens folclóricos de uma realidade naturalizada, e passam a ser reconhecidos como "sujeitos da ação", com potencial de diálogo e com força para resistir e não aceitar as mudanças que atingem suas vidas. Porém, não se deve concebê-los como parte de uma luta fundada apenas na desigualdade, senão na diferença, para que esta não se torne justificativa – racista – para a sua sujeição, pois o que está em jogo é um processo de "politização da natureza", em que a problemática da territorialização e da luta em torno de identidades coletivas torna-se central (Almeida; Acevedo Marin, 2010).

Numa perspectiva teórica e metodológica diferente, Becker (2004) acrescenta a importância da sociedade civil (movimentos sociais, ONGs, Igreja Católica, populações tradicionais etc.) e dos estados amazônicos (governos estaduais) nas recentes transformações que vem ocorrendo na região. A partir de uma perspectiva fundada nas instituições ressalta que, diferente do período anterior em que se destacou o binômio desenvolvimento e segurança, na atualidade a política ambiental de desenvolvimento sustentável tem sido pautada em ações descentralizadas e participativas para proteção da natureza,

para o uso sustentável dos recursos naturais e melhoria da qualidade de vida das populações locais.

Becker (2004) sugere ainda que "as ações ambientalistas orientam-se para um modelo endógeno" no qual (o PPG7) teria se transformado em indutor de projetos junto aos movimentos sociais, "através de uma estratégia descentralizada que envolve as principais reivindicações sociais". Recentemente, também passaram a se desenvolver experimentos (Becker, 2004, p. 104) ainda que seja numa leitura feita de cima para baixo e utilize no discurso termos como participação, comunidade, solidariedade, eles estão sendo tutelados por agências multilaterais como Banco Mundial (BIRD) e Banco Interamericano do Desenvolvimento (BID) ou mesmo de organismos como o PPG7 e a cooperação financeira internacional que os colocam como condição para aprovação de seus projetos, ainda que de forma "manualizada" e assumindo uma postura "colonial", no sentido de que tem o poder de falar em nome da preservação ambiental e dos diferentes agentes sociais territorializados na Amazônia.

Ainda sobre a emergência da sociedade civil, Becker (2004a) afirma que sua gênese está relacionada ao movimento de resistência das populações locais (formada pelos imigrantes mais as populações tradicionais) desencadeadas, nos anos de 1990, em função do processo de expropriação de suas terras e de sua identidade. A luta por eles empreendida, aliada a outras transformações que estavam ocorrendo na região (esgotamento do nacional desenvolvimentismo com a crise do Estado e a pressão ambientalista nacional e internacional etc.) introduziram novas marcas na região e a reconfiguração da Amazônia Legal, com a demarcação de terras indígenas, a criação de unidades de conservação e a gestação de projetos comunitários alternativos, que acabaram ratificando a malha ambiental e socioambiental que estava surgindo.

Quanto aos grandes projetos na região, pode-se afirmar com base em Coelho (2000), que desde 1990 verifica-se um crescimento contínuo de suas instalações. Às áreas tradicionais dos municípios de Parauapebas, Barcarena, Oriximiná, veio acrescer áreas instaladas ou em processo violento de instalação em Canaã dos Carajás, Ourilândia do Norte, Eldorado do Carajás, Juruti,

Ipixuna do Pará, Paragominas, Marabá etc., no Pará, e Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari, no Amapá. Para Coelho (2000), porém, esses grandes projetos apresentam algumas diferenças em relação aos que foram implantados no passado, dentre as quais, a maior participação da sociedade local nas decisões sobre a sua instalação (necessidades de audiências públicas para avaliar os impactos do empreendimento), uma maior preocupação com licenciamento ambiental, por meio da apresentação de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) que devem ser entregues aos órgãos competentes do próprio estado em que será implantado o empreendimento – o que demonstra a importância também assumida pela instância estadual de gestão.

Em que pese essas transformações ocorridas na gestão dos recursos naturais da Amazônia, Coelho (2000) acredita que não se deve assumir uma postura ingênua em relação ao poder do Estado no processo de condução das políticas, pois se observa, cada vez mais, uma crescente dependência dos mercados, o aumento da concorrência entre países e regiões extrativas e, principalmente, a flexibilidade da ação das empresas com a globalização e a influência das políticas dos organismos internacionais que comandam o Estado e refazem seu papel na economia e na política. Uma vez que além de continuar sendo concebida como recurso, conforme discutido anteriormente ao se falar da "fronteira de *commodities*", a natureza aparece também como mercadoria de outro tipo, como "capital natural". Segundo indica Becker (2004) nos anos recentes novas tendências de "mercantilização da natureza" se apropriam do desenvolvimento sustentável na sua vertente econômica. Evidentemente, a Amazônia é o centro desse processo de transformação da natureza em mercadoria, que tem um caráter fictício bastante manifesto como demonstrou Becker (2004):

> Hoje, dilata-se a esfera da mercadoria, e novas mercadorias fictícias estão sendo criadas, como é o caso do ar, da vida e da água. E tal ficção está gerando mercados reais que buscam ser institucionalizados. É o que se verifica com a tentativa de implantar formas de governabilidade global sobre o ambiente planetário mediante o estabelecimento de regimes ambientais globais, e de

> sistemas de normas e regras específicas estabelecidas por um instrumento multilateral legal para regular ações nacionais numa dada questão (Becker, 2004, p. 39).

O "mercado de ar" é o que apresenta as opções mais aceitas até agora no Brasil e já se faz presente intensamente na Amazônia por meio de "sequestro de carbono" através de projetos de plantio de florestas, vinculados principalmente aos interesses dos grandes grupos petrolíferos com a mediação do BIRD e do Estado francês, e colocados em prática por ONGs nacionais e internacionais, principalmente no Tocantins, Amazonas e Mato Grosso. O "mercado da vida" é de fácil percepção na Amazônia, principalmente quanto ao avanço da pesquisa em biotecnologia realizada em universidades e laboratórios de pesquisa nos Estados Unidos e na Inglaterra, mas também no próprio interior da floresta com suas matrizes genéticas. Esse mercado, porém, demanda regras de controle sobre seu acesso, ainda em discussão no país, bem como de uma distribuição dos benefícios para suas populações, pois o que se verifica até o presente momento é o acesso livre à biodiversidade, o que tem que tem favorecido a "biopirataria"[6]. Já o "mercado da água" é o que está mais incipiente, embora existam projetos de sua exportação em navios-tanque como alternativa viável e interessante (Becker, 2004). A respeito da água, Castro (2010) mostra que alguns grupos já têm conseguindo inserção na região, como, por exemplo, o Suez-Vivendi, que tem participado dos projetos hidrelétricos na região (caso de Belo Monte - Xingu).

No que se refere aos governos estaduais, Becker (2004a) afirma que sua emergência, a exemplo da cooperação internacional e da sociedade civil, está relacionada, entre outras coisas, ao esgotamento das políticas de desenvolvimento regional implementadas pelo governo federal e a retração dos investimentos do capital privado na região. Ressalta, contudo, que esse agente é de suma importância na atualidade, inclusive na produção de estratégias diferenciadas de desenvolvimento, como demonstram as experiências do Acre e do Amapá, em que se busca aliar o uso conservacionista da floresta com um "neo-extrativismo" moderno e rentável que busca avançar no debate da cidadania com a incorporação da floresta no debate (ideia de florestania das populações tradicionais do Acre). Além desse modelo conservacionista da

floresta, a autora afirma que existem dois outros, o modelo extensivo, característico do Pará, Mato Grosso, Tocantins e Maranhão, que é desejado pelos Estados de Rondônia e de Roraima, embora suas áreas preservadas não permitam, e o modelo do Amazonas, em que convive uma forte concentração econômica e demográfica na metrópole com uma forte preservação ambiental no interior, apresentando, porém, um grande problema que é o da preservação ambiental sem preservação social.

Castro (2001; 2010) mostra que uma das transformações espaciais que tem sido levado a cabo na Amazônia, pouco debatida, refere-se ao processo de integração continental da qual a região tem participado ativamente. No governo do presidente Fernando Henrique Cardoso essa integração foi expressa por meio dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs), dentro dos Planos Brasil em Ação e Avança Brasil, que recupera uma concepção de intervenção do Estado fundamentada em grandes projetos de infraestrutura e prioriza amplamente o crescimento econômico. Assim, na Amazônia os programas previstos estavam centralizados nos eixos Arco Norte e Madeira-Amazonas com projetos de infraestrutura de transporte, de energia e de comunicação, além de atividades que procuram fazer a exploração dos recursos florestais e hídricos (Castro, 2001). Concretamente, no Arco Norte tem-se a ligação do Amapá com a Guiana Francesa e a previsão de interconexão com o Suriname, Guiana e Guiana Francesa; no Madeira-Amazonas os projetos principais são os do Urucu-Porto Velho e Coari-Manaus, com a pavimentação de diversas rodovias, e a ampliação de aeroportos e terminais fluviais em Manaus, Porto Velho e Santarém (Becker, 2004).

O projeto Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) está fundamentado na crença de que se por um lado o Brasil é possuidor de uma grande costa atlântica que lhe permite acesso facilitado aos mercados norte-americanos e europeus, de outro lado é necessário avançar na busca da costa do Pacífico, principalmente devido à emergência do grande mercado asiático. Nessa perspectiva, a Iirsa é uma tentativa de superar os obstáculos de uma geografia física dos países que compõem a bacia amazônica, criando um corredor de exportação para os produtos agrícolas, minerais,

florestais, hídricos e energéticos que a região tão densamente possui. Dois eixos compõem a dimensão da integração amazônica: Eixo Amazonas (Brasil, Colômbia, Equador e Peru) e Eixo Escudo Guianense (Brasil, Guiana, Suriname e Venezuela). Na avaliação de Castro (2010), o grande problema do projeto IIRSA é que, ao invés de contribuir para uma integração latino-americana com base nos interesses dos povos do continente, por meio do exercício de uma soberania democrática e como forma de recuperar o que séculos de colonialismo e de política imperial arrebatou, mais uma vez o que se assiste são os interesses empresariais e exógenos colocados acima dos interesses sociais, étnicos e regionais.

Para a concretude da Iniciativa, Becker (2004) mostra que a dinâmica da natureza não obedece aos limites político-territoriais, o que exige que se pensem políticas integradas entre os diferentes países. Em algumas regiões do mundo esse fato tem gerado conflitos geopolíticos, mas na Amazônia tem se desdobrado em cooperações como, por exemplo, o Tratado de Cooperação Amazônica (TCA) como Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA). De um lado destaca a importância econômica dessa integração, mostrando as complementaridades econômicas e o alargamento do espaço econômico nacional, por meio de articulações comerciais com o Grupo Andino, de outro lado, enfatiza o papel da escala do capital natural (mercados do ar, da vida e da água), que se constitui num trunfo para o desenvolvimento adequado com uso de tecnologias avançadas desses membros e num poderoso fator de barganha no cenário econômico e político global.

A discussão sobre integração da Amazônia sul-americana, aliada às recentes preocupações com o combate às atividades ilícitas atribui às fronteiras um novo papel estratégico (Becker, 2004). Nesse contexto, apesar de apresentar a mais baixa densidade de ocupação da região, essa faixa – denominada de Faixa de Fronteira[7] – não é homogênea e se apresenta distinta da concentração populacional da faixa sudoeste da região e em alguns pontos isolados, explicada pelas capitais estaduais, de municípios produtivamente mais dinâmicos, seja devido às atividades legais, seja às ilegais. Além de ter sido "significativa, no contexto fronteiriço, a magnitude do processo de

municipalização que ocorreu na década de 1990, em consonância com o restante da Amazônia, processo acompanhado de crescimento urbano" (Becker, 2004, p. 57-58).

Na fronteira, aparecem como pontos estratégicos de afirmação da soberania nacional as cidades-gêmeas, ou seja, cidades vizinhas localizadas dos dois lados da fronteira e que apresentam grau de interatividade (rede de relações) bastante particular. Essas localidades não se encaixam precisamente nos limites político-administrativos delimitadores das fronteiras territoriais dos países (Machado, 2005), porém se apresentam articuladas, embora muitas vezes precariamente, por sistemas rodoviários, aeroviários e hidroviários, tanto nas escalas regional, nacional e internacional (Becker, 2004).

Para analisar a configuração da rede urbana Amazônia nesse início de século XXI é relevante o estudo realizado pelo IBGE (2008) denominado Regiões de Influência das Cidades 2007 (REGIC), cujo objetivo central é investigar os níveis superiores da rede urbana a partir dos aspectos de gestão federal e empresarial e da dotação de equipamentos e serviços. Este estudo tem como objetivos específicos: 1) identificar os pontos do território a partir dos quais são emitidas decisões e é exercido o comando em uma rede de cidades e 2) identificar os níveis mais baixos da rede e delimitar as regiões de influência. Nesse estudo a Amazônia aparece como a região brasileira que mais se transformou nas últimas três décadas, acompanhando de perto o processo de ocupação do território nacional. Enquanto no topo da rede urbana brasileira se verificou poucas alterações nesse período (destaca-se apenas a ascensão de Manaus e Brasília à condição de metrópole), na região amazônica emergiram diversos centros, principalmente na escala intermediária, tais como as capitais regionais – Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Marabá (PA), Santarém (PA), Macapá (AP) e Imperatriz (MA) – e os centros sub-regionais – Sinop (MT); Ji-Paraná, Vilhena, Cacoal e Ariquemes, em Rondônia; Tucuruí, Paragominas e Itaituba, no Pará.

Ainda segundo esse estudo, as principais mudanças ocorreram de um lado, em função do adensamento ou da emergência de redes em área que anteriormente eram rarefeitas e, de outro lado, devido ao fortalecimento das

capitais estaduais. Dessa forma, algumas mudanças que apareciam como tendências, no estudo anterior (1993), acabaram se consolidando e provocando alterações na estrutura da rede[8]. A esse respeito Sathler, Monte-Mor e Carvalho (2009) afirmam que, por mais que a rede urbana regional tenha conseguido estruturar uma hierarquia urbana aparentemente similar à das demais regiões do Brasil, com centros regionais e locais visivelmente distinguíveis, não se pode deixar de considerar que suas dinâmicas demográficas, socioeconômicas e espaciais são distintas.

Ao analisarem a dinâmica urbana da região entre 1990 e 2007, Sathler, Monte-Mor e Carvalho (2009) destacam que, acompanhando a tendência brasileira, houve um grande crescimento no número de novos municípios na região (255), destacando-se o fato de que a maioria deles tem população inferior a 20 mil habitantes, podendo-se afirmar que a participação do percentual dessa faixa de tamanho aumentou em prejuízo das outras, inclusive, chegando muito próximo dos valores existentes na região em 1970. Paralelamente, houve também uma tendência ao aumento tanto do número de municípios com mais de 100 mil habitantes, passando de 19 para 24 (2000-2007), quanto daqueles com população entre 50 e 100 mil habitantes, que passaram de 43 a 49 no período em questão. Os autores esclarecem que, por mais que tenha ocorrido uma expansão urbana e demográfica na Amazônia, ela acabou sendo mais intensa ao longo das rodovias e se concentrando nas porções Sul, Sudoeste e Leste da região e nos contornos do rio Amazonas até Manaus, deixando praticamente pouco ocupada um grande pedaço da região, especialmente o Sudoeste do Pará, grande parte do Estado do Amazonas e da margem superior do rio Amazonas, do Sul de Roraima até o Norte do Amapá. Segundo eles, porém, tem havido uma interpretação equivocada dessas mudanças, senão vejamos:

> As recentes transformações [...] têm gerado interpretações que muitas vezes não condizem com a realidade urbano-regional, apoiadas na falácia de que as cidades amazônicas já não estariam organizadas em um modelo simplificado de rede urbana, o qual teria sido rompido com a introdução de novas cidades médias e com o surto de crescimento de pequenos municípios da região (Sathler; Monte-Mor; Carvalho, 2009).

Como alternativa a essas interpretações os autores buscam sustentar outra hipótese, a de que na Amazônia a integração econômico-espacial gerada pelo processo de globalização não foi capaz de diminuir significativamente as distâncias existentes entre as pequenas cidades e aquelas dos demais níveis hierárquicos das redes urbanas, devido aos atritos que reduzem ou impedem a permanência de diferentes tipos de fluxos. Neste sentido, afirmam que é preciso considerar a situação de fragilidade em que se encontram essas redes urbanas amazônicas, devido, principalmente, à existência de impedimentos ao fluxo de pessoas, mercadorias e serviços, tais como: as grandes distâncias, que separam as capitais das demais cidades e vilas; a carência de infraestrutura nos setores de transporte e comunicação em grande parte do território amazônico; e a grande proporção de população desprovida de recursos materiais e educacionais fundamentais para permitir o seu acesso nos diferentes tipos de fluxos.

Em face dessa situação supracitada é que Sathler, Monte-Mor e Carvalho (2009) argumentam que Belém e Manaus não têm condições de organizarem o território amazônico de modo a fazer a intermediação dos pequenos e médios núcleos com o restante do país, da América do Sul ou do mundo. Os dados indicam a fragilidade dessas metrópoles em ordenar a rede urbana regional. De um lado, Manaus tem uma intensidade de relacionamentos superior a de Belém, ainda que os mesmos se deem na grande maioria das vezes em relações extra-regionais, uma vez que Manaus mantém apenas 2,22% dos seus relacionamentos com o seu próprio Estado do Amazonas. De outro lado, Belém (com 1.575 relacionamentos) tem intensidade de relacionamento bem maior com as cidades da rede urbana regional do que Manaus (com apenas 554), além do que tem uma intensidade de relacionamento com seu próprio estado em 20,58% dos casos. Além desses aspectos, os autores fazem notar que a intensidade de relacionamento das duas metrópoles é maior com São Paulo e Rio de Janeiro do que entre si, indicando, assim, uma baixa integração regional.

Para a organização do território brasileiro, tendo em vista a construção de uma regionalização nas escalas macrorregional e sub-regional capaz de propiciar e subsidiar a escolha e a localização de investimentos, foi elaborado

um estudo voltado, fundamentalmente, para subsidiar políticas públicas de planejamento do desenvolvimento territorial (Brasil, 2008). A necessidade de articular políticas públicas levando em consideração a relevância do papel desempenhado pelas cidades nesse processo de organização levou à utilização de critérios econômicos, ambientais e sociopolíticos para definição das regiões, em razão de sua força polarizadora para uma determinada área de influência, apostando-se em estratégias de desconcentração com o desenvolvimento mais equilibrado.

Assim, a Amazônia Legal foi separada em diversos "territórios estratégicos", com suas respectivas macrorregiões, macropolos e subpolos. O primeiro desses territórios é o Bioma Florestal Amazônico, caracterizado por baixo nível de ocupação humana e por apresentar como desafios principais, a compatibilização do aproveitamento da biodiversidade com a sustentabilidade e a geração de riqueza e renda com o impedimento da antropização, por meio da criação de novas cidades, com padrões produtivos existentes na região, especialmente a agropecuária. Ressalta-se que dentro desse bioma se encontra a macrorregião polarizada por Manaus, que faz parte dos onze macropolos consolidados do Brasil (junto com Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Goiânia, Salvador, Recife e Fortaleza), e possui significativa força ordenadora de seu entorno, mesmo assim tendo que receber investimentos no sentido de redirecionar seu crescimento para promover a integração regional, a pesquisa concentrada no aproveitamento dos recursos naturais (conhecimento endógeno com forte incorporação de valor ambiental) e o turismo ecológico, tornando-se um paradigma de "cidade da floresta". O estudo propôs ainda o fortalecimento de uma rede de subpolos[9] seguindo os contornos da floresta (Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Boa Vista e Macapá) e os extremos da rodovia Cuiabá-Santarém (Sinop e Santarém), que funcionaria como "centros de controle geopolítico", uma forma de impedir a ocupação predatória da floresta e garantir o controle territorial da região, e como "centros geradores de conhecimento", servindo de suporte à produção de conhecimentos com base no mais recente padrão científico e tecnológico.

O segundo território é Litoral Norte-Nordestino, uma área de ocupação antiga que se caracteriza por apresentar elevado grau de urbanização, alta densidade demográfica e baixo nível de renda. Por se tratar de uma área com grandes metrópoles (Salvador, Recife e Fortaleza), além de grandes e médias cidades, não se deve induzir ainda mais o seu crescimento urbano, porém, pela escala da urbanização que apresenta, pode ser considerada uma área propícia a programas de desenvolvimento fundados no padrão urbano-industrial, com a presença de atividades de serviços e com o turismo. A macrorregião bipolarizada[10] por Belém e São Luís, faz parte desse território estratégico, sendo vistos como novos macropolos (juntamente com Palmas, Uberlândia, Campo Grande, Cuiabá e Porto Velho), espaços com significativas carências estruturais que devem ser supridas a partir de densos investimentos públicos, principalmente no setor de serviços, a fim de que seja reforçado o seu papel primaz no desenvolvimento da região (Brasil, 2008).

O terceiro dos territórios estratégicos, segundo Brasil (2008), é o Centro-Norte, uma área formada por cerrados orientais, com menores índices de desenvolvimento, com ocupação mais recente e com baixos níveis de renda. Dele deseja-se destacar apenas a presença dos novos subpolos estratégicos de Araguaína (TO), Imperatriz (MA) e Marabá (PA), que apresentam forte potencial de integração do Pará, Maranhão e Tocantins numa única região articulada, que tem nos transportes multimodais seu principal eixo indutor de ocupação e desenvolvimento, sob o comando bipolarizado de Belém e São Luís.

Mesmo sem dispor-se de uma avaliação mais aprofundada da performance de políticas públicas territoriais, observa-se que diante da identificação do que foi considerado um forte potencial para configuração de uma "rede de cidades policêntricas". O que torna o território como centro das políticas de planejamento evitando que sejam pensadas e praticadas de forma fragmentada/setorizada (urbano, regional, ambiental etc.). O esforço foi criar subsídios para uma concepção de planejamento dentro de uma visão totalizadora e relacional, demandando, portanto, a efetiva reorientação do ordenamento territorial na região, já tentada em outras ocasiões.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desvendar o significado da cidade na Amazônia neste final da primeira década do século XXI demanda o exame das políticas de desenvolvimento regional e sua inserção na economia nacional. A história revista aqui trata do processo de colonização da Amazônia motivado inicialmente por pretensas preocupações sociais em operação, mesmo antes do período ditatorial. A região era considerada como capaz de participar de um esforço de promoção da segurança nacional diante da "indisponibilidade" de terras no país, da fome e da pobreza no Nordeste e de situações de desigualdades intra e inter-regionais.

Os projetos de colonização governamentais, como os que foram implantados ao longo das rodovias da região, além de diversos projetos de colonização privada com subsídios estatais, acabaram associados à criação de nódulos urbanos, à distribuição, a grilagem e a venda de terras. Por outro lado, algumas mudanças que reorganizaram o papel das capitais e das cidades ligadas a esses eixos de transporte, acabaram consolidando e relativizando o papel das cidades na consecução de políticas de desenvolvimento. Na verdade, a estrutura da rede urbana vem servindo mais ao mercado que a sociedade.

Os grandes projetos de exploração de recursos naturais, principalmente minerais e energéticos levaram a construção de cidades novas, de forma planejada ou não, para as quais foram imprescindíveis financiamentos e apoio governamental. Da mesma forma, diversas cidades antigas, que se encontravam estagnadas ou que nunca tiveram maior importância, ao serem cortadas incorporadas neste pretenso projeto modernizador, seja pela simples presença de acesso, mesmo que precário a rodovias, foram revigoradas ou valorizadas.

Forjou-se, assim, uma rede urbana de fronteira, na qual perdura ao longo da história, marcante fragilidade nas relações entre as cidades, causada por dificuldades de ordem infra-estrutural, social e institucional. Sejam as grandes distâncias que não foram vencidas pelas redes de transporte e comunicação entre as pequenas cidades e as de hierarquia superior, causando impedimentos a realização de fluxos de pessoas, mercadorias e serviços, as grandes distâncias entre as capitais e demais localidades dificultam ainda mais acesso da população a recursos materiais e educacionais pela precarização do trabalho e baixíssimos níveis de renda existentes na região.

Diante dos indícios da frustração para com a implantação da estratégia civilizatória na Amazônia, observa-se que o Estado, bem como os grupos privados, parecem ignorar a trajetória dos efeitos das politicas públicas postas em prática à revelia da integração de conhecimentos e experiências locais ao mercado global, o que resulta em uma rede urbana na Amazônia destituída de uma participação conforme o alardeado paradigma científico-tecnológico, que tem como base logística, necessariamente, as cidades e depende da capacidade da sociedade amazônica alcançar o que foi denominado por Becker (2008) da condição de produzir para conservar. Ignora-se o papel fundamental das cidades no desenvolvimento regional como centros de organização das relações sociais e da produção, apesar das iniciativas recentes no âmbito das políticas públicas de romper com o atraso e a estagnação econômica existente em grande parte do território regional.

Juntamo-nos ao esforço teórico de autores que de longa data se debruçam sobre a região e propõem alternativas para a participação da cidade no projeto de sociedade da Amazônia, sujeitas a frustrações, manipulações, poucos avanços e muitos retrocessos, não pela polarização da cidade contra o natural, mas conforme a posição defendida por Becker (2008) de que a região necessita de mobilização, inclusive da cidade para alçar ao estágio de produzir para preservar, o que está alinhado à ideia de que há, sim, exequibilidade de cidades na/da floresta, conforme Trindade Jr. (2013), desde que com responsabilidade socioterritorial; assim também como Oliveira (2014) defende que a cidade pode servir como base de um novo projeto civilizador que reforce modos de vida alternativos existentes na região. É fato que a cidade cumpriu um papel, positivo ou nem tanto, de garantir o projeto geopolítico do Estado na região e, também, garantiu os interesses voltados à reprodução econômica do capital, principalmente, o produtivo-industrial.

Nessa primeira década do século XXI é de se propor um exame mais preciso em torno do assujeitamento da cidade à reprodução de um modelo de criação de infraestrutura voltada à circulação, bem como da produção de energia para atender interesses exógenos. Com a chegada de novos agentes econômicos na região, faz-se necessário empoderar a sociedade para a

conquista da própria cidade, a despeito dos interesses econômicos do agronegócio, da exploração mineral, da dotação de logística e da ação do capital financeiro-imobiliário. A instrumentalização da sociedade deve se utilizar da capacidade de resistência que as cidades da Amazônia detêm para garantirem a sua sociedade.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno. Direitos territoriais e étnicos: as estratégias dos agronegócios na Amazônia. In: ZHOURI, Andréa; LASCHEFSKI, Klemens (Orgs.) **Desenvolvimento e Conflitos Ambientais.** Belo Horizonte: UFMG, 2010.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno; ACEVEDO MARIN, Rosa. Campanhas de desterritorialização na Amazônia: o agronegócio e a reestruturação do mercado de terras. In: BOLLE, Willi; CASTRO, Edna; VEJMELKA, Marcel; **Amazônia:** região universal e teatro do mundo. São Paulo: Globo, 2010.

BECKER, Bertha K. **Amazônia.** 6. ed. São Paulo: Ática, 1998.

_____. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

_____. Fronteira e urbanização repensadas In: BECKER, Bertha K; MIRANDA, Mariana; MACHADO, Lia Osório. (Orgs.) **Fronteira amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília: Editora da UNB, 1990.

_____. Uma nova regionalização para pensar o Brasil? In: LIMONARD, Ester; HAESBAERT, Rogério; MOREIRA, Rui. (Orgs.) **Brasil, século XXI** – por uma nova regionalização? São Paulo: Max Limord, 2004a.

_____. Pensando o futuro da Amazônia: o papel das cidades em produzir para conservar. In: BATISTELLA, Mateus; MORAN, Emilio F.; ALVES, Diógenes S. (Orgs.) **Amazônia**: natureza e sociedade em transformação. São Paulo: Edusp, 2008.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Estudo da dimensão territorial para o planejamento**: volume III – Regiões de referência. Brasília: MP, 2008.

BROWDER, John O; GODFREY, Brian J. **Cidades da floresta**: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira. Manaus: EDUA, 2006.

BUNKER, Stephen. Os fatores espaciais e materiais da produção e os mercados globais. In: COELHO, Maria Célia Nunes; MONTEIRO, Maurílio de Abreu. **Mineração e Reestruturação Espacial da Amazônia.** Belém: NAEA, 2007.

CANO, Wilson; GUIMARÃES NETO, Leonardo. A questão regional no Brasil: traços gerais de sua evolução histórica. **Pensamiento Iberoamericana,** Economia Política, Madri, Instituto de Cooperation Iberoamericana, n. 10, p. 167-184, 1986.

CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo.** 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.

CARVALHO, David Ferreira. Industrialização tardia e grandes projetos. In: D'INCAO; Maria Ângela; SILVEIRA, Isolda Maciel. (Orgs.) **Amazônia e a crise da modernização**. 2. ed. Belém: MPEG, 2009. Coleção Eduardo Galvão

CASTRO, Edna. Políticas de Estado e atores sociais na Amazônia contemporânea. In: BOLLE, Willi; CASTRO, Edna; VEJMELKA, Marcel; (Orgs.) **Amazônia:** região universal e teatro do mundo. São Paulo: Globo, 2010.

_____. Estado e políticas públicas na Amazônia em face da globalização e da integração de mercados. In: COELHO, Maria Célia Nunes; CASTRO, Edna; MATHIS, Armin; HURTIENNE, Thomas. (Orgs.) **Estado e políticas públicas na Amazônia:** gestão do desenvolvimento regional. Belém: CEJUP, 2001.

COELHO, Maria Célia Nunes. Política e gestão ambiental (des)integrada dos recursos naturais na Amazônia oriental. In: COELHO, Maria Célia Nunes; SIMONIAN, Lígia; FENZL, Norbert. (Orgs.) **Estado e políticas públicas na Amazônia**: gestão de recursos naturais. Belém: Cejup, 2000.

COSTA, José Marcelino Monteiro da. Ocupação, integração e desenvolvimento da Amazônia: 60 anos de ação federal. In: MENDES, Armando Dias. (Org.) **Amazônia, terra e civilização**: uma trajetória de 60 anos. 2. ed. rev. aum. Belém: BASA, 2004.

D'ARAÚJO, Maria Celina. Amazônia e desenvolvimento à luz das políticas governamentais: a experiência dos anos 50. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, ano 7, n. 19, p. 40-55, jun. 1992.

DINIZ, Clélio Campolina. Impactos territoriais da reestruturação produtiva. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiros. (Org.) **O Futuro das Metrópoles**: desigualdades e governabilidade. Rio de Janeiro: Revan/Fase, 2000.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

HURTIENNE, Thomas (Org.) **Estado e Políticas públicas na Amazônia**: gestão do desenvolvimento regional. 2. ed. Belém: Cejup, 2001.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência de cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira. **Cadernos do IPPUR,** Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 109-138, jan./jul. 1999.

MACHADO, Lia Osório. Estado, territorialidade, rede. Cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. SILVEIRA, Maria Laura. **Continente em chamas**: globalização e território na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 143-284

OLIVEIRA, Francisco. A reconquista da Amazônia. In: D'INCAO; Maria Ângela; SILVEIRA, Isolda Maciel. (Org.) **Amazônia e a crise da modernização**. 2. ed. Belém: MPEG, 2009. Coleção Eduardo Galvão

OLIVEIRA, José Aldemir. As cidades da natureza, a natureza das cidades e o controle do território. Disponível em: www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Jose%20Aldemir%20de%20Oliveira.pdf. Acesso em 10 set. 2015.

SATHLER; MONTE-MOR; CARVALHO. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Revista Nova Economia**, Belo Horizonte, ano 19, nº 1, p. 11-39, jan.-abr., 2009.

TOCANTINS, Leandro. **Amazônia:** natureza, homem e tempo. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro. Das "cidades na floresta" às "cidades da floresta": espaço, ambiente e urbano diversidade na Amazônia Brasileira. **Papers do Naea,** Belém, nº 321, p. 1-22, dezembro, 2013.

VELHO, Otávio Guilherme. **Frentes de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

VERGOLINO, José Raimundo; GOMES, Gustavo Maia. Metamorfose da economia amazônica. In: MENDES, Armando Dias. (Org.) **Amazônia, terra e civilização**: uma trajetória de 60 anos. 2. ed. rev. aum. Belém: BASA, 2004.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: UFPR, 2004.

NOTAS

1. Apesar de resultados deixados pela SPVEA na região, tais como a modernização portuária por meio da criação dos Serviços de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAPP), do financiamento para algumas indústrias de base urbana, é o caso da FOSNOR, de fósforo, da GELAR de sorvetes, da NORTINTAS de tintas e a CERPASA, de cerveja, o suprimento regular de energia na capital paraense, a SPEVEA alterou a estrutura urbana na região e a integração da região ao restante do país, com a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010) (Costa, 2004).

2. A SUDAM e o BASA fazem parte das transformações institucionais ocorridas logo no primeiro governo militar, do general Castelo Branco, e que foram denominadas de "Operação Amazônia" (Costa, 2004) permanente nos governos militares, com o objetivo central da promoção da ocupação efetiva do território, a sua integração à economia nacional, o crescimento econômico regional e o predomínio da soberania nacional, dispôs da concessão de incentivos fiscais na região com a regulamentação da Zona Franca de Manaus como uma área de livre comércio e de incentivos fiscais e construiu e delimitou a área da Amazônia ocidental e estabeleceu a Faixa de Fronteiras (Costa, 2004).

3. Para se ter uma visão mais concreta desse processo, Machado (2002) demonstra que dos 950 projetos aprovados pela SUDAM, 631 estavam voltados para a pecuária, para fazendas com o tamanho médio de 24 mil hectares, em segundo lugar, para projetos voltados à exploração madeireira.

4. As economias extrativas se fundamentam na extração de recursos naturais mais do que na criação de valor por meio do trabalho, participando da economia mundial com o fornecimento de matérias-primas indispensáveis para as economias produtivas que, por outro lado, se fundamentam, principalmente, na agregação de valor aos produtos por meio de tecnologia e na verticalização industrial (Bunker, 2007).

5. Por exemplo, o ferro que durante décadas custava 17 dólares a tonelada, duplicou de preço no período indicado; o ferro gusa triplicou de preço recentemente, favorecendo a disseminação das carvoarias; da mesma forma ocorreu com os grãos e a celulose (Almeida, 2010).

6. O melhor exemplo desse mercado que tem gerado tecnologia na região foi o PROBEM, que instalou em Manaus o Centro de Biotecnologia da Amazônia (CBA), mas que ainda não possui uma equipe de pesquisadores na proporção necessária para seu funcionamento.

7. A Amazônia corresponde à fronteira norte, cujos limites são feitos com sete países da América do Sul e tem a maior extensão dos segmentos fronteiriços do Brasil, com 70% da sua fronteira terrestre (Becker, 2004).

8. Manaus teve sua área de influência reduzida em função da ascensão de Porto Velho à condição de capital regional B, incorporando Rio Branco (capital regional C), inclusive expandindo-se para dentro do próprio estado do Amazonas e vinculando muito mais a São Paulo e Brasília. Diferente da rede urbana de Manaus, que concentra a maior parcela de sua população (47,3%) e de seu PIB (75,5%) na metrópole, e que tem sua área de influência restrita ao seu estado e ao de Roraima, a partir da capital regional de Boa Vista; a rede urbana de Belém tem como área de influência o seu próprio estado, juntamente com o Estado do Amapá e uma pequena parcela do Maranhão (IBGE, 2008).

9. No conjunto das onze macrorregiões foram selecionados vinte e dois subpolos, com o objetivo de que os mesmos pudessem contribuir ainda mais para ordenar o território, para facilitar a integração nacional e para criar centros de produção, consumo, controle e geração de conhecimento (Brasil, 2008).

10. De acordo com o estudo, essa definição está relacionada ao fato de se verificar características de bipolaridade no espaço amazônico e pré-amazônico oriental, sob o comando de São Luis e Belém.

Centenário de ações desenvolvimentistas, grandes projetos de infraestrutura e a reconfiguração do território em Porto Velho-Rondônia[1]

Luciana Riça Mourão Borges

INTRODUÇÃO

Este artigo visa apresentar uma discussão acerca do centenário das ações desenvolvimentistas no território rondoniense, sobretudo na cidade de Porto Velho, passando da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré até as atuais usinas hidrelétricas do rio Madeira a partir do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

As políticas territoriais para Rondônia estão diretamente relacionadas com as implantadas em toda a região amazônica, uma vez que as iniciativas governamentais tinham como objetivo expandir sua atuação, dominar o território tido como "vazio" e ampliar o campo econômico do país. Para tanto, Rondônia entra, junto com o estado do Pará e o sul do Amazonas, no foco de implantação dessas políticas. São projetos de mineração, construção de ferrovias, implantação de estradas e hidrelétricas, além dos projetos de colonização.

Por haver nesse estado características de ocupação e políticas territoriais semelhantes aos que ocorreram na Amazônia como um todo, a colonização e a exploração dos recursos naturais constituem objetivos específicos dessas políticas, que na realidade pretendiam "abastecer" economicamente o país e "desenvolver" socialmente a região. Porém, os fracassos da maioria desses projetos configuraram um modelo amazônico sobre o qual se materializam diversos conflitos territoriais. Tais ações geraram uma intensa degradação ambiental e não permaneceram de maneira sustentada como propostas eficazes para um real desenvolvimento regional. Dentro desse contexto, surgem as infraestruturas, que, ao mesmo tempo em que permitem a colonização, circulação de produtos e produção de energia e mineração, geram efeitos negativos tanto para o ambiente quanto para as sociedades locais, atingidas direta ou indiretamente.

Gutberlet (2002) discute os impactos territoriais para Amazônia em um elenco desses principais programas e projetos, entre os quais a Expansão das Infraestruturas Viárias e Portuárias é responsável pelo intenso desmatamento, cortes de estrada, construção de canais, poluição hídrica por contaminantes e assoreamento (principalmente nos igarapés), incentivo à migração e aumento de demandas e impactos socioambientais urbanos. Uma vez que tratamos desses impactos, podemos pensar como o Estado atua no território, implantando essas políticas territoriais e exercendo sua "soberania", porém atrelada a outros agentes.

Na Amazônia, a atuação do Estado é, sobretudo, marcante no período que compreende o séc. XX, e está condicionada às questões geopolíticas mundiais. Nesse tempo-espaço são implantadas as primeiras políticas territoriais, as quais, em hipótese, foram a base para a atual configuração territorial existente nessa região. Para isso, trazemos aqui um breve elenco desses principais projetos com suas respectivas cronologias (Quadro 1):

Quadro 1: Grandes projetos territoriais e obras na Amazônia entre os séculos XX e XXI

Principais obras e projetos territoriais	Data de construção*
Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	1907-1912
Linha de Telégrafo (Comissão Rondon)	1908-1915
Rodovia Belém-Brasília	1958
BR-364 (Cuiabá-Porto Velho)	1960
Zona Franca de Manaus	1967
Programa de Integração Nacional (PIN)	1970
BR-163 (Cuiabá-Santarém)	1971
Rodovia Transamazônica	1972
BR-319 (Porto Velho-Manaus)	1973
Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia)	1974
BR-153 (Belém-Brasília)	1974
Programa Grande Carajás	1980
Companhia Vale do Rio Doce (instalada na Amazônia)	1980

Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil (Polonoroeste)	1981
Hidrelétrica de Tucuruí	1984
Estrada de Ferro Carajás	1985
Programa Calha Norte	1985
Hidrelétrica de Balbina	1988
Hidrelétrica de Samuel	1989
Gasoduto de Urucu (Manaus-Coari-Urucu)	2009
Rodovia Interoceânica (Saída para o Pacífico)	2011
Ponte sobre o Rio Negro (Manaus-Iranduba)	2011
Hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau	2011 (em andamento)
Ponte sobre o rio Madeira (extensão da BR-319)	2011 (em andamento)

* Datas aproximadas, extraídas de *sites* de *internet*, e das demais fontes bibliográficas.
Fonte: Adaptado de Becker (1990), Gutberlet (2002), Fearnside (2004), Monteiro e Coelho (2004). Organizado por Luciana Riça Mourão Borges

Apresentamos os principais empreendimentos de grande porte implantados na Amazônia, recortando em seguida os projetos localizados em Rondônia. Seus impactos são consideráveis, atingindo as populações locais, bem como pelas condições difíceis de trabalho para aqueles que fizeram desses projetos sua nova fonte de renda, uma vez que migraram e modificaram completamente seus hábitos de vida. Em várias das áreas de entorno das obras ora relacionadas e na sua instalação física, em muitos casos, houve a expulsão de moradores locais. Em Rondônia, o que deu origem ao atual Movimento de Atingidos por Barragens (MAB-RO) foi a desapropriação de camponeses da área da construção da usina de Samuel, entre 1985 e 1995.

Dentro do conjunto das políticas territoriais mencionadas no quadro 1, o mesmo ocorreu, mas os processos se deram de forma diferente, uma vez que existia a exploração mineral ou colonização agrícola até finais da década de 1990. Nesse caso há o surgimento das empresas agrícolas e os agentes governamentais do Incra, e consequentemente o surgimento de concentradores de terras, juntamente com os programas de colonização agrária financiados pelo Governo.

A relação contraditória pode ser manifestada pela classe dominante que abarca a elite política, também constituída pelo empresariado, comércio, indústria e o agronegócio, agentes esses que detêm o poder sobre a classe dominada e que influenciam direta e indiretamente no território. Podemos identificar tal situação em Rondônia. Viana (2006, p. 4) nos contribui dizendo que interesses capitalistas estão representados pelo Estado capitalista, de modo a repor a mão-de-obra trabalhista, mediar e reduzir conflitos sociais e bloquear o declínio desse modo de produção, o que garante que as relações capitalistas sejam reproduzidas.

Entendemos o território como um produto da contradição entre diversas relações de poder (Souza, 2011). Todavia, nossa análise tem como intento compreender como se dá a articulação entre o Poder Público e o setor privado para atender aos interesses de classe, em que o território se constitui como espaço de poder exercido por esses agentes. Sobre isso Low-Beer (2002, p. 67-69) nos responde dizendo que

> [...] o Governo utilizava o investimento nos setores habitacional e de infra-estrutura urbana nos momentos em que as crises econômicas exigiam a ativação do setor da construção civil visando injetar rapidamente um novo dinamismo na economia e ao mesmo tempo promovendo a legitimação da ação governamental junto à população, com o objetivo de superar as crises de credibilidade política. Investindo maciçamente nos setores de infra-estrutura garantia as condições de reprodução do capital, o que resultou no reforço do setor produtivo estatal, até muito recentemente o maior responsável pelo ritmo de desenvolvimento econômico do País. [...] Para compreender a trajetória das políticas públicas no Brasil, é preciso ter claro que o Estado brasileiro

> sempre teve uma orientação intervencionista e/ou desenvolvimentista, exercendo um papel ativo na formulação das diretrizes econômicas, desenhadas de forma a viabilizar o capitalismo industrial e financeiro. [...] Para tanto, providenciou a infra-estrutura necessária para a iniciativa privada e forneceu os insumos necessários aos empreendimentos que sustentaram o processo de desenvolvimento. (…) No período do Pós-guerra, a estratégia de desenvolvimento nacional incentivou a industrialização, baseada na substituição de importações. Dentre as proposições centrais dessa estratégia se destacam a intervenção do Estado na provisão de infra-estrutura, o protecionismo de determinados ramos industriais, e a supervalorização das taxas de câmbio, visando beneficiar as importações de insumos. Neste sentido, a economia industrial que se constituiu no Brasil nos últimos 50 anos, baseou-se numa forma de intervenção pública destinada a propiciar uma ação relativamente integrada do capital estatal associado a capitais privados - ora nacionais ora estrangeiros. Do ponto de vista econômico, ocorriam periodicamente dois movimentos alternados: ora de crescimento econômico, ora crise e de endividamento (interno e externo).

Assim, surgem algumas questões pertinentes, sendo possível transitar sobre o entendimento de como essas relações sociais determinam as ações no território a partir de interesses e projetos, e quais os agentes que fazem parte da tomada de decisões políticas.

A partir desse momento, a atenção se volta para a seguinte pergunta: o que motiva a estratégia formulada em nível estatal/governamental para a implantação de políticas territoriais na região de fronteira? Partindo para uma análise mais específica acerca dos conceitos previamente elencados, trazemos algumas questões básicas.

A LINHA DE TELÉGRAFO, A BR-364 E O NOVO ELDORADO

Desde a chegada dos primeiros bandeirantes (no séc. XVI), a Amazônia tem sido palco de grandes transformações territoriais. Todavia, em períodos mais recentes (séc. XX e início do séc. XXI) as dinâmicas territoriais têm se dado a partir de projetos pensados para a região amazônica, como a abertura de vias

de acesso, implantação de obras de infraestrutura e o estabelecimento de programas de ocupação. Nesse caso, a implantação de empreendimentos intervém no território proporcionando uma nova dinâmica, caracterizada pela mobilização intensa de capital e de populações.

Ao fazer uma busca de documentos mais antigos sobre a ocupação do território hoje denominado Rondônia, antes pertencente aos estados do Amazonas e Mato Grosso simultaneamente, observamos que o desejo de integração sul-americana do país já existia antes mesmo da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré.

Isso pode ser entendido a partir de Martins Junior (2001, p. 168-169), em seu trabalho dedicado aos estudos sobre a Comissão Rondon e a construção de suas linhas telegráficas:

> Durante o longo período em que o Barão [do Rio Branco] esteve à frente do Ministério das Relações Exteriores, de 1902 a 1912, foram delimitados cerca de 5.062 km (sic) de fronteiras terrestres, a maior parte da Amazônia. Isso significa que já na primeira década do século XX, o "corpo da pátria estava completamente delimitado. [...] a origem dos projetos das ferrovias Madeira-Mamoré e Noroeste do Brasil encontra-se no processo de construção das fronteiras ocidentais do Império. Já a realização dos dois empreendimentos vincula-se às primeiras décadas republicanas e reflete um amplo programa territorial destinado a integrar as duas bacias hidrográficas, de modo a reforçar o pólo (sic) de Santa Cruz de la Sierra, que ao lado das cidades de Sucre e Cochabamba constituíam os vértices do triângulo geopolítico submetido, simultaneamente, às influências andina, platina e amazônica, e soldá-lo à vertente atlântica e ao sistema de comunicação amazônico.

Notemos que se compõe um contexto político e econômico amplamente diferenciado do que temos hoje, uma vez que naquele período existia um Estado territorial cujo objetivo era bem delimitar suas fronteiras e abrir caminhos à colonização e defesa do próprio território. Isso consiste num período pós-império com resquícios de um longo período colonial, embora o Brasil já tenha se transformado em uma república. As relações políticas e

econômicas também eram outras, uma vez que o Brasil se submeteu ao Tratado de Petrópolis[2] com a Bolívia, derivando daí a construção da EFMM para escoamento da produção boliviana via territórios brasileiros até o oceano Atlântico. As tentativas de integração sul-americanas daquela época também nos levam a investigar as tentativas de hoje, tal como o surgimento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), com seus eixos rodoviários, hidroviários e ferroviários.

À época da ferrovia Madeira-Mamoré, simultânea à implantação das linhas telegráficas de Rondon, imprimiam-se práticas e discursos muito semelhantes aos que temos hoje, um século mais tarde, num contexto econômico neoliberal de Estado moderno e democrático amplamente diferenciado do daquela época. Kohlhepp (2001, p. 27) nos exemplifica, dizendo que ao nominar o Avança Brasil por eixos de integração ou corredores econômicos e promover a ideia de um progresso do país a partir de concepções do crescimento econômico, o Governo atual se assemelha ao do período militar em que se avançou para a Amazônia com a exploração de seus recursos nas décadas de 1970 e 1980, durante o Programa de Integração Nacional (PIN).

Esse empreendimento (as linhas telegráficas) foi de grande importância por ter dado origem à principal via de acesso e desenvolvimento econômico da porção oeste da Amazônia, ou BR-364, e pelo surgimento de povoados e pequenos núcleos populacionais. Do mesmo modo, foi nocivo às populações locais, tais como quilombolas e indígenas, por atravessar seus territórios ainda desconhecidos formalmente para a legislação brasileira, embora o Marechal Rondon tivesse em sua ideologia o contato pacífico com os indígenas (Martins Junior, 2001).

A partir do governo Kubitschek, foram implantadas iniciativas tais como o Plano de Integração da Amazônia ao longo do território nacional pelo Plano de Metas, bem como a construção de estradas e, consequentemente, escoamento de minérios como o ouro e a cassiterita (Nunes, 2004; Costa, 2000).

Em 1956, por meio de um decreto, surge o Território Federal de Rondônia, apresentando-se como uma área completamente estagnada economicamente, apesar dos incentivos para o incremento de atividades de

agropecuária e subsistência para as poucas famílias que viviam no local, além da atividade garimpeira que se iniciara em alguns pontos da região (Teixeira e Fonseca, 2001; Kohlhepp, 2002). Nesse sentido, Moraes (2008, p. 100) acrescenta que

> A "região-problema" dos anos 50 é desfocada ao mesmo tempo que se revalorizam os espaços de fronteira com forte incentivo ao avanço das frentes pioneiras no Centro-Oeste e na Amazônia [...]. Pode-se dizer que a ocupação e ordenamento do espaço atuaram como eixo estruturador do planejamento governamental no período militar, um planejamento autoritário e profundamente centralizado. É fácil realizar uma leitura geográfica dos Planos Nacionais de Desenvolvimento, assim como é forte o conteúdo de geografia presente em outros documentos oficiais da época como o Plano de Integração Nacional ou o Plano de Desenvolvimento da Amazônia, todos tendo na espacialização das ações previstas o elemento de articulação intersetorial. Essa visão centrada no território fica bem evidente na estrutura institucional do aparelho de Estado adotada pela ditadura, com o agrupamento de todas as políticas territoriais – pela primeira e única vez na história brasileira – num único órgão executor, no caso o Ministério do Interior, que englobava agências tão distintas (como o INCRA, a FUNAI, o BNH, a SEMA, as Superintendências de Desenvolvimento Regional, entre outras), sendo o nexo entre tais instituições o fato de todas operarem políticas de produção e organização do espaço [...].

Entendendo esse primeiro momento com eventos importantes para a geohistória de Rondônia, faremos um enfoque maior nos períodos seguintes, o que nos permitirá observar que a nova configuração territorial constitui o resultado de um processo histórico cujos projetos específicos – com suas respectivas lógicas, agentes, funcionalidades e objetos – sobrepõem-se no território rondoniense (Santos, 2009). O rio, antes utilizado pelos caboclos, transforma-se em recurso para grandes hidrelétricas.

Desde o início da implantação das políticas territoriais modernizadoras da fronteira, a base da produção existente em Rondônia era a agricultura de subsistência, produção majoritariamente camponesa dos projetos de

colonização, além das atividades de garimpo de ouro e de cassiterita, porém com pouca expressão econômica regional.

Compunha, ainda, um território sob o domínio estritamente estatal, o Território Federal de Rondônia. Bertha Becker (1990, p. 23) explica que

> Empresas agropecuárias e fazendeiros individuais exercem conjuntamente o monopólio da terra, dominando em termos de apropriação da terra. Na medida em que estão, sobretudo, interessados na realização futura da renda, a produção agropecuária é ínfima em relação à terra apropriada. Por sua vez, a pequena produção é extremamente instável, pois na Amazônia é rápido o processo de atração de migrantes, posse eventual da terra e contínua expropriação.

Em Rondônia, verificamos que isso ocorre, sobretudo, pela expropriação e pelas terras com pouca fertilidade concedidas aos colonos, fatores esses que posteriormente ocasionaram emigrações, seja para retorno à terra natal ou migrações internas. Observamos o aumento de estabelecimentos agropecuários (leia-se propriedades rurais) entre 1970 e 2006 em Rondônia. As propriedades com menos de mil hectares tiveram seu crescimento relativamente estabilizado a partir da metade da década de 1980, e, ao contrário disso, as propriedades com mais de mil hectares aumentaram bastante desde esse mesmo período. A partir dessa análise, podemos deter a hipótese que, de alguns dos migrantes colonos, mas principalmente os empresários agropecuários que desembarcaram em Rondônia durante a colonização promovida pelo governo, muitos atuam hoje com o agronegócio em larga escala, sobretudo a agroindústria da soja, do milho, da carne e do leite (Borges, 2012).

Na realidade, mesmo havendo mais propriedades pequenas que grandes, a curva das propriedades com mais de 1000h continuou crescendo, obtendo um salto de 1985 a 2006. Já as propriedades menores que esse valor obtiveram uma desaceleração e mesmo estagnação de seu crescimento. Podemos entender, assim, que mesmo com uma quantidade maior de pequenas propriedades, segundo demonstra o gráfico, as propriedades maiores continuaram a subir, o que denota uma relação direta com o latifúndio e a

produção monocultora agroindustrial. Para o período de intensa colonização da Amazônia pelo Estado, Becker (1990, p. 24-25) também propõe uma classificação, a partir de dois tipos de produção e ocupação da terra:

> (1) A apropriação por outros agentes pertencentes a diversas frações do capital: (a) o capital comercial-especulativo de grande escala, a quem o Estado delegou a iniciativa do povoamento através da colonização particular; (b) os fazendeiros individuais; (c) os colonos e pequenos produtores agrícolas capitalizados.
>
> (2) A apropriação da terra direta pelo Estado, vinculada tanto ao fortalecimento de seu poder como à necessidade de legitimação, através: (a) da colonização oficial; (b) da criação de territórios para sua gestão direta em áreas de conflitos de terra; (c) da gestão associada à empresa privada, em joint ventures, seja com o grande capital, seja orientado para o sentido distributivo.

Para tanto, segundo a mesma autora (p. 25-31), surgem os seguintes agentes: a) as empresas agropecuárias; b) os fazendeiros individuais; c) os pequenos produtores; d) grileiros. Partimos da ideia de que a construção da sociedade local de Rondônia começa a partir do momento da colonização, considerando que a base para a existência, hoje, da indústria do agronegócio se deu naquela época.

Falamos no "Novo Eldorado" em que se transformou Rondônia para os seus novos "desbravadores". Nessa questão, apontamos a reafirmação de um processo que, embora cíclico, vinha ocorrendo desde a década anterior. Cria-se um equipamento logístico, com a abertura de estradas, construção de uma rede de eletricidade fornecida por uma hidrelétrica, pequenos núcleos urbanos e administrativos, assim como uma rede institucional e política.

Havia relatórios de migração que eram produzidos diariamente pelas instituições locais em forma de boletins, com relatos sobre todas as pessoas que chegavam de outras localidades. Hoje não temos mais os boletins diários, mas também "chega gente o tempo todo", espontaneamente, e de todas as demais regiões do país.

Durante esses eventos, e tendo vivenciado um ciclo de intensas migrações e de desenvolvimento econômico, Rondônia torna-se oficialmente

um estado da Federação Brasileira, a partir da Lei Complementar nº. 41, de 22 de dezembro de 1981, passando a ter autonomia político-administrativa e vivenciar um novo ciclo econômico-social. Contudo, o estado se encontra ao final da década de 1980 com a economia em processo de recessão, limitada a atividades extrativistas e de subsistência, onde predominavam majoritariamente o setor primário e terciário da economia (leiam-se comércio e agricultura familiar). Grande parte da população também pertencia ao quadro de funcionários públicos.

Essa configuração territorial se deu mesmo apesar da implantação de projetos de infraestrutura como a hidrelétrica de Samuel e a pavimentação da Rodovia BR-364. Sob esse aspecto, Fearnside e Ferreira (1985) apresentam um croqui das rodovias existentes e das planejadas para Rondônia desde o início da década de 1980, o que poderíamos chamar de uma representação da configuração territorial da época.

Outro fator a se considerar está no grande Eldorado, visão que se tinha a cada grande campanha em torno dos projetos que surgiram no âmbito da Amazônia durante o século XX. Podemos considerar, então, as inúmeras atenções voltadas para a Amazônia atualmente, como sendo o Novo Eldorado ou o Eldorado do século XXI.

Contudo, os programas de colonização da época trouxeram diversos problemas ambientais, o que forçou o governo brasileiro, vigiado pelo Banco Mundial, a tomar providências acerca do grande desmatamento provocado pela quantidade de colonos estabelecidos ao longo da BR-364. Não se coloca aqui o pequeno camponês como um "vilão" responsável por destruir a floresta, mas como vítima de uma lógica de incorporação de novas áreas, imposta pelo próprio sistema político e econômico, nacional e internacional.

O ESTADO COMO AGENTE MODERNIZADOR DA FRONTEIRA

Para Bertha Becker, "o debate sobre a fronteira se desenvolve em torno do significado da participação de pequenos produtores e grandes empreendimentos capitalistas, e das consequências dessa participação" (sic) (1990, p. 9).

No caso de Rondônia, em específico, temos ainda sujeitos locais, populações tradicionais e remanescentes (tais como os indígenas, os caboclos, os ribeirinhos, quilombolas e seringueiros), que vivem à beira dos rios e dentro das florestas em pequenas comunidades ou mesmo margeando estradas em pequenas vilas. São populações locais que se descobrem no meio de grandiosos projetos, decorrentes de políticas territoriais. Temos, porém, períodos diferentes caracterizados por formas diferentes de intervenção frente às diversas características populacionais respectivas a cada época:

- 1970 - Populações locais (remanescentes de caboclos, indígenas, seringueiros, quilombolas) frente à chegada de colonos migrantes para projetos de assentamento e ao surgimento de vilas, núcleos urbanos, e empresas agropecuárias que dão início à concentração de terra.
- 1980 - Populações locais, garimpeiros e pequenos agricultores remanescentes das primeiras tentativas de colonização durante as décadas de 1950, 1960 e 1970, frente à chegada de uma nova leva de projetos de assentamento, a novos agentes econômicos com suas empresas, e, consequentemente, à concentração de terras.
- 1990 - As mesmas populações, remanescentes migrantes, sobretudo da década de 1980, e garimpeiros frente à ampliação da BR-364, ao crescimento das cidades, à construção da hidrelétrica de Samuel, ao surgimento do agronegócio e à institucionalização da hidrovia do Madeira.
- 2000 - Aquelas relacionadas à indústria do agronegócio. Segmentos da população que se desenvolveram nas atividades de agropecuária e hoje detêm uma grande produção nesse ramo. Há também intensa urbanização e crescimento urbano desordenado, populações relacionadas às hidrelétricas do Madeira, que moram no entorno da hidrovia do mesmo rio, das estradas, e as que sofrem desenfreada expulsão (sobretudo os ribeirinhos e populações tradicionais), além das que se estabeleceram nas cidades e centros urbanos.

Somam-se, em Rondônia, quatro décadas de entrada do capital nacional e internacional por meio de médias e grandes empresas e de grandes empreendimentos (sobretudo do agronegócio e da construção civil inseridos de forma ascendente e cada vez mais acelerada). Forma-se uma fronteira que antes se caracterizava pela ação territorial do Estado, pela identificação de limites políticos e jurídicos e pelo chamado "vazio demográfico", tido como um lugar inabitado ou estagnado economicamente, e agora, porém, com uma característica de desenvolvimento econômico.

Bertha Becker faz ainda uma pertinente referência sobre a transformação espacial que ocorre na fronteira amazônica ou em um território tido como fronteira. Não há como dissociar as relações territoriais em uma fronteira e as escalas de atuação de diversos agentes. Sendo a Amazônia uma fronteira nacional e mundial, esta constitui um território fronteiriço ou frente avançada das forças da sociedade industrial e urbana que nela buscam novos recursos para sua expansão (Becker, Miranda, Machado, 1990; Becker, 1982). Para esse caso, consideramos o momento recente de cerca de duas décadas (1990-2010), quando, a exemplo, tivemos o surgimento da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), o fortalecimento da indústria na região mais central da Amazônia (além daquela relacionada à mineração e ao agronegócio), o surgimento de hidrelétricas e outras formas modernizadas de produção de energia, além de novas redes técnicas, como a pavimentação das estradas.

Essa fronteira amazônica consiste num espaço de manobra das forças sociais, um espaço de projeção para o futuro, sendo pesados os diversos interesses, uma vez que a fronteira tem o seu espaço modificado a partir das ações voltadas à reprodução de um modo de produção e consumo (Becker, Miranda, Machado, 1990, p. 16-17).

Associando isso à ação do Governo Federal, e ainda ao estado de Rondônia como uma grande fronteira de recursos e de possibilidades, podemos compreender que os projetos de infraestrutura consistem justamente na integração regional, com vistas ao desenvolvimento econômico em escala nacional. Institui-se a criação de uma nova fronteira, sendo esta uma fronteira econômica na qual se implantam projetos modernizadores, tornando-a aberta

para a inserção do capital de grandes empresários e a ampliação da malha e das redes territoriais com vistas à produção econômica e à acumulação, o que representa as relações de mercado, produção e exportação.

Por sua vez, o sociólogo José de Souza Martins (2009) nos explica, a esse respeito, que se trata de uma frente pioneira, quando menciona o referencial tido pelos geógrafos. Em nossa interpretação, remetendo ao nosso recorte analítico, a frente pioneira retratada por Martins não implica apenas a incorporação de novos territórios pela atuação de novos sujeitos, mas a redinamização desses territórios já incorporados para a expansão e reprodução do capital, pela utilização de novas técnicas e, consequentemente, sua modernização. O que estamos aqui chamando de fronteira econômica é bem conceituado por Martins como frente pioneira, que sucede a frente de expansão, esta que remete a uma primeira ocupação. A saber,

> A concepção de frente pioneira compreende implicitamente a ideia de que na fronteira se cria o novo, nova sociabilidade, fundada no mercado e na contratualidade das relações sociais. No fundo, portanto, a frente pioneira é mais do que o deslocamento da população sobre os territórios novos, mais do que supunham os que empregaram essa concepção no Brasil. A frente pioneira é também a situação espacial e social que convida ou induz à modernização, à formulação de novas concepções de vida, à mudança social. Ela constitui o ambiente oposto ao das regiões antigas, esvaziadas de população, rotineiras, tradicionalistas e mortas (Martins, 2009, p. 135).

Contudo, Martins, ao mencionar geógrafos tradicionais, faz uma crítica acerca do conceito de frente pioneira, criticando não apenas o conceito, mas sua apropriação pela Geografia, mostrando que não se inclui a noção do conflito, da dialética e da relação do contato com o outro, numa visão institucional "civilizada", em que se excluem as populações locais, tais como os indígenas.

Também faz um contraponto crítico ao conceito de frente de expansão, originalmente surgido a partir de linhas da Sociologia e da Antropologia, na figura de Darcy Ribeiro, que tinha como fundamento o contato com o outro. Este conceito foi se perdendo ao longo do tempo, deixando de lado a situação

dialética do conflito que pressupõe o contato do branco com o índio, para, então, se assemelhar ao que os geógrafos originalmente retratavam como frente pioneira ou fronteira de expansão da civilização, logo, do capital.

Ao propor uma alternativa, o autor nos traz a noção da situação de fronteira. Para ele, a situação de fronteira pressupõe o conflito, sua dialética e toda a profunda complexidade a que se remete uma fronteira. Podemos pensar, dessa forma, ao compreender que em Rondônia existe uma fronteira de ressignificação, em que há o indígena com nova roupagem, há o branco local, camponês ou ribeirinho atingidos por obras, há os empresariados determinando novas normas sob a hegemonia capitalista e do Estado, assim como há o negro e o branco, operários no conjunto de relações capitalistas e não-capitalistas, protagonistas de conflitos trabalhistas dentro do próprio conjunto de obras, tidas pelo discurso oficial (aqui trazido) como modernizadoras.

Concordamos com o autor e entendemos que em nosso estudo há uma situação de fronteira, tal como a explicada por Martins. Entretanto, fazemos a opção de – referindo-nos a essas obras atualmente em construção em Rondônia, e mesmo em relação à expansão da indústria do agronegócio – considerar a frente pioneira ou a fronteira econômica como caracterizada pela retomada de territórios, constituindo uma área de fronteira com potencial fortalecimento das redes econômicas e políticas, nocivas ou construtivas, que ora se estabelecem ou se reestabelecem. Forma-se uma "lente" selecionada para se enxergar o processo em âmbito institucional, identificando como se dão essas relações. Feito esse prognóstico, realizamos, então, o esforço de entender que em âmbito local o conflito existe, e que a situação de fronteira é caracterizada por tais fatores que se tornam um agravante e que qualificam essa condição de existência conflituosa, porém não mais do contato do branco com o índio, mas de agentes e sujeitos, nativos ou não, que reconfiguram o território fronteiriço.

Notemos que isso se dá não apenas "de cima para baixo", mas há uma articulação entre o Governo, as grandes empresas (nacionais e multinacionais) e o poder local, constituído de uma elite política detentora de um capital produtivo que se expande por todo o território local e que mais se beneficia, por

exemplo, num contexto de grandes projetos de infraestrutura. Em detrimento, a sociedade local, constituída de populações urbanas, tradicionais, camponesas, indígenas, quilombolas e trabalhadoras, não se desenvolvem nem economicamente nem socialmente, porque os lucros que poderiam ser investidos em melhores condições de infraestrutura, urbana e rural, ou seja, social, são direcionados para esses poderes nas escalas local, regional e nacional.

Retomando o conceito trazido por Becker (1990, p. 11)

> A fronteira é, pois, para a nação, símbolo e fato político de primeira grandeza, como espaço de projeção para o futuro, potencialmente alternativo. Para o capital, a fronteira tem valor como espaço onde é possível implantar rapidamente novas estruturas e como reserva mundial de energia. A potencialidade econômica e política da fronteira, por sua vez, tornam-na uma região estratégica para o Estado, que se empenha em sua rápida estruturação e controle.

Podendo ser considerada como uma fonte global de recursos, a Amazônia constitui justamente um espaço em incorporação ao território global/fragmentado. A fronteira amazônica oferece amplas possibilidades à expansão territorial do capital, considerando sua vasta extensão, seu amplo e vasto espaço. Nesse caso, o Estado pode servir como exemplo para essa questão em sua atuação variante no tempo, diante de uma conjuntura internacional e da correlação de forças sociais, repercutindo no fortalecimento de uma ou outra forma de organização na fronteira (Becker, 1982, p. 215-217).

À fronteira não se impõe a existência de uma só forma de apropriação da terra. A apropriação do espaço se dá por diversas frações do capital e é estimulada pelo próprio Estado, conforme exemplificado, a partir da rápida implantação de projetos de integração regional ou por meio das políticas territoriais. Incluímos também a apropriação direta pelo Estado, diante de seu caráter social e da necessidade de legitimação, incorporando aí a colonização oficial ou nacionalização da terra (distribuição social da terra). Da mesma forma, a criação de territórios, direcionada tanto para a sua gestão direta em áreas de conflitos de terras, quanto para a gestão associada à empresa privada –

uma forma mais recente de atuação na fronteira, a qual cria territórios para a exploração econômica do (pelo) grande capital ou no sentido distributivo, no caso dos projetos de colonização (Becker, 1982).

Em escala regional, nesse caso para a Amazônia, alguns setores produtivos são indicadores da expansão econômica da fronteira: o aumento da indústria madeireira e a repercussão de seus impactos, a expansão da pecuária e de áreas de pastagens, o cultivo da soja em larga escala, o aumento do número de propriedades familiares e sua integração aos mercados. Todos estes itens estão associados à abertura de novos espaços ou de locais ainda não explorados (Costa, Becker, Alves, 2007).

Rondônia é um grande exemplo desse cenário, em que os diversos sujeitos sociais e agentes econômicos existentes sobre um território complexo estão interligados e articulados (como o exemplo dos pecuaristas e madeireiros, as empresas e indústrias das construções civis), tendo as redes como principais vias de articulação, tal como debatido por Costa et al. (2007), no âmbito da seguinte questão:

> Essas alianças e articulações podem envolver, também, arranjos mais complexos e consolidados, como são os casos das integrações entre os participantes de um mesmo sistema produtivo [...], e que em geral [...] [são atribuídas] aos atores e aos empreendimentos que deles participam direta ou indiretamente. Tais são os casos já mencionados dos sistemas agroindustriais, nos quais formas diversas de integração envolvem pequenos produtores familiares independentes [...] ou [...] organizados em associações ou cooperativas –, grandes propriedades pertencentes às empresas líderes [...] e [...] outros segmentos empresariais [...] que atuam no fornecimento de [...] equipamentos [...], além dos mercados de consumo final.

Esse exemplo caracteriza bem alguns dos aspectos que compõem o cenário territorial dinâmico em Rondônia. A questão está em compreender como se dá esse processo e qual a mudança ocorrida com a aceleração do surgimento dessas corporações, a partir da década de 1990.

Em contrapartida, para Coy (1988), houve, no início da ocupação e colonização de Rondônia incentivada também pelo Governo Federal, alguns aspectos relevantes para a organização do espaço. Todavia, ocorreu o que o autor denominou de incapacidade de se estruturar o desenvolvimento, acarretando o processo de diferenciação territorial, de aceleração da urbanização e do agravamento dos conflitos fundiários, tido como consequência negativa. Com os projetos implantados ao longo da BR-429 (até então somente uma 'linha' estreita de acesso aos lotes rurais, além daqueles ao longo da BR-364), conflitos surgiram com a abertura de uma nova frente pioneira (Martins, 2009) no interior do estado, considerada como fronteira capitalista. Esta incapacidade pode ser também interpretada como direcionamento de recursos e ações – políticas – para determinados segmentos de classe que não aqueles menos abastados econômica e politicamente.

Num cenário de pós-colonização, em que essa fronteira tornou-se moderna devido aos grandes investimentos e à grande expressão econômica e regional que o estado passou a ter, esses conflitos são considerados como parte integrante da nova configuração territorial, inserida na base da configuração anterior. O cenário antigo, descrito por Coy (1988), nos remete ao cenário atual, com novos agentes inseridos e novos objetos fixos sobre o espaço e seus respectivos conflitos.

O choque de interesses políticos e um rigor maior da legislação ambiental podem ser tidos como alguns dos motivos da intensa exploração ambiental e social que caracterizou o território rondoniano nas décadas de 1970 e 1980, dado o modelo de ocupação e desenvolvimento econômico que se imprimiu à época.

Bartholo Jr. e Bursztyn (1990) já se referiam às perspectivas para Rondônia, se focarmos na análise do contexto atual, com destaque para alguns pontos-chaves como a mudança da matriz energética, a hidrovia do Madeira e a estrada Interoceânica rumo ao oceano Pacífico:

a) A otimização das pequenas centrais hidrelétricas em localidades estratégicas no interior do estado;

b) A distribuição de energia pela própria autonomia de concessionárias locais ou regionais, visando à promoção de oportunidades de renda e empregos;

c) A rigorosidade da atuação política na regulamentação dos empreendimentos e na elaboração dos estudos de impacto ambiental, considerando os *royalties* a partir da exportação de energia e visando uma reserva estratégica para o estabelecimento de indústrias;

d) A manutenção periódica da rodovia principal BR-364, necessária à garantia do escoamento das mercadorias e dos transportes em geral, associada à multimodalidade de transporte a partir da conexão hidroviária;

e) A otimização dos demais rios navegáveis em Rondônia, ligando-os ao rio Madeira e ao Amazonas;

f) Os investimentos na valorização do transporte fluvial e das instalações portuárias; e

g) A rigorosidade quanto às políticas conservacionistas, diminuindo ao máximo possível as externalidades ambientais negativas à sociedade e ao ambiente local, considerando-se, também, as áreas de preservação.

De toda forma, a fronteira não está fechada devido às formas de produção estabelecidas, sendo passível de reestruturação ou (re)configuração, pois se constitui em um espaço sob uma contínua dinâmica, um espaço em processo constante de transformação (Becker, Miranda, Machado, 1990, p. 17-18).

AS REDES TÉCNICAS E A CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL

Buscando novamente o cenário de colonização do século XVI, o espaço amazônico foi objeto da conquista de grandes riquezas naturais. Os diversos viajantes que chegavam às terras amazônicas por vias aquáticas se depararam com diversas intrusões rochosas existentes nos rios que percorreram ou atravessaram até chegarem aos seus destinos. A grande dificuldade de trânsito pelos rios estava na existência de trechos encachoeirados, obstáculos naturais à navegação (Pinto, 2003).

O interesse pelo território amazônico, no âmbito dos investimentos e consequente busca de lucros, acabou por configurar a área de implantação de grandes projetos. Cabe verificar que as políticas pensadas para o contexto amazônico possuem uma característica comum de desenvolvimento, em diferentes escalas espaço-temporais, o que torna esse território cada vez mais complexo. A área de estudo em questão é alvo de ações voltadas ao crescimento econômico, passando por semelhantes transformações ocorridas na Amazônia de modo mais geral. Procurando compreender isso, em Vallaux (1914, p. 272) podemos verificar que

> [...] la circulación terrestre tiene un carácter político, hasta cuando se propone fines puramente económicos. La razón más fuerte es una de las manifestaciones exteriores de la actividad del estado cuando se propone transmitir el pensamiento y la voluntad colectivas sobre todos los puntos de un territorio, y cuando pone en movimiento, para los fines de ataque y de defensa, la riqueza nacional y las fuerzas militares. En una palabra, la circulación política se mezcla sobre la tierra con casi todos los fenómenos generales de la circulación económica, lo que no impide a la circulación tener generalmente sus huellas y sus vías particulares (grifo do autor).

Em Rondônia existem características de ocupação semelhantes aos processos ocorridos na Amazônia, estando condicionadas ao contexto histórico da sociedade local, a partir de ações de agentes diversos. Esses projetos em escala local equivalem aos de escala regional, marcadamente as atividades econômicas nos setores de agropecuária, comércio e serviços. Sobre a configuração territorial, Santos (1998, p. 110) diz:

> No começo da história do homem, a configuração territorial é simplesmente o conjunto dos complexos naturais. À medida que a história se vai fazendo, a configuração territorial é dada pelas obras dos homens: estradas, plantações, casas, depósitos, portos, fábricas, cidades, etc. Cria-se uma configuração territorial que é cada vez mais o resultado de uma produção histórica e tende a uma negação da natureza natural, substituindo-a por uma natureza inteiramente humanizada.

Por meio do conceito de configuração territorial, que para Santos é concebido como uma totalidade, podemos debater sobre as redes, a circulação, os fluxos e fixos. Especificamente, configuração territorial pode ser assim entendida (2008, p. 83-84):

> São diferentes os conceitos de paisagem, de configuração territorial e de espaço. [...] A configuração territorial é o território mais o conjunto de objetos existentes sobre ele; objetos naturais ou objetos artificiais que a definem. [...] Seja qual for o país e o estágio do seu desenvolvimento, há sempre nele uma configuração territorial formada pela constelação de recursos naturais, lagos, rios, planícies, montanhas e florestas e também de recursos criados: estradas de ferro e de rodagem, condutos de toda ordem, barragens, açudes, cidades, o que for. É nesse conjunto de todas as coisas, arranjadas em sistema, que forma a configuração territorial cuja realidade e extensão se confundem com o próprio território de um país. Tipos de floresta, de solo, de clima, de escoamento são interdependentes, como também o são as coisas que o homem superpõe à natureza. Aliás, a interdependência se complica e completa-se justamente porque ela se dá entre as coisas que chamamos de naturais e as que chamamos de artificiais.

Entre as transformações, em Rondônia, que caracterizam o período destacado em termos de infraestrutura, estão as decorrentes da ampliação da rodovia BR-364 e sua ligação com demais rodovias vicinais, e da materialização da hidrovia do Madeira à jusante de Porto Velho. Essa hidrovia visa o escoamento da produção para o Oceano Atlântico e o fortalecimento do agronegócio, tendo a produção da soja como principal destaque, com sua expansão no sul do estado (Nunes, 2004).

A BR-364 é a principal via de ligação entre Rondônia e os demais estados do país, e, estando ligada à hidrovia do Madeira, torna-se um eixo fundamental para o escoamento da produção e a integração intercontinental no norte do Brasil e na América do Sul (com a BR-319 e a saída para a Venezuela e Caribe).

Já na primeira década do séc. XXI há uma intensificação dessa dinâmica territorial em razão das hidrelétricas do Madeira, período em que esses

empreendimentos começam a se materializar de fato. Essas políticas são pensadas em âmbito nacional atendendo a uma demanda econômica global, que por sua vez surge em decorrência do avanço tecnológico, do aumento do nível de consumo da população, e principalmente das exportações, ao mesmo tempo em que são implementadas em nível local. Essa demanda implica no aumento da instalação de hidrelétricas, conforme o próprio discurso governamental, devido a um consumo de energia exigido principalmente pelo crescimento do setor da indústria e aumento da população urbana. Sabemos que existem outras fontes energéticas, porém existem diversos interesses de empreiteiras, construtoras, bancos, ONGs, e do próprio Governo na construção de grandes hidrelétricas. Logo, podemos unir a suposta demanda a interesses capitalistas dos mais diversificados.

Com o estabelecimento de novos sistemas de engenharia em obras de infraestrutura inseridas no território, as transformações espaciais se tornam nítidas à medida que se nota o aumento do PIB, das exportações, da população migrante e economicamente ativa, assim como o surgimento de novas corporações do ramo da construção civil, conforme atestam os dados da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e Social de Rondônia (Sedes-RO).

Dessa forma, nossa discussão caminha para a reflexão, de acordo com os processos históricos de ocupação, sobre como se constrói a relação da sociedade com o surgimento das redes técnicas inseridas no território, criando uma configuração territorial com a existência de agentes diversos. Focando a análise no estabelecimento de redes técnicas sob a forma de infraestruturas, podemos explorar algumas definições já estabelecidas, que nos permitem compreender sua dialética.

Para um melhor entendimento, as redes são compostas de "toda infraestrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, e que se inscreve sobre um território [...], seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação" (Curien, N. apud Santos, 2009, p. 262). Num outro aspecto, "[...] as redes são formadas por troços, instalados em

diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual [...]" (Santos, 2009, p. 263).

Encontramos em Costa (2000, p. 75) outra percepção das redes, estas relacionadas diretamente às políticas governamentais brasileiras:

> [...] Ocorre que o resultado dessa combinação [entre determinações econômico-sociais e políticas territoriais], a nível da estrutura territorial, expressa-se através de objetos fixos e redes hierarquizadas, que podem ser consideradas, para fins de análise, como redes especificamente produtivas (produção, circulação e consumo) e redes institucionais geografizadas, criadas ou fomentadas pelo Estado.

Nesse mesmo sentido, Costa (2000) traz à discussão a hierarquização das redes, transformando-as em especificidades, as quais nos ajudam a compreender de outra forma como essas redes se estabelecem e reconfiguram o território, em vista de ações governamentais estruturantes:

Quadro 2: Hierarquização e denominação de redes

Redes institucionais geografizadas*		**Redes produtivas[3]**
Hierarquizadas	**Institucionais objetivas**	
Redes hierarquizadas sob a forma de infraestrutura em geral, destinadas aos investimentos passados, presentes e futuros. Tais são os casos do Sistema Viário Nacional com suas malhas fortemente hierarquizadas e "amarradas" às	Redes institucionais objetivas, *órgãos* da política e burocracia estatais que se destinam a reproduzir, no todo territorial, a operação do aparelho estatal central. Disseminadas nas escalas regionais, estadual e local, essas redes têm viabilizado a combinação *central-local* em cada *lugar* do território nacional. São os casos mais conhecidos: o Sistema Nacional de Saúde (com suas redes de hospitais, centros e postos de saúde, convênios, etc.); Sistema Nacional Fazendário e Finan-ceiro;	Produção Circulação Consumo

dinâmicas nacional e regional; o Sistema Energético Nacional, principalmente os complexos petroquímicos e hidroelétricos estatais (neste último caso com malhas de interligação a nível nacional em fase de implantação) e o Sistema Nacional de Telecomunicações.	Sistema Nacional de Educação (em algumas regiões quase que totalmente federalizado); Sistema Nacional de Planejamento Regional e Urbano (Sudene, Sudam, Sudeco, Sudesul e demais órgãos do setor).	

* Texto compilado e grifos do próprio autor.

Fonte: Costa (2000, p. 75-76). Organizado por Luciana Riça Mourão Borges.

Assim, as redes são elementos que podem estar fixos no espaço ou mesmo ser invisíveis como no caso da comunicação, em que se permite a circulação tanto da produção como de pessoas e coisas, criando um território dinâmico. Esses fluxos representam a circulação. Sobre isso, Santos (2008, p. 86) continua dizendo que

> Os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. [...] Não é por outra razão que os diversos lugares, criados para exercitar o trabalho, não são idênticos e o rendimento por eles obtido está em relação com a adequação dos objetivos ao processo imediato de trabalho. Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo. Desse modo, as categorias clássicas – isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo – podem ser estudadas através desses dois elementos: fixos e fluxos.

Da mesma forma como é percebido em Rondônia, verificamos na explicação de Santos (2009, p. 274) que são criados objetos, e, somados aos lugares, têm como função a viabilização da fluidez. Daí a existência de infraestruturas de transporte, comunicações e energia, a partir dos quais são criados polos empresariais e industriais urbanos, em que "[...] esses objetos

transmitem valor às atividades que deles se utilizam. Nesse caso, podemos dizer que eles 'circulam'. É como se, também, fossem fluxos".

Assim, podemos entender que em conjunto com esses fluxos e objetos fixos no território, são criadas redes de forma sucessiva para que se possa produzir cada vez mais, gerando desse modo novas configurações territoriais.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Notamos em Rondônia a intensificação de dinâmicas territoriais, sobretudo econômicas e populacionais, no momento de transição entre dois séculos (XX e XXI), uma vez que predominam aí a globalização, a tecnicização, a produção, a circulação e o consumo (Santos, 2008, 2009).

Tais dinâmicas territoriais são intensificadas, principalmente, com o advento de estratégias pensadas e materializadas pelo Poder Público em conjunto com o setor privado, na forma de redes de circulação, como é o caso da BR-364 e da hidrovia do Madeira.

Além disso, temos a estrada Interoceânica4, a qual dá abertura ao transporte até a fronteira entre o Acre e o Peru, seguindo até o Oceano Pacífico. Todas essas rotas ganham relevância política e econômica devido à facilidade do acesso, do escoamento da produção, dos ganhos produtivos em função de toda a sua logística.

Sobre isso, Dias (2005, p. 21) diz que:

> A principal política espacial implementada na última década foi orientada pela lógica das redes; a concepção que estava subjacente à proposta dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID), implementada durante o governo Fernando Henrique Cardoso, considerava as redes de transporte como fatores de desenvolvimento e de integração regional [...]. [...] O resultado foi a constituição de uma eficiente rede logística para o escoamento da produção agrícola, integrando cada eixo aos mercados internacionais de *commodities* (grifos da autora).

Antes de existirem essas redes técnicas dinamizadas, em Rondônia predominavam, até o final da década de 1980, as atividades básicas de garimpo e agricultura familiar, com pouca expressão no mercado externo.

Contudo, com o surgimento de grandes produtores de soja em regiões próximas ao sul do estado de Rondônia e no Mato Grosso, os gestores públicos puderam vislumbrar a definição de uma rota de escoamento através do rio Madeira, em Porto Velho, até o Pará, de onde segue para outros países. Inserem-se cadeias produtivas nesse contexto e novos agentes se estabelecem no território. A soja, que até então era pouco produzida, alimenta a indústria do agronegócio. Já no início dos anos 2000, nos deparamos com novas estruturas projetadas: as hidrelétricas do Madeira.

Todavia, essas dinâmicas ora mencionadas repercutem em transformações no território, sobre o qual surgem novos projetos territoriais, abarcando e otimizando aquelas que já existiam anteriormente. São a continuidade da BR-364 e a implantação da hidrovia do Madeira por pressão do mercado de grãos, caracterizando o surgimento de outro cenário territorial no qual se lastreia o avanço do agronegócio (Silva, 2005).

Esses projetos territoriais consistem em fixos que geram redes que surgem já com seus fluxos: pelas rodovias chegam migrantes de diversos lugares com a intenção de trabalhar nas obras e em outros setores da economia decorrentes dessas obras. Podemos relacionar, como exemplo, os dados de tempo de residência das populações do entorno, considerando a mobilidade demográfica pelos atrativos econômicos e a possibilidade de mão-de-obra, em que se aumentou a população nas localidades vizinhas, o que, consequentemente, fez com que maior parte da população local tivesse um recente tempo de moradia (Cavalcante, 2008; Borges, 2008). Para Santos (2008, p. 89-90), temos as seguintes questões:

> Vejamos, por exemplo, o caso das usinas de eletricidade. De um número enorme de empresas – quase tão numerosas quanto o número de localidades servidas –, chegamos hoje a uma tendência à unificação, não apenas técnica como organizacional. O mesmo se dá com o telefone, as estradas de ferro, as estradas de rodagem. [...] O mundo todo é o campo de ação dos fluxos que se expandem com

> o suporte dos novos sistemas de engenharia. O interesse das grandes nações pela criação de grandes complexos hidráulicos, nos países pobres naturalmente financiados pelo Banco Mundial (que é o gestor do sistema em escala internacional), justifica-se na medida em que os sistemas de engenharia têm tendência a se universalizar, pelo menos quanto a seu uso.

Isso exemplifica o tripé Território-Estado-Mercado, onde todas as relações econômicas, sociais e de poder transformam o espaço e configuram o território. Nesse contexto atua outro tripé de agentes: Poder Público - Setor Privado - Sociedade Civil[5], no qual o ciclo do capital de produção, distribuição, comercialização e consumo participam ativamente.

Assim, o estabelecimento das redes técnicas se torna imprescindível para a integração do território e a circulação. São redes que criam territorialidades e se apropriam do território. Fazem parte/pertencem a territórios e operam numa lógica não se desprendendo da continuidade, da contiguidade. Essas redes só existem por causa do território e as pessoas que as utilizam possuem também uma territorialidade, possuem dinâmicas em seu entorno.

As territorialidades criadas constituem o campo de ação dos agentes e sujeitos, que formam relações dialéticas entre si e com o território. Para Haesbaert (2004, p. 97),

> Territorializar-se [...] significa criar mediações espaciais que nos proporcionem efetivo "poder" sobre nossa reprodução enquanto grupos sociais (para alguns também enquanto indivíduos), poder este que é sempre multiescalar e multidimensional, material e imaterial, de "dominação" e "apropriação" ao mesmo tempo. O que seria fundamental "controlar" em termos espaciais para construir nossos territórios no mundo contemporâneo? Além de sua enorme variação histórica, precisamos considerar sua variação geográfica: obviamente territorializar-se para um grupo indígena na Amazônia não é o mesmo que territorializar-se para os grandes executivos de uma empresa transnacional. Cada um desdobra relações com ou por meio do espaço de formas as mais diversas. Para uns, o território é construído muito mais no sentido de uma área-abrigo e fonte de

> recursos, a nível dominantemente local; para outros, ele interessa enquanto articulador de conexões ou redes de caráter global.

Esse trecho ilustra o exemplo de Rondônia, na concepção de novos agentes e sujeitos no território, criando novos territórios, estabelecendo sua própria territorialidade. Entendemos esta como sendo o substrato espacial onde determinado indivíduo exerce seu poder, sua lógica, seja ele o indígena ou a grande empresa.

A territorialidade implica numa conceituação cultural da relação do indivíduo com o território, e, portanto, com o seu lugar6. Porém, uma concepção diferente da supracitada faz referência à materialização das ações desse mesmo indivíduo ou do grupo7. Uma vez que temos um choque de interesses territoriais, nesse caso entre populações locais e as grandes empresas que estabelecem um grande empreendimento, temos também um choque de territorialidades. Para Becker (1990, p. 19),

> A modernização imposta pela estratégia governamental não é, contudo, onipotente. Não apenas porque foi desigualmente distribuída, mas porque a realidade não se desenvolve conforme o plano. Na estratégia governamental interferem os interesses e confrontos dos atores sociais privados e públicos, expressos em sua territorialidade. Entendida como uma estratégia que tenta afetar, influenciar ou controlar ações através do controle sobre uma área específica, a territorialidade estabelece limites à ação do Estado.

Podemos ver que os limites estabelecidos para a ação do Estado, na leitura de Bertha Becker (1990) implicam amplamente nos conflitos territoriais. O agente estatal dá a abertura às grandes empresas para que estas se estabeleçam, porém, onde há terras indígenas, populações tradicionais, quilombolas, parques e reservas.

Para Gottman (1973, s/p),

> O território não tem valor econômico em si mesmo; ele gera a riqueza de várias e diferentes maneiras em consequência dos usos que dele fazem os seus habitantes. [...] Todavia, pessoas e territórios não são separáveis na produção de bens e serviços: a produção há de ocorrer em algum lugar, e o local ou a área é um

> dos fatores condicionantes do processo econômico. O território onde o processo se desenvolve deve estar sob um regime político, dentro de um dado sistema de leis num determinado lugar com respeito aos meios de transporte e aos mercados (tradução nossa).

Entendemos que as atuais transformações territoriais em Rondônia refletem a estrutura produtiva baseada na exploração aquífera, mineral, vegetal e agropecuária, onde tais atividades constituem a forma de organização da sociedade local. Nesse contexto, podemos incluir o surgimento de novos megaempreendimentos associados à expansão das vias de circulação e escoamento da produção econômica, reconfigurando o território.

Nesse conjunto de fenômenos, o município de Porto Velho desponta como potencial produtor agropecuário, devido a largas extensões de monoculturas de soja e milho além da pecuária, nas localidades de Abunã e Mutum-Paraná, e mesmo em proximidades como Humaitá, no Amazonas. São áreas onde também estão surgindo novas indústrias. Ou seja, há o surgimento e a expansão dessas novas atividades nesses novos espaços, repercutindo em redes territoriais de comunicação e circulação (Cavalcante, 2008; Borges, 2008). A circulação comanda a rápida organização da rede urbana, que é condição e fruto da estruturação da fronteira.

Diante desses problemas, vemos que as formas de utilização dos recursos naturais não têm tido direcionamento adequado de médio a longo prazo, tanto para a conservação desses recursos, quanto para as populações locais que necessitam deles para seu sustento. Outra questão está na utilização e na qualidade das rodovias, no trato dos asfaltamentos e acessibilidade, e no controle de tráfego por estarem próximas a áreas protegidas (Nunes, 2004). Em não havendo uma gestão planejada da área de implantação desses projetos, haverá sempre uma ocupação desordenada, conflitos por terra, aumento da violência e exploração dos recursos naturais, criando um território ainda mais complexo. Da mesma forma que os jogos de interesses pelos agentes econômicos e políticos se sobressaem aos interesses da coletividade, fator que determina o contexto analisado.

As obras do PAC se mostram amplamente expansivas e modernizadoras, e que, quando finalizadas, recortarão espaços ainda não dinamizados, e ressignificarão aqueles que já se incorporaram à dinâmica econômica dos territórios. São objetos fixos no espaço e redes técnicas responsáveis por uma modificação estrutural extraordinária na fronteira e no território, levando consigo a mudança das relações da sociedade local. Mas, antes desse momento, temos uma fase importante para a nova conceituação ambiental proposta para a Amazônia, e que ditará a nova configuração territorial com especificidades diferentes para cada meso e micro regiões, e para cada estado amazônico, onde as novas redes irão se instalar ditando novas normas e criando outros valores.

REFERÊNCIAS

BARTHOLO JR, R. S; BURSZTYN, M. **Amazônia sustentável: estratégia de desenvolvimento - Rondônia 2020.** Brasília: IBAMA, 1999.

BECKER, B. K. **Amazônia.** São Paulo: Editora Ática, 1990.

_____. **Geopolítica da Amazônia:** a nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

BECKER, B. K.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. O. **Fronteira Amazônica: questões sobre a gestão do território.** Brasília: UNB, 1990.

BORGES, Luciana. Riça. Mourão. **Políticas territoriais na fronteira: O Programa de Aceleração do Crescimento e as transformações em Rondônia no início do séc. XXI.** Dissertação de Mestrado. São Paulo: Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana – FFLCH/USP, 2012. Disponível em http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-07122012-095454/pt-br.php. Acesso em 20 dez. 2014.

BRASIL, Senado Federal. **O Tratado de Petrópolis e o Congresso Nacional.** Brasília: Senado Federal, Gabinete do Senador Geraldo Mesquita Júnior, 2003.

CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.) **Geografia: conceitos e temas.** 14. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. p. 77-116

CAVALCANTE, M. M. de A. **Transformações territoriais no Alto Rio Madeira: hidrelétricas, tecnificação e (re)organização.** Porto Velho, 2008,

112 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Fundação Universidade Federal de Rondônia.

COSTA, W. M. da. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil.** 9. ed. São Paulo: Contexto, 2000.

COSTA, W. M. da; BECKER, B. K.; ALVES, D. S. (Orgs.) **Dimensões humanas da biosfera-atmosfera na Amazônia.** São Paulo: EDUSP, 2007. 178 p.

COY, M. Desenvolvimento regional na periferia amazônica. Organização do espaço, conflitos de interesses e programas de planejamento dentro de uma região de "fronteira": O caso de Rondônia. In: AUBERTIN, C.; BECKER, B. (Orgs.) **Fronteiras.** Brasília: Editora Universidade de Brasília; Paris Orston, 1988.

DIAS, L. C. O sentido da rede: nota para discussão. In: **Redes, Sociedades e Territórios.** Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005.

DOMINGUES, C. M. A comissão de linhas telegráficas do Mato Grosso ao Amazonas e a integração do Noroeste. **Anais do XIV Encontro Regional da ANPUH:** Memória e Patrimônio. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1273879829_ARQUIVO_RondonANPUHCesarMachado.pdf. Acesso em 10 jul. 2012.

FEARNSIDE, P. M. **A Hidrelétrica de Samuel: lições para as políticas de desenvolvimento energético e ambiental na Amazônia.** Tradução. 2004. Disponível em http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/mss%20and%20in%20press/SAMUEL-EM-3-port-2.pdf. Acesso em 20 dez. 2014.

FEARNSIDE, P. M.; FERREIRA, G. de L. Roads in Rondonia: Highway construction and the farce of unprotected reserves in Brazil's Amazonian forest. **Environmental Conservation**, 11(4): 358-360, 1985.

GOTTMAN, J. **The significance of territory.** Charlottesville: The University of Virginia Press, 1973.

GUTBERLET, J. **Zoneamento da Amazônia: uma visão crítica.** São Paulo: Revista Estudos Avançados – USP, 2002. Disponível em www.scielo.br/pdf/ea/v16n46/v16n46 a13.pdf. Acesso em 20 dez. de 2014.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

KOHLHEPP, G. Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia Brasileira. IEA/USP São Paulo. In: **Revista Estudos Avançados**, Vol. 16, n. 45, maio/agosto 2002.

LOW-BEER, J. O estado e as políticas públicas: uma revisão histórica (1950 a 1997). **Espaço & Geografia**, Vol. 5, n. 2 (2002), 65-100.

MARTINS, J. de S. **Fronteira**: a degradação do Outro nos confins do humano**.** São Paulo: Contexto, 2009.

MARTINS JUNIOR, C. **Apontamentos para uma leitura de Rondon e da Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas.** Universidade de São Paulo: Tese de Doutorado, 2001.

MONTEIRO, M. A.; COELHO, M. C. N. As políticas federais e reconfigurações espaciais na Amazônia. Belém: **Novos Cadernos NAEA**. V. 7, n. 1, p. 91-122, jun. 2004.

MORAES, A. C. R., **Território e História no Brasil.** 3. ed. São Paulo: Annablume, 2008.

NUNES, D. D. **Hidrovia do Madeira**: (re)configuração espacial, integração e meio ambiente**.** Belém, 2004, 358 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sócio-Ambiental) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará.

PINTO, E. P. **Território Federal do Guaporé:** fator de integração da fronteira ocidental do Brasil**.** Rio de Janeiro: Viamam, 2003.

RONDÔNIA. **Lei Complementar nº. 41 de 22 de dezembro de 1981.** Disponível em www.rondonia.ro.gov.br/conteudo.asp?id=135. Acesso em 13 jun. 2012.

RONDÔNIA, Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Social (SEDES). **Relatório Sócio-Econômico de Rondônia.** Oportunidades e Desafios. 2008. Arquivo em formato pdf. Acesso em 3 jun. 2011.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2009.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: EDUSP, 2008.

_____. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. 4. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.

SILVA, R. G. C. **Avanço dos espaços da globalização**: a produção da soja em Rondônia**.** Porto Velho, 2005, 168 f. Dissertação de Mestrado. (Programa de Pós-

Graduação em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente), Núcleo de Ciência e Tecnologia, Universidade Federal de Rondônia.

SOUZA, M. de (Org.) **Caravana da integração Brasil-Peru-Bolívia**: a saída para o Pacífico**.** Série Ideias e Propostas. Porto Velho: CNI/FIERO, 1993.

SOUZA, M. J. L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: TEIXEIRA, M. A. D.; FONSECA, D. R. da. **História Regional: Rondônia.** 2. ed. Porto Velho: Rondoniana, 2001.

TOCANTINS, L. LX – O Tratado de Petrópolis. In: **Formação histórica do Acre.** Vol. II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL/Conselho Nacional de Cultura; Rio Branco: Governo do Estado do Acre, 1979, p. 253-275.

VALLAUX, C. **El Suelo y el Estado**. Madrid: Daniel Jorro Editor, 1914.

VIANA, N. A Constituição das Políticas Públicas. **Revista Plurais** (on-line), v. 1, p. 94-112, 2006.

VIANA, J. P. S. L.; VASCONCELLOS, P. M. C. de; MIGUEL, V. V. R. **Integração Sul-Americana**: desafios e perspectivas**.** Porto Velho: EDUFRO, 2011.

NOTAS

1. Esse texto constitui parte da dissertação de mestrado intitulada "Políticas Territoriais na Fronteira: O Programa de Aceleração do Crescimento e as transformações em Rondônia no início do séc. XXI", defendida em 2012 pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (PPGH/FFLCH/USP). Disponível em http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-07122012-095454/pt-br.php. Acesso em 24 dez. 2014.

2. O Tratado foi assinado em 17 de novembro de 1903 com a Bolívia, em que ao Brasil ficou a incumbência da construção da estrada de ferro que viabilizaria o transporte de pessoas e mercadorias bolivianas por território brasileiro até o oceano Atlântico, uma vez que aquele país perdeu sua saída para o oceano Pacífico para o Chile. Esse mesmo Tratado também formalizou a anexação de parte do então território boliviano que hoje constitui o estado do Acre (DOMINGUES, 2010; MARTINS JUNIOR, 2001; BRASIL, 2003). A saber, "[...] O Brasil obriga-se a construir por si ou por empresa particular, desde a 1ª cachoeira do rio Mamoré, que é a de Guajará-Mirim, até a de Santo Antônio, no rio Madeira, do lado oriental

desses rios, uma ferrovia, concedendo à Bolívia as facilidades declaradas no Tratado que se concluiu no Rio de Janeiro [...]" (TOCANTINS, 1979, p. 259).

3. Sobre isso, Costa (2000, p. 76) explica que "A superposição das redes nacionais (produtivas e institucionais) tem definido ou redefinido as regiões do país, dando-lhes novas identidades no conjunto territorial nacional. Num país como o Brasil, com tais dimensões e de formação colonial e periférica, essas redes, ao formarem estruturas mais ou menos duráveis, têm sido capazes de criar laços de coesão entre as partes do território, mas também forças de fragmentação. Quanto mais cristalizados forem esses laços a nível regional, por exemplo, menor a possibilidade de políticas territoriais novas conseguirem alterar substantivamente as estruturas preexistentes (casos típicos do Sudeste e do Nordeste). [...] Inversamente, quanto mais frágeis os laços de coesão, maior a capacidade do Estado e dos empreendimentos privados de grande porte que, juntos, tendem a projetar mais imediatamente as redes de seu interesse. O resultado será uma diferenciação regional interna menor e a dificuldade relativa de definição de identidades regionais e locais (casos da Amazônia, Centro-Oeste e algumas subáreas do Nordeste)" (grifos do autor).

4. Para um maior aprofundamento sobre esse assunto, cf. Souza (1993) e Viana et al. (2011).

5. Esses agentes se articulam entre si nas esferas nacional, regional e local. Em específico, são os governos federal, estadual e municipal. Há a intensa mobilização não só dos agentes políticos estatais junto às grandes corporações privadas, mas a elite política local e que também detém os meios de produção locais (agroindústria, indústria e comércio) possui um papel fundamental na estruturação de projetos territoriais e tomada de decisões políticas.

6. Haesbaert (2004).

7. Santos (1998; 2008; 2009).

O papel de Porto Velho como nodal do transporte rodoviário de carga

Daniel Monteiro Huertas

INTRODUÇÃO

O aprofundamento e a capilaridade da globalização, pelo território nacional a partir de meados dos anos 1990, impuseram mudanças profundas no cenário do comércio exterior, das forças produtivas e do padrão de consumo, elementos que, em conjunto, também impactaram o transporte rodoviário de carga, cujas variáveis são capazes de revelar o uso do território no período atual. Nessa perspectiva, a logística, como versão atual da circulação corporativa caracterizada por um conjunto de competências operacionais, materiais e normativas (Castillo, 2011), surge de forma arrebatadora e acarreta mudanças estruturais e conjunturais em toda a instância produtiva e no seu enlace com a circulação.

A promulgação da lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, instituiu um novo quadro normativo e enquadrou o transporte rodoviário de carga (TRC) como aquele "realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração", cuja atividade econômica "é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência", segundo os artigos 1º e 2º da lei supracitada.

A norma, portanto, distingue o transporte rodoviário de carga da figura do carga própria (agente que não realiza o transporte com natureza comercial) e também procura discriminar e disciplinar os seus agentes (empresas de transporte rodoviário de carga/ETC e transportadores autônomos de carga/TAC, agregados e independentes) e atividades correlatas mediante coordenação e fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Trata-se de um universo de 128.700 empresas transportadoras, 689.953 motoristas autônomos e 1.911.172 veículos espalhados por todos os cantos do país, segundo dados da ANTT (15 maio 2013).

Em análise estruturada a partir da teoria do espaço geográfico, o uso do território pode ser evidenciado por um processo de seletividade espacial que

privilegiou certos pontos e áreas em detrimento de outros. Como o transporte também pode ser considerado um dos fatores locacionais por conta das possibilidades que oferece para a redução de custos (Thomson, 1976), os agentes dos circuitos espaciais de produção (Santos, 1988) buscam atuar em sintonia com os agentes do TRC.

As solidariedades organizacionais geradas estimulam e facilitam a localização dos agentes em pontos privilegiados do território, geralmente nodais situados em tramos estratégicos da rede rodoviária e da rede urbana. Afinal, como já nos disse Milton Santos (2004) em sua análise do imperativo da fluidez, não basta produzir; é indispensável pôr a produção em movimento.

Levando-se em consideração que o TRC cria uma topologia própria, cuja configuração territorial é composta por linhas e nodais que em seu conjunto modelam uma rede geográfica capaz de expressar a sua organização e estruturação na formação socioespacial brasileira (Huertas, 2013), este artigo pretende demonstrar as peculiaridades e dinâmicas territoriais que corroboram a inserção de Porto Velho como uma das centralidades da rede em questão. Trata-se de um nodal secundário monofuncional, diretamente atrelado à logística do agronegócio, que registra uma matriz de empresa transportadora e 39 filiais, segundo a pesquisa realizada – como será visto mais adiante. Como eixo rodoviário central foi considerado a BR-364, que liga Rondônia ao Acre, Mato Grosso, Brasília e principais centros econômicos do país.

NODAIS COMO MÁXIMA EXPRESSÃO DA SELETIVIDADE ESPACIAL

O ponto inicial analítico proposto, em termos de circulação, é a configuração de uma rede geográfica do transporte rodoviário de carga reveladora do uso do território. Roberto Lobato Corrêa (1997, p. 306) demonstra como as redes geográficas são construções sociais "historicamente contextualizadas, constituindo-se em parte integrante do longo e cada vez mais complexo processo de organização espacial", e locus da efetivação das interações espaciais "a partir dos atributos das localizações e das possibilidades reais de se articularem entre si".

Organizamos o estudo da rede geográfica em questão para o território brasileiro levando em consideração funcionalidades, hierarquias e polarizações, atributos que em seu conjunto mais amplo denotam tanto a dissociação, quanto a conectividade geográfica dos lugares e a seletividade espacial. Acreditamos, assim, que este caminho metodológico proporcione uma leitura bastante interessante no que diz respeito ao uso do território, evidenciando com mais força a hierarquia dos lugares gerada pela circulação diferenciada do excedente (Arroyo, 2005).

Os nodais ajudam a explicar a rede geográfica e são tidos, portanto, como a expressão máxima da seletividade espacial do transporte rodoviário de carga pela densidade de fixos e pela frequência, qualidade e intensidade dos fluxos. Do ponto de vista operacional, apenas nos nodais, registra-se a possibilidade de implementar uma distribuição territorial completa das mercadorias em fluxos T1 (escala nacional–T1/A, macrorregional–T1/B e mesorregional–T1/C) e T2 (escala microrregional–T2/D, intraurbana metropolitana–T2/E e intraurbana intermediária–T2/F), cujos movimentos demarcam a escala de atuação de empresas transportadoras e motoristas autônomos (Huertas, 2013).

Além disso, são os principais pontos de origem e destino de todo o movimento de carga lotação (ou carga fechada, com carregamento num único ponto e entrega num único ponto) empreendido no país, embora não haja estatísticas que possam comprovar este fenômeno.

Logo de imediato é importante salientar algumas considerações gerais a respeito dos nodais. Em todos os casos ocorre uma espécie de "nexo territorial", consubstanciado pela conjugação entre a capacidade dos agentes instalados em condicionar arranjos territoriais em todas as escalas (fluxos T1 e T2), a formação do valor do frete e as amplas condições de fluidez territorial, o que significa situação locacional em trechos privilegiados da rede rodoviária nacional e acesso facilitado a portos, ferrovias, hidrovias e aeroportos. Corresponde, portanto, às interações espaciais que reforçam a interconectividade entre os agentes do transporte rodoviário de carga e destes com os agentes dos circuitos espaciais de produção.

Esta condição única no território nacional, portadora de verticalidades que criam e recriam solidariedades organizacionais, revela a estrutura e organização socioeconômica e política superior dos nodais em relação ao TRC. "[...] as metrópoles econômicas nacionais usufruem de posição estratégica na moderna rede de transporte. Isso lhes assegura relações mais fáceis com o resto do território, aumentando assim sua capacidade de competição" (Santos, 2008, p. 309).

As características acima denotam a localização dos fixos mais estratégicos em termos de expedição, transferência e consolidação de carga e capacidade de armazenagem, além da presença de pessoal mais qualificado para o desenvolvimento das tarefas administrativas e operacionais que envolvem o TRC. Segundo estudo do Geipot citado por Silva Junior (2004), ⅓ do total da frota de caminhões do país opera em percursos rodoviários (fluxos T1 e T2/D), viagens de média e longa distância com custos de transferência representativos por causa dos fixos. Soma-se a isso o fato de que nas operações de coleta e entrega (fluxos T2/E e T2/F), cujo volume também está bastante concentrado nos nodais, os custos fixos dos veículos perfazem mais de 60% do total dos custos operacionais, segundo Giúdice (2012).

Entende-se assim que os nodais concentram boa parte dos custos totais do TRC, elemento fundamental para o planejamento estratégico do circuito superior. No plano político, concentram grande parte das instituições responsáveis pela representação de suas categorias, com capacidade de debater e direcionar os assuntos normativos correlatos à atividade, com forte influência na regulamentação do setor.

De modo geral, observa-se que todas as características supracitadas são típicas de cidades com maiores níveis de especialização e diversificação econômica, em hierarquias superiores na rede urbana brasileira, cuja concentração de variáveis diretamente relacionadas ao TRC proporciona uma sinergia territorial entre os agentes e acaba reforçando o poder de polarização e centralidade das aglomerações urbanas onde se localizam – geralmente no entorno de grandes cidades, nós de circulação e pontos de convergência das vias de comunicação com interpenetração de circulação geral e local (Clozier, 1963).

De certa forma o nodal está vinculado a uma economia complexa, "caracterizada, e viabilizada, por uma complexa divisão territorial do trabalho", e associado à rede urbana, "cujos centros estão fortemente integrados entre si" (Côrrea, 2006, p. 306). Mas os nodais também revelam situações intermediárias, que ajudam a compreender com mais profundidade a correlação de forças entre os agentes do transporte rodoviário de carga e os níveis inferiores da rede urbana brasileira.

Além disso, se a circulação diferenciada do excedente cria uma hierarquia entre os lugares (Arroyo, 2005), os nodais podem ser analisados, também, pelas grandes possibilidades que oferecem para reter boa parte deste excedente, porque "sem a circulação de bens não há circulação do excedente" (Santos, 2003, p. 144).

São nos nodais que se materializam no território as maiores possibilidades daquelas metamorfoses M-D e D-M explicadas por Marx, fenômeno que intensifica o que ele chamou de "processo adicional da produção da indústria de transportes", visível na densidade do trinômio proposto. Além disso, são nos nodais que a aplicação da lei geral da produção de mercadorias, que também "se aplica à indústria de transportes como a qualquer outra" (Marx, 2011, p. 167), adquire a sua condição plena, pois a concentração de agentes da circulação nesses nexos territoriais favorece a diminuição dos custos de transporte.

Ademais, valendo-se ainda da teoria marxista, são nos nodais que residem as maiores possibilidades de balanceamento entre o tempo de compra e de venda – cuja soma define o tempo de circulação do capital, uma das frações do ciclo de circulação do capital como um todo –, pois "o afastamento do mercado prolonga o tempo em que o capital fica prisioneiro da forma de capital-mercadoria, retarda diretamente o retorno do dinheiro, por conseguinte a transformação do capital-dinheiro em capital-produtivo" (Marx, 2011, p. 290).

O autor explica que a repartição do retorno do dinheiro "por maior número de períodos sucessivos encurta o tempo global de circulação e, por conseguinte, a rotação" (Marx, 2011, p. 287), condição possível, para o caso específico da formação socioespacial brasileira, pelo entrelaçamento territorial

proporcionado pelos nodais, que amarram os principais mercados produtores e consumidores de um país com dimensões continentais e desequilíbrios regionais.

Nos nodais observa-se um melhor desenvolvimento dos meios de transporte, fato que "aumenta a velocidade do movimento no espaço e assim reduz-se no tempo a distância geográfica" (Marx, 2011, p. 286). Esta redução absoluta do tempo de viagem das mercadorias, embora permaneça a diferença relativa, só é possível pela maior frequência com que funcionam os agentes da circulação nos nodais, além da amplitude de suas escalas de atuação no território nacional.

Na divisão territorial do trabalho do período atual, os nodais do transporte rodoviário de carga, locus de alta produtividade espacial ou subsistemas logísticos que facilitam a fluidez e hierarquizam o território pelos seus requisitos técnico-organizacionais (Santos, 2004), proporcionam um movimento convergente de articulação do todo nacional, embora o espaço se torne "mais articulado às relações funcionais, e mais desarticulado quanto ao comando local das ações que nele se exercem" (Santos, 2005, p. 49). A análise geográfica, portanto, parte do princípio de que o espaço também se impõe por meio das condições que oferece para a circulação.

ATRIBUTOS GEOGRÁFICOS DOS NODAIS QUE REFORÇAM CENTRALIDADES

Como visto anteriormente, o nodal denota a capacidade de produzir, coletar, armazenar e distribuir das áreas sob sua influência e se torna uma arena territorial privilegiada aos agentes por causa da cadeia de subcontratações, que aí encontra as maiores probabilidades de realização pelo encontro entre oferta e demanda por serviço de transporte. No embate entre arena e área, proposto por Milton Santos (2005), os nodais são arenas que proporcionam o alargamento de atuação territorial dos agentes dos circuitos inferior e superior, ou seja, de suas áreas de operação – que podem ser rotas programadas ou de acordo com a conveniência do cliente.

Como escolher, então, as variáveis, ou melhor, os atributos geográficos constituintes dos nodais do TRC? Ao longo da pesquisa, fruto da observação empírica de nosso objeto de estudo, foi concebido um agrupamento tipológico sob o prisma da correlação do trinômio máquina (veículo) ↔ agentes da circulação ↔ fixos (rodovias e suportes). Os elementos escolhidos e discriminados abaixo, com elevado grau de concentração nos nodais, têm como objetivo comprovar territorialmente a densidade e escala de objetos ligados direta ou indiretamente ao TRC, o que de certa forma ajuda a corroborar a hierarquia dos lugares no que diz respeito à circulação:

(1) *Veículos*: revendas de todas as marcas de caminhão comercializadas no Brasil e rede de distribuidores dos cinco mais expressivos fabricantes de implementos rodoviários (Randon, Librelato, Facchini, Noma e Guerra).

(2) *Agentes*: empresas transportadoras de carga (ETC) e transportadores autônomos de carga (TAC) cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) da ANTT; motoristas com vínculo empregatício segundo a Relação Anual de Relações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego (Rais/MTE); unidades do Sistema Sest/Senat, mantido pela contribuição sindical de todos os agentes e gerenciado pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), e organização sindical do empresariado e de autônomos.

(3) *Fixos logísticos*: filiais de empresas transportadoras, plataformas e condomínios logísticos, terminais intermodais (aeroportuários, aquaviários e ferroviários), centros logísticos e industriais aduaneiros (Clias), postos de combustível com agenciamento de carga, recintos alfandegados pela Receita Federal (portos secos e pontos de fronteira), unidades superiores de triagem dos Correios e entrepostos da Zona Franca de Manaus (EZFM).

(4) *Rede rodoviária*: eixos centrais ou estruturantes (ligações de alta densidade de tráfego e de grande importância geoestratégica, uma malha de linhas de circulação que conecta os nodais superiores do TRC

majoritariamente por rodovias federais); eixos complementares (ligações de média densidade de tráfego e de caráter mais intrarregional e/ou intraestadual do que inter-regional e/ou interestadual) e eixos em configuração na Amazônia (incluídos no PAC2, em médio prazo modificarão a configuração territorial de extensas áreas entre o sul do Pará e o médio-norte do Mato Grosso, com iminentes impactos socioambientais).

RECORTES ESPACIAIS E TOPOLOGIA DOS NODAIS

Acreditamos que a busca por uma rede geográfica promovida e desenhada pelo TRC como resultado da divisão territorial do trabalho encontre sentido exatamente nesta questão, a definição de espaços de fluxos reguladores – os nodais em suas manifestações topológicas – interligados por linhas de circulação que abarcam boa parte do território nacional. Admitimos, entretanto, que esta escolha pode incorrer em erros comuns a qualquer tipo de recorte espacial estabelecido a partir de quaisquer variáveis. Não se trata de uma camisa-de-força, mas de uma sugestão para um melhor entendimento do papel do TRC na organização e estruturação da formação socioespacial brasileira.

Os nodais não deixam de ser aglomerações e a compreensão da divisão territorial do trabalho inclui, necessariamente, a análise funcional e hierárquica do TRC – evidenciando, assim, o uso do território. Milton Santos (2004, p. 284; grifo nosso) nos explica que, nas atuais condições, "os arranjos espaciais não se dão apenas através de figuras formadas de pontos contínuos e contíguos". E continua: "Hoje, ao lado dessas manchas, ou por sobre essas manchas, há, também, constelações de pontos descontínuos, *mas interligados*, que definem um espaço de fluxos reguladores.".

O recorte espacial dos nodais, como proposta metodológica, considera a relação entre quantidade e contiguidade de matrizes e seus fixos correlatos (filiais, centros de operação, pontos de apoio, centros de distribuição, agências, centros de envio e franquias) de uma relação de 800 empresas transportadoras levantadas em pesquisa de elaboração própria como o indicador que esclarece

os arranjos territoriais do TRC ao longo da formação socioespacial brasileira, relacionando-o com a rede rodoviária nacional e a rede urbana (Huertas, 2013).

A pesquisa apontou 7.401 fixos em 1.087 cidades de todas as Unidades da Federação, sendo que, respectivamente, 6.936 (93,71%) e 695 (63,93%) estão situados nos nodais, classificados em quatro níveis:

> (i) *Primário*: "polígono paulista", força polarizadora única no território nacional que acolhe 304 matrizes (38% do total), com 1.618 fixos (21,8%) alocados em 144 cidades (13,2%), responsável pela determinação das rotas, prazos de tempo de trânsito de carga e valor do frete de boa parte do país;
>
> (ii) *Secundários polifuncionais*: aqueles em que os circuitos espaciais de produção industrial são o suporte das atividades geradoras de carga, tornando o seu tecido econômico mais diversificado e complexo;
>
> (iii) *Secundários monofuncionais*: aqueles cuja tipologia pode estar relacionada à especialização produtiva (circuitos espaciais de produção petrolífera e agropecuária), à situação geográfica (acesso fronteiriço ao Mercosul) ou à logística do comércio atacadista e distribuidor e da produção salineira;
>
> (iv) *Terciários (relês regionais)*: centros responsáveis por fluxos T2/D (rotas microrregionais) e T2/F (cidades intermediárias).

A configuração de um nodal em cidades que dispõem de pelo menos três fixos e/ou de uma matriz é uma condição restrita ao nodal terciário, o mais baixo da classificação proposta. Os dois níveis superiores, ou nodais primários e secundários, somente ocorrem em cidades com seis ou mais fixos e pelo menos uma matriz, sendo que a sua composição completa, no caso de eixos e polígonos, deve incluir também todas as cidades adjacentes aos seus eixos rodoviários estruturantes que contam com pelo menos um fixo.

De certa forma, esta proposta metodológica constrói-se a partir do circuito superior do transporte rodoviário de carga (grandes e médias transportadoras), embora os circuitos, superior marginal e inferior (pequenas

transportadoras e motoristas autônomos) estejam diretamente atrelados e subordinados, espacialmente falando, aos desígnios técnico-operacionais e informacionais dos agentes hegemônicos.

A pesquisa desenvolvida ainda indica que as empresas de transporte rodoviário de carga pensam o Brasil no sentido longitudinal (norte-sul), até uma faixa de cerca de 200 km do litoral no Nordeste e de 600 km na Região Concentrada – obviamente onde se concentram os seus principais centros produtores e consumidores. Fora dessa zona, apenas alguns nodais e relês aparecem como centralidades associadas ao TRC no Brasil contemporâneo, fato que de certa forma demonstra a leitura territorial de "estilo christalliana" exercida pelo mercado.

Isso também significa que, de forma geral, o atendimento ao extenso interior do país é feito de modo mais otimizado e lento, pois o crescimento das distâncias é proporcional à diminuição dos mercados (ou seja, menos carga para transportar), situação que requer do transportador ajustes, adaptações e parcerias. A pesquisa também demonstra que a distribuição espacial de nodais ao longo do território nacional pode ser um dos indicadores das crônicas e históricas desigualdades regionais, principal característica da formação socioespacial brasileira.

PECULIARIDADES DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA NO AGRONEGÓCIO

Antes de uma análise mais apurada dos nodais, torna-se imprescindível uma compreensão mínima sobre algumas características inerentes ao transporte rodoviário de carga diretamente relacionado ao agronegócio (transporte de insumos, maquinário e grãos), dada a importância e dimensão crescente de seus circuitos espaciais de produção na Região Centro-Oeste. A primeira delas é que se trata de transporte de grandes massas a longas distâncias, variável altamente não condizente com as características do modal. Enquanto um caminhão pode transportar até 57 mil kg de grãos, a capacidade média de um comboio ferroviário e hidroviário, respectivamente, é de 6 mil ton. e 18 mil ton. A segunda, é que esse movimento acaba contribuindo para o desequilíbrio de

fretes do país, pois afeta a relação oferta-procura de caminhões em boa parte do território nacional e resulta na compressão do frete-retorno.

Outro aspecto importante que precisa ser reconhecido é o impacto da sazonalidade das culturas. Como as épocas de plantio e colheita diferem entre os principais Estados produtores, gera-se um movimento circulatório de caminhoneiros autônomos em busca de carga. De modo geral, carreteiros oriundos do Sul atuam em todas as principais regiões produtoras – do Noroeste Gaúcho ao Centro-Norte do Mato Grosso; do interior paulista aos cerrados nordestinos –, e as principais empresas transportadoras ligadas ao agronegócio também otimizam o uso de sua frota de acordo com a sazonalidade da safra.

Além disso, como nenhuma empresa transportadora dispõe de veículos suficientes para suprir o gigantesco volume de grãos, a prática da subcontratação atinge níveis inusitados, uma das características da divisão territorial do trabalho nos *fronts* agrícolas, que acabam atraindo caminhoneiros de todas as partes do país no pico da safra. Na logística do agronegócio é comum designar como "frotista" as maiores empresas transportadoras – Roma, Bom Jesus, Rodorápido, Mafro e Martelli, de Rondonópolis (MT); Brasil Central, de Rio Verde (GO); Lontano e Rodobelo, de Campo Grande; e Transportes 1500 e Grupo G10, de Maringá (PR), estão entre as principais –, que possuem mais de 100 veículos e cujo crescimento foi estimulado pelas *tradings* ao longo de anos com o financiamento da frota.

O papel das *tradings* na logística do agronegócio é fundamental para se decifrar o uso do território em consonância com o transporte rodoviário de carga. Primeiramente, é necessário destacar que o preço do frete é comprimido pelas *tradings*, pela combinação de uma série de elementos que colaboram para rebaixar o valor do serviço do transporte, como a manutenção de uma ampla carteira de frotistas como uma espécie de reserva de mercado alimentada por comissões (um pagamento extra por tonelada transportada sobre o frete acertado) e a situação logística privilegiada que ocupam nos circuitos espaciais produtivos em que atuam.

Pode-se afirmar que as *tradings* possuem uma compreensão mais sistêmica de todo o circuito, criando estratégias organizacionais e territoriais que as favorecem, como a alocação ótima de unidades armazenadoras; cotação

do frete por quilômetro rodado (e não por tonelagem, elemento de alto custo-benefício diante do aumento da capacidade dos caminhões); redução da sazonalidade da safra; contratos com empresas transportadoras por safra para escapar das oscilações de preço de frete; rápida capacidade de cotação de preço médio de frete num cenário composto por muitas oscilações diárias e uma infinidade de agentes e conhecimento da programação de acostagem dos navios.

Nos circuitos produtivos do agronegócio são as *tradings*, portanto, que reúnem as melhores condições para coordenar e controlar a inter-relação entre espaços produtores de fluxos (ordens e decisões) e espaços produtores de massas (produção propriamente dita), numa lógica que tem a soja como principal expoente e pautada no imperativo das exportações e no interesse das grandes empresas e produtores (Castillo, 2005).

Se fôssemos estabelecer um esquema geral do transporte rodoviário de carga segundo a diversidade de agentes e circuitos produtivos agrícolas proposta por Elias (2006), em um primeiro nível, referente à agricultura camponesa não integrada ao agronegócio, de produção composta majoritariamente por hortifrutigranjeiros, os movimentos de coleta e entrega para o atacado (ceasas) e varejo (quitandas, mercados e feiras livres) é realizada por caminhoneiros autônomos e/ou frota própria (meio de transporte do próprio agricultor) em carga lotação e/ou fracionada (em pequena escala) de fluxos microrregionais com poucas chances de frete-retorno.

O segundo e terceiros grupos, respectivamente pequena produção integrada ao agronegócio e médios e grandes empresários agrícolas integrados ou não à agroindústria, utilizam como transporte o autônomo, empresas transportadoras de todas as escalas e um pequeno percentual de frota própria em um modelo que envolve apenas carga lotação de fluxos de longo e médio curso com grandes possibilidades de frete-retorno.

O último nível, "formado pelas grandes holdings que dominam parte significativa dos segmentos da cadeia produtiva de determinados sistemas agroindustriais, do plantio ao processamento agroindustrial" (Elias, 2006, p. 228), opera em um amplo esquema de subcontratação de autônomos e empresas transportadoras, como explicado anteriormente. Aqui desaparece a

figura da frota própria. Fumo, cana-de-açúcar, laranja, cacau, melão, soja, milho, arroz, trigo, café, pluma de algodão (rolo ou fardo), frango, gado bovino e suíno e leite estão entre as principais culturas destas três últimas modalidades.

Em todos estes grupos há uma característica em comum quanto ao transporte, com raras exceções: trata-se de carga lotação em fluxos sem transferências. E mesmo quando elas existem, no caso da movimentação a granel entre vários fixos (fazendas, silos e unidades terminais), são realizadas por agentes diferentes.

Além disso, não existe agenciamento de carga. Ainda é considerável o montante de produtores com frota própria e o contato entre o produtor e o comprador (varejo ou *trading*) para a contratação do serviço de transporte, com autônomo ou empresa transportadora, sempre é direto. Para a movimentação de carga agropecuária, toda transportadora é, acima de tudo, um grande agenciador, pois a sua capacidade operacional sempre está bem aquém do necessário para o transporte de grandes massas – sobretudo as que operam no último nível.

DE PORTO VELHO DIRETAMENTE PARA O OCEANO ATLÂNTICO

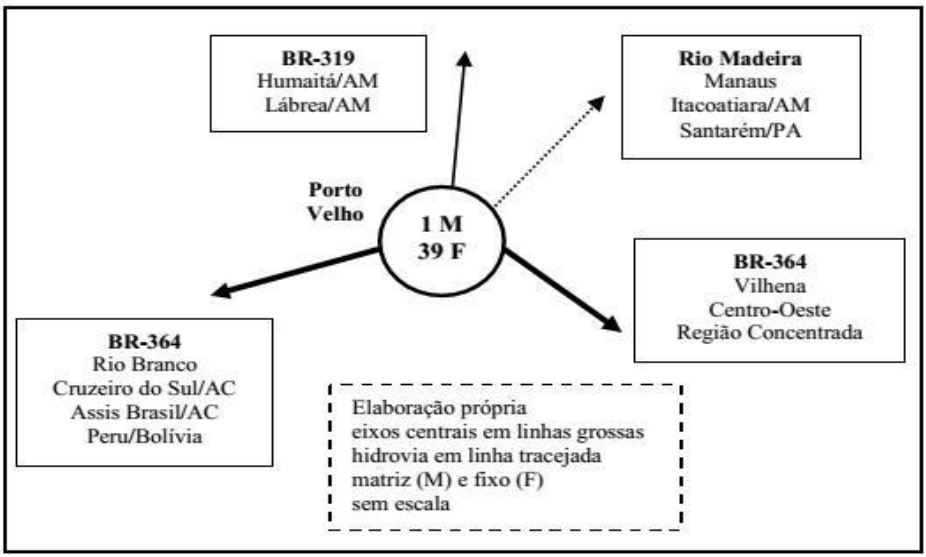
Apesar de distante das zonas produtoras, Porto Velho adentrou a "geopolítica da soja", como denomina Bertha Becker (2004), com a inserção da Hidrovia do Madeira na logística de escoamento da produção da Chapada dos Parecis, no Mato Grosso, e do cone sul rondoniense, regiões respectivamente polarizadas pelas cidades de Sapezal e Vilhena. Alavancado durante o governo FHC, o fixo de 1.056 km foi inaugurado em 1997 e atualmente transporta cerca de 4 milhões de toneladas de grãos por ano, além do combustível refinado em Manaus e de um pequeno percentual da carga geral com origem e/ou destino à capital amazonense por intermédio de balsas "ro-ro caboclo".

A BR-364 é o eixo-tronco que permite a conexão intermodal, definido por Ricardo Gilson da Costa Silva (2011) como um "eixo urbano funcional" que serviu à colonização e interiorização do Estado em momento pretérito, tendo como resultado o estímulo à ocupação produtiva em um novo modelo agropecuário e a inversão do sentido dos fluxos, até então sustentados apenas

pelo sistema fluvial. Mas o nexo territorial do *ponto nodal* (Diagrama 1) é o sistema de objetos e ações estruturado pela Hermasa Navegação da Amazônia S/A, "braço logístico" do Grupo Amaggi, e Cargill para a operação intermodal ligada ao agronegócio, e já analisada em trabalho anterior que define uma rede estruturadora de fluxos no processo de expansão da fronteira agrícola englobando Porto Velho, Manaus, Belém e o eixo Goiânia-Distrito Federal (Huertas, 2009).

Na ponta final da cadeia logística, os terminais portuários estão em Itacoatiara, a 270 km de Manaus pela asfaltada AM-010, opção do grupo de capital nacional; e em Santarém, no médio Amazonas, onde a multinacional montou a sua estrutura. Destes pontos, a carga segue em navios Panamax para os destinos internacionais. Apesar de alguns problemas operacionais na época da seca – os bancos de areia que se formam ao longo do rio, sobretudo no trecho Porto Velho-Humaitá (AM), fazem com que os comboios operem com 9 mil toneladas, em vez de 40 mil –, esta alternativa representou redução de 35% nos custos se comparada à saída por Paranaguá de acordo com Caixeta et al (apud Becker, 2004), fato que por si só justifica a empreitada.

Diagrama 1: Configuração territorial do ponto nodal de Porto Velho



Fonte: Autor.

Faltam-nos os números oficiais, mas o movimento de soja que segue para o transbordo fluvial é realizado majoritariamente por caminhoneiros autônomos subcontratados por Amaggi e Cargill. A pesquisa indicou em Porto Velho o registro de 39 filiais de empresas transportadoras e uma matriz (Noroeste Transportes, de carga especial e grande porte) que se enquadram em nossa proposta. Ademais, o elevado número de filiais de empresas transportadoras de outros Estados instaladas na cidade corrobora o nodal: São Paulo (17); Rio Grande do Sul e Amazonas (quatro cada, sendo que as da Região Norte operam na intermodalidade rodofluvial); Paraná e Minas Gerais (três cada); Ceará (duas) e Santa Catarina, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia (Transpacífico, de Ji-Paraná) e Acre (uma filial cada).

É bastante heterogênea a natureza da carga movimentada em Porto Velho levando-se em conta as filiais detectadas: carga geral (Atlas, TNT, Redyar, Jadlog, Favorita, Transreal, Rápido Roraima, Transpérola, Eucatur, Rapidão Cometa, Ravanello, Transpaulo, Vitória, AGV, Transpacífico, Rodoviva, Bertolini, Três Américas, Carinhoso e TRA); combustível (Tropical); duas rodas (Motoliner); grande porte e especial (Flecha de Prata, Nextrans e Tomiasi); petroquímica (Borgo); mudanças (Granero, Ginter e Confiança); valores (Protege, Proforte e Prosegur); siderúrgica (Transpes); mercado editorial (Transfolha); frigorificada (Gobor, Piraju e Tremea) e granel sólido (Rodolatina e Di Canalli).

No nodal destacamos ainda a ocorrência de seis revendas de caminhões (Mercedes-Benz, Iveco, Man, Ford, Agrale e Scania) e duas de implementos rodoviários (Facchini e Randon), fixos ligados diretamente ao transporte rodoviário de carga.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Além de sua centralidade ligada ao agronegócio, a capital rondoniense também é importante ponto de transbordo de carga geral com destino ao Acre, cuja capital Rio Branco está a 505 km pela BR-364, única ligação rodoviária entre os dois Estados. A travessia de balsa do Rio Madeira em Abunã, ainda em

território rondoniense, é o maior gargalo deste trajeto, com filas de espera de até 12 horas na época de estiagem.

A construção de uma ponte no local, com 1.028 metros de extensão, consta no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), empreendido pelo governo federal desde 2007, mas sua licitação foi cancelada pelo TCU e retomada em 2014 a cargo do consórcio Arteleste/Enersil ao custo de R$ 128 milhões. Os postos com agenciamento de carga (Mirian II, Carga Pesada e Bonadese) localizam-se ao longo da BR-364, entre a capital e a cidade de Candeias do Jamari, a 24 quilômetros, e são muito procurados para oferta de madeira como frete-retorno para a Região Concentrada.

Em relação ao fluxo com Manaus, a União erroneamente insiste na pavimentação da BR-319, construída pelo Exército nos anos 1970 e "engolida" pela floresta trinta anos depois. A ligação rodoviária de 885 km entre Porto Velho e Manaus é tida como estratégica para o abastecimento da capital amazonense e escoamento da produção do polo industrial ligado à Suframa, mas atravessa o divisor de águas Madeira-Purus, de altos índices pluviométricos, solo arenoso e rarefação urbana.

Os elementos expostos tornariam impraticáveis a sua manutenção mínima, comprometendo a relação custo-benefício de uma obra deste porte, que consta no PAC, embora apenas um trecho de 75 km após a cidade de Careiro (AM) esteja de fato recebendo pavimentação. Além disso, algumas pontes estão sendo reconstruídas e o trecho de 198 km entre o entroncamento com a Transamazônica (BR-230), em Humaitá, e o Rio Madeira foi recapeado. A ligação Porto Velho-Humaitá foi otimizada em setembro de 2014 com a inauguração da ponte sobre o Madeira, de 975 metros de extensão, outra obra do PAC que extinguiu a antiga travessia de balsa.

Porto Velho ainda vive a expectativa de se tornar um importante entreposto logístico na saída para os portos do Oceano Pacífico, cuja rodovia de acesso foi inaugurada em 2012. Da capital rondoniense a Assis Brasil, na fronteira com o Peru, são 778 km pelas BRs 364 e 317, passando por Rio Branco. A estrada segue por Puerto Maldonado, na Amazônia peruana, antes de subir os Andes em direção a Juliaca, de onde se abrem os caminhos para os portos de

Ilo, Arica e Matarani. Certamente, novos estudos serão necessários para analisar as dinâmicas territoriais ligadas direta e indiretamente à chamada "Rodovia do Pacífico".

REFERÊNCIAS

ARROYO, Mónica. **La división territorial del trabajo: un proceso e una categoría para intepretar el mundo**. Anais eletrônicos (cd-rom) da 4ª Conferência Internacional de Geografia Crítica, Ciudad de México, 2005, p. 1-12.

BECKER, Bertha K. **Logística e território: expansão do agronegócio da soja na Amazônia**. Relatório final do LBA – fase II do projeto Dimensões Humanas, 2004, *mimeo*.

CASTILLO, Ricardo Abid. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.) **Circulação, transportes e logística**. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 331-54.

_____. Exportar alimentos é a saída para o Brasil? In: ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de (Org.) **Que país é esse? Pensando o Brasil contemporâneo**. São Paulo: Globo, 2005, p. 283-307.

CLOZIER, Réne. **Géographie de la circulation**. Paris: Génin, 1963.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa e CORRÊA, Roberto Lobato (Org.) **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

ELIAS, Denise. Redes agroindustriais e produção do espaço urbano no Brasil agrícola. DA SILVA, José Borzacchiello; LIMA, Luiz Cruz e ELIAS, Denise. In: **Panorama da Geografia Brasileira**. São Paulo: Annablume, 2006, v. 1 (Problemáticas Contemporâneas), p. 221-38.

GIÚDICE, Fernando. **Como gerir a variação sazonal da demanda**. In: Anuário NTC & Logística. 2011/2012, São Paulo, 2012, p. 134-37.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 2013.

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

MARX, Karl. (1893) **O capital: crítica da economia política – Livro Segundo: O processo de circulação do capital, volume III**. 13. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

SANTOS, Milton (1979). **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2. ed. 1. reimp. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. (1993). **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

_____. (1996). **A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. (1979). **Economia espacial: críticas e alternativas**. 2.ed. São Paulo: Edusp, 2003.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa. **Dinâmicas territoriais em Rondônia: conflitos na produção e uso do território no período de 1970/2010**. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo (FFLCH/DG), São Paulo, 2011.

SILVA JUNIOR, Roberto França. **Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: fluxos e mobilidade geográfica do capital**. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista (Unesp), Presidente Prudente, 2004.

THOMSON, J. M. **Teoría económica del transporte**. Madrid: Alianza Editorial, 1976.

Porto Velho, segregada e irregular: assim surge uma cidade

Francisca Aurineide Barbosa Tamboril
José Joaci Barboza

INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no Brasil deu-se praticamente no final do século XX e apesar da ampliação da infraestrutura urbana, uma das principais características desse processo tem sido a propagação de múltiplos eventos informais no desenvolvimento urbano. Significa dizer que o Brasil em menos de um século transformou-se em um país extremamente urbano. Hoje temos mais de 80% da população morando nas cidades, num processo de modificação do habitat, sobretudo produzindo uma urbanização desigual e excludente.

Partindo desse pressuposto, podemos dizer que a luta pelo direito à cidade surgiu em contraposição a um modelo de urbanização baseado na exclusão e espoliação, em que o processo de urbanização acelerado absorveu em poucas e grandes cidades um grande contingente de pobres migrantes que foram se instalando nas periferias dos grandes centros, nos permitindo afirmar que os debates em torno das questões urbanas tem se tornado uma constante na atualidade mesmo que a sua problemática venha se anunciando há tempos.

A população brasileira, em sua maioria, somente tem tido acesso ao solo urbano e à moradia através de processos de ocupações informais e ilegais. O crescimento das ocupações irregulares nas cidades brasileiras acompanhou o processo de urbanização marcado por profundas desigualdades sociais e espaciais que foram se materializando no espaço urbano, projetadas sobre a situação de ilegalidade urbanista e fundiária, sendo o resultado do padrão excludente do processo de urbanização brasileira em seu planejamento, legislação e gestão de áreas urbanas. Assim, as cidades "explodem" e não conseguem suprir o bem-estar de sua população.

Há décadas que pesquisadores[1] de renome vêm se debruçando sobre a condição da vida nos centros urbanos, com destaque para as grandes cidades. No entanto, grandes, médios ou pequenos aglomerados sempre foram alvo de

lutas e disputas pelos que ali se encontram. Todavia, no decorrer do tempo e espaço, os enfrentamentos na construção, produção e reprodução desse espaço vêm se tornando cada vez mais acirrado com o processo de urbanização das cidades.

Neste artigo, o objetivo é a partir das contribuições dos autores regionais como: Fonseca (2014), Oliveira (2007), Amaral (2004), Teixeira e Fonseca (2001) e Matias (1997), apresentar um pouco da história do surgimento da cidade de Porto Velho com seus desdobramentos, processos de povoamento e ocupação que resultaram na criação do estado de Rondônia, contribuindo significativamente para o crescimento da cidade que é sua capital.

Buscamos discutir a regularização fundiária em suas dimensões jurídica, urbanística e social como uma alternativa no tratamento da informalidade urbana. O olhar aqui é a cidade de Porto Velho e a questão fundiária, em que a política de regularização se fez presente nos últimos anos, trazendo para o contexto da cidade uma significativa parcela pobre e desprotegida da população.

O presente artigo desenvolve-se em cinco momentos distintos, além desta apresentação. No primeiro momento traremos a formação da cidade de Porto Velho, partindo do pressuposto que a mesma já nasceu segregada e irregular. Um pouco da história regional é apresentada no segundo momento, no qual evidenciamos os chamados "ciclos econômicos" ditos importantes para o desenvolvimento da cidade.

No terceiro momento, faremos uma discussão sobre o direito à cidade, incluindo a função social da propriedade. A política de regularização fundiária é situada no quarto momento, ressaltada sua importância no enfrentamento da informalidade urbana. Por fim, reservamos o último momento para as considerações, que não são finais, onde apresentamos os principais desafios e ensejos que o programa coloca acerca do problema da segregação socioterritorial garantindo a inclusão social e a cidadania.

Referenciados em Silva (2014, p. 144), buscaremos uma aproximação ao que o autor considera relevante neste tipo de análise, quando afirma:

> A leitura da sociedade e suas relações com o meio se tornam um exercício relevante quando se busca alcançar as tramas conflitivas que assume importância na produção do espaço social, sobretudo, quando a natureza é mercantilizada, ignorando processos pretéritos de organização socioespacial [...].

Nesse sentido é que nos propomos a refletir sobre a cidade de Porto Velho e sua questão fundiária, numa leitura e releitura de sua sociedade que continuamente através de suas ações tem se organizado e se reorganizado na produção de seu espaço. E assim trazer o sentido do lugar vivido e vivenciado onde as relações cotidianas acontecem em sua dinâmica espacial.

SEGREGADA E IRREGULAR: ASSIM SURGE UMA CIDADE

Baseados em Santos (2012), Lefebvre (2008), Souza (2013) e Carlos (2008), podemos dizer que o espaço urbano enquanto produto das relações sociais e históricas, ao se tornar parte integrante do processo geral de reprodução do capital, constituiu-se num espaço social complexo e gerador de conflitos. Partindo desse pressuposto, é possível fazermos algumas observações para uma melhor compreensão de como se deu a produção/reprodução dos espaços urbanos na cidade de Porto Velho, tendo como ponto de partida que Porto Velho já nasceu segregada e irregular.

Entre a maioria dos historiadores regionais, pareceu-nos ser consenso, de que o elemento determinante para a formação e constituição da cidade de Porto Velho foi a construção da lendária Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), quando ao término de sua obra em 1912, ao redor da ferrovia a existência do pequeno povoado, foi reforçado pelos trabalhadores que ali estavam e acabaram por se instalar no espaço dos galpões da mesma, que à época somavam em torno de mil habitantes. Nesse período, um pequeno contingente, de acordo com sua condição social, tinha uma forma de habitação muito distinta, estando separado segundo sua classe social por uma linha fronteiriça, onde hoje é a Av. Presidente Dutra.

> Porto Velho, a capital do estado de Rondônia, surgiu desse acampamento, a partir dos pátios ferroviários e sob o som estridente dos apitos dos vapores que singravam a floresta e das

> máquinas de ferro que corriam sobre os recém instalados trilhos da ferrovia. [...] Assim se iniciou a construção da cidade de Porto Velho. A cidade iniciada pelos agentes da ferrovia Madeira-Mamoré possuía sistemas de esgoto, tratamento de água, luz elétrica, habitações telhadas, matadouro, banda de música, imprensa, jornais editados em inglês, cinema e salões de festa. [...] Em seus limites imperava o ideal burguês do trabalho organizado. [...] Fora de seus limites reinava o caos (Oliveira, 2007, p. 105).

Nessa perspectiva, a Cidade de Porto Velho já nasceu condicionada pela reprodução das suas desigualdades como consequência das relações produtivas, trazendo de sua formação até os dias atuais como eventos marcantes da sua evolução histórica, os chamados "ciclos econômicos", juntamente com os conflitos fundiários, tornando-se hoje uma problemática fundiária pela posse do espaço urbano. E desta forma a cidade de Porto Velho foi criada pela Lei de n° 757, de 2 de outubro de 1914 e instalada no dia 24 de janeiro de 1915, pertencente ainda ao estado do Amazonas.

> Durante o período que vai de aproximadamente 1910 a 1930, conviveram em uma só Porto Velho duas cidades opostas, gêmeas e díspares. De um lado a riqueza e a opulência dos frequentadores do Clube Internacional (hoje prédio do Ferroviário Atlético Clube), onde se dançou o fox, a valsa e se jogou bridge. Do outro, a cidade dos excluídos e marginalizados. Daqueles que não tiveram acesso aos benefícios do progresso e da modernidade trazidos pelos trilhos da ferrovia, ou que de lá foram banidos. Estes construíram uma espécie de antimundo das sombras, onde se dançou não o fox, mas o batuque, onde o crime e a miséria imperavam como no faroeste americano e onde a prostituição fez sonhar, matar e morrer homens ávidos de prazeres que vinham dos seringais e dos acampamentos da própria ferrovia (Oliveira, 2007, p. 106).

Essa construção da base social e econômica da cidade vai determinar os seus aspectos de ordem política, tornando-se indutora dos maiores conflitos em sua reprodução socioespacial, levando-se em conta que ela se assentou no processo de concentração de renda e do salário, geradores das profundas

desigualdades socioespaciais que ocorrem no município. Somando-se a isso, o acelerado crescimento da cidade ocorrido nos anos 1970 e 1980, não como resultado do processo industrial, mas advindo da expansão da fronteira agrícola na Amazônia, como estratégia utilizada pelo Estado para ocupar a região. Nesse sentido, a cidade de Porto Velho teve o seu desenvolvimento vinculado num viés de ações pautadas na irregularidade, na criação e recriação de seus espaços de forma excludente para um número expressivo de sua população.

Assim nasce Porto Velho, as margens do Rio Madeira, segregada e irregular: segregada na medida em que por uma linha divisória era possível visualizar as diferenças entre seus habitantes. De um lado, Porto Velho feito imagem e semelhança de seus criadores norte-americanos como símbolo do progresso e, do outro, a Porto Velho de todas as cores e nacionalidades, composta pela escória que buscou sobrevivência ou exílio. Separados por uma fronteira intransponível baseada no preconceito e exploração, em contradição entre o discurso do progresso e da modernidade (Fonseca, 2014, p. 48). Segundo esse historiador:

> A produção histórica a respeito da origem da cidade de Porto Velho, com maior frequência, tem ressaltado a moderna cidade industrial que surgiu com a construção da ferrovia. Este é o aspecto colocado em relevo na maioria das memórias dos viajantes da época e absorvido pelos trabalhos de pesquisa posteriores. A comparação mais recorrente é a modernidade de Porto Velho em relação ao atraso e à decadência de Santo Antônio. Esta ênfase deixou obscurecida a cidade que surgiu ao lado da companhia ferroviária. Um núcleo de povoamento em plena selva, sem os confortos que o pequeno núcleo ferroviário fornecia aos seus moradores (Fonseca, 2014, p. 75).

Podemos dizer que o símbolo do "progresso" e da "modernidade", novamente se reflete na cidade de Porto Velho atualmente com a construção das duas hidrelétricas Santo Antônio e Jirau no Rio Madeira, em que mais uma vez poderá deixar na cidade os rastros do processo migratório, dificultando o seu planejamento e o desenvolvimento, já que são perceptíveis os problemas

urbanos acumulados em décadas e que foram se agravando com a construção das hidrelétricas, contribuindo cada vez mais em sua problemática urbana.

Tabela 1: Crescimento da população de Porto Velho (1991-2010)

Ano	Porto Velho	Rondônia	Brasil
1991	287.534	1.132.692	146.825.475
1996*	292.399	1.219.702	156.032.944
2000	334.661	1.379.787	169.799.170
2007*	369.345	1.453.756	183.987.291
2010	428.527	1.562.409	190.755.799

Fonte: IBGE - * Contagem da população

A tabela da página acima aponta o aumento populacional na cidade e isso acarretou diversos desajustes na cidade, já que mais pessoas significam uma necessidade maior de moradia, saúde, educação, transporte, etc. Se levarmos em conta a contagem do IBGE, em 2014, de 494.013 (quatrocentos e noventa e quatro mil e treze) pessoas esse aumento fica ainda maior, o que significa dizer que segundo os dados do referido órgão entre os anos de 2010 a 2014, Porto Velho aumentou em mais de 65.000 mil pessoas.

Aqui, nos permitimos adentrar um pouco sobre a questão já que os reflexos dessa construção atingem de forma direta e indireta bairros e populações ribeirinhas da cidade de Porto Velho. A contribuição de José de Souza Martins (1993) se torna de extrema valia, com o seu livro intitulado "A Chegada do Estranho", no qual o mesmo faz reflexões sobre o impacto dos grandes projetos econômicos na vida das populações ribeirinhas de uma forma geral. Convenientemente podemos utilizá-lo aqui se tomarmos como base que essas duas hidrelétricas tiveram suas construções envolvidas em vários contextos, desde a apropriação do espaço geográfico, onde havia uma população ribeirinha com seus costumes e tradições que foram desalojadas, a uma possível modificação na paisagem da cidade e o adensamento populacional.

Vale destacar o trecho de um artigo publicado recentemente em jornal eletrônico local intitulado "Hidrelétricas do Madeira e a nova geografia de Porto Velho":

> A partir de 2008 a cidade de Porto Velho foi 'sacudida' pelo início da construção das hidrelétricas do Madeira. Essas grandes obras impuseram temporalidades aceleradas ao cotidiano urbano e rural, constituindo-se como evento dinamizador da geografia local. Atualmente os consórcios construtores das hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau propagam números e positividades dessas obras, que vão desde o pagamento de royalties ao incentivo à piscicultura. Elaboram um discurso no qual se colocam como protagonistas chaves do desenvolvimento socioeconômico de Rondônia. Contudo, deve-se problematizar sobre o que eles não dizem em suas narrativas, propagandas e premiações. Cabe apontarmos alguns desses processos que atingem diretamente as comunidades ribeirinhas, as populações dos distritos e o espaço local (Silva, 2015).

Esse trecho evidencia de forma contundente como sempre foram conduzidos os processos desenvolvimentistas na cidade de Porto Velho e o autor problematiza ainda, não o que dizem aqueles que se alcunham protagonistas, mas o que fica aquém das palavras não permitidas, nos remetendo a Martins (1993, p. 61-62) que é categórico ao dizer:

> Aqui não se trata de introduzir nada na vida de ninguém. Aqui se trata de projetos econômicos de envergadura, como hidrelétricas, rodovias, planos de colonização, de grande impacto social e ambiental, mas que não tem por destinatário as populações locais.

Desta forma, a desagregação imposta a ribeirinhos e populações tradicionais amazônicas, é visualizada na (des)territorialização compreendida pela geografia como um processo de rompimento de vínculos, em que arbitrariamente obriga as comunidades atingidas a resignificar seus costumes, seus valores e suas vidas em um outro lugar. "São os ribeirinhos sem rio e peixes; são os extrativistas sem os recursos da floresta! São as comunidades sem lugares, são as vilas que saíram do mapa! Uma cartografia da destruição dos lugares [...]" (Silva, 2015).

As transformações ocorridas na cidade acerca desses processos, bem como seus efeitos positivos e negativos somente com o passar dos tempos serão

permitidas visualizações. O que nos é permitido afirmar hoje é que as consequências dos impactos sociais e ambientais desencadeados ficarão na cidade e, a história que segue seu curso será contada, construída e escrita mais uma vez.

Dentro desse contexto, podemos visualizar na cidade de Porto Velho, que todos os processos contribuíram de certa maneira, para a segregação urbanística existente, na medida em que a estrutura da cidade não conseguiu acompanhar o acelerado crescimento populacional. A Porto Velho de hoje se comparada com as outras capitais brasileiras, muito provavelmente seja a que mais apresente vulnerabilidade nas questões estruturais, do tipo: saneamento básico, mobilidade urbana, iluminação pública, sinalização, segurança, segurança fundiária, planejamento e gestão da cidade, dentre outros, apesar dos avanços dos últimos anos.

OLHAR O PASSADO, ENTENDER O PRESENTE E PROJETAR O FUTURO: UM POUCO SOBRE A HISTÓRIA REGIONAL

Os processos migratórios que antecederam a criação do estado de Rondônia sempre estiveram ligados a ciclos econômicos. A extração da borracha (látex), a descoberta de cassiterita, o garimpo de ouro, a construção da BR 364 e os projetos integrados de colonização (PICs), foram significativos para o desenvolvimento da capital do estado de Rondônia, dado o fato de que em todos eles ocasionou surto migratório de várias partes do país, ocasionando e consolidando na cidade um crescimento desordenado, desigual e excludente.

Por ter seu processo de ocupação e colonização ligado a "ciclos econômicos" o estado de Rondônia até a atualidade, reflete as consequências, sendo importante ressaltar que as políticas implantadas em todo o processo de ocupação refletem também na cidade de Porto Velho, já que as mesmas pactuaram diretamente na formação do espaço urbano da cidade.

O primeiro ciclo econômico que impactará de forma significativa nos processos de migração e constituição de núcleos de assentamento em Rondônia foi o ciclo da borracha, entendido em duas fases: [...] a primeira no século XIX e início do século XX e a segunda de 1942 a 1945. Essa primeira face intercalava-

se com a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), fazendo da mesma o centro de povoamento da região, em que também as expedições da comissão Rondon redesenharam o mapa da Amazônia rondoniense com suas estações telegráficas, que estimularam assim núcleos de povoamento. O declínio da borracha nessa primeira fase levou a região a um intenso esvaziamento demográfico que se acentuava a cada ano, já que os seringais não eram tidos como fatores de produção agrícola ou fixação do homem à terra, visto que um dos critérios adotados pelos seringalistas era proibir a agricultura de subsistência.

Como o desenvolvimento da região nessa época estava ligado à economia extrativista, os seringueiros em sua maioria almejavam somente obter recursos financeiros para o retorno as suas terras de origem e com o declínio poucos se fixavam na região, provocando assim um êxodo populacional. Somente a partir de 1942, por meio de uma migração coordenada pelo governo federal e financiada pelos Estados Unidos da América é que a região voltou a receber mais uma vez povoadores, ação justificada por fatores políticos e econômicos ligados à segunda fase da borracha, que tinha por objetivo a produção da borracha em grande escala para atender as necessidades dos países aliados que lutavam na Segunda Guerra Mundial. Assim:

> Durante a Segunda Guerra Mundial, foi realizado um acordo entre o Brasil e os Estados Unidos – Tratado de Washington – cujo objetivo era organizar a produção do látex brasileiro. Nesse acordo ficou estabelecido que caberia aos EUA: sanar a malária na região, fornecer os meios de produção e transporte e financiar 42% do capital inicial para a consolidação do Banco da Borracha; já que ao Brasil, caberia financiar 58% do capital inicial para consolidação do Banco da Borracha e entrar com os seringais e com os seringueiros. Foi nesse contexto que surgiu o soldado da borracha que, em linhas gerais, eram nordestinos recrutados por um período de dois anos para trabalharem na extração do látex (Oliveira, 2000, p. 56).

Nesta segunda fase, porém, havia uma substancial diferença entre os novos povoadores e aqueles que haviam se fixado na região durante a primeira fase. Por ser desta vez, um processo migratório dirigido, específico, organizado

oficialmente os novos povoadores foram divididos em duas categorias: voluntários e recrutados. Os voluntários eram os arigós e os recrutados ou alistados como Soldados da Borracha. Ainda nessa fase com a criação do Território Federal do Guaporé em 1943, foi modificada também a estrutura político-organizacional da região na qual se fixou uma população urbana e ordenou-se o povoamento rural com novas concepções agrícolas que por sua vez estimulou o comércio.

Em 1945, com o término da Segunda Guerra Mundial, cessou também o interesse do mercado internacional pela borracha amazônica, ocorrendo assim o declínio da segunda fase da borracha, no entanto a região não se despovoou como durante a primeira fase.

> São méritos do ciclo da borracha, não só o surgimento e desenvolvimento de diversos municípios da região, bem como a instalação das linhas telegráficas e a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; fato este, de extrema relevância para Rondônia (Oliveira, 2000, p. 56-57).

Visando evitar o êxodo populacional o governo do Território Federal de Rondônia promoveu transformações intensas na economia regional criando em 1948, colônias agrícolas como a do Iata, no município de Guajará-Mirim e a do Candeias, também chamada de Antenor Navarro, em Porto Velho. E somente em 1954 é que foram criadas as colônias 13 de Maio conhecida por Colônia Japonesa e a 13 de Setembro. Depois em 1959 é que surgiram as de Paulo Leal, Areia Branca e Periquitos.

Todavia, essas colônias não alcançaram os objetivos a que o governo almejara por vários fatores: terra pobre, agricultura de subsistências, falta de políticas que beneficiassem os colonos com financiamentos da produção, abertura de estradas e comércio para seus produtos. Dentre elas somente duas prosperaram, a colônia Japonesa e a do Iata. A primeira, por receber subvenção e assistência técnica de Belém do Pará, por intermédio do seu consulado, num convênio firmado entre seus governantes e, a segunda, pela ajuda da prefeitura de Guajará-Mirim. As demais, por falta de insumos agrícolas, foram levadas ao fracasso.

Os novos fluxos migratórios que surgiram de 1954 a 1958, foram resultados de novos momentos econômicos dessa vez o Diamante e a Cassiterita. A corrida do diamante entre Pimenta Bueno e Ji-Paraná, nos rios Machado, Comemoração e Barão do Melgaço e a cassiterita entre Ariquemes e Porto Velho.

> [...] a atividade de garimpagem dificulta extremamente uma abordagem estatística que possibilite a compreensão de toda sua extensão. Os dados disponíveis acerca do número de garimpeiros e da produção contida são sempre estimativas mais ou menos aproximadas, sendo que em muitos casos não passam de suposições, algumas vezes, grosseiras (Teixeira; Fonseca, 2001, p. 168).

Com vistas a viabilizar a o escoamento da produção de cassiterita e interligar Rondônia com os grandes centros do país, a abertura da BR 029, hoje 364, tornou-se imprescindível, trazendo, portanto, uma migração decisiva no processo de desenvolvimento da região, contribuindo também para definir o seu modelo econômico, social e político, resultando assim num tipo de desenvolvimento baseado na agricultura, incluindo-o no sistema nacional. Com a abertura da BR 364 deu-se um tipo de ocupação espontânea e desordenada dos espaços "vazios", estimulada pela ação de companhias particulares de colonização, especialmente em 1970, intensificando-se cada vez mais com os projetos de colonização do Incra.

> [...] o fluxo migratório da década de 1970, possui características diferentes das anteriores. Até esse período, os fluxos migratórios ocorreram em função da busca de riquezas naturais, portanto os migrantes eram extratores, seringueiros e mineradores. Estes últimos marcadamente nômades. A partir desse momento a migração ocorreu em torno da busca de terras para a agricultura. Foram pequenos agricultores com suas famílias que procuram Rondônia na esperança de ter acesso à terra. Essa migração assumiu, portanto, características sedentárias (Teixeira; Fonseca, 2001, p. 173).

A abertura da BR 364 e a implantação de um modelo de desenvolvimento baseado na agricultura foi um dos momentos mais

importantes, talvez na história de Rondônia, responsável principalmente pela intensidade do fluxo migratório que resultou na fixação de famílias em terras rondonienses, mas também foi um momento crítico no qual se viu surgir o crescimento desordenado de núcleos populacionais, resultando num afunilamento de populações ribeirinhas e camponesas já existentes, sem falar na questão indígena. E conforme Becker (1991, p. 106), "[...] a estratégia do Estado é poderosa. Induz a migração, oferece parcos recursos aos migrantes e se omite na defesa dos seus investimentos".

Januário Amaral (2004, p. 72), em seu livro "Mata virgem: Terra Prostituta" afirma que nesse processo de migração, "o colono passa simultaneamente por dois vieses: o da dessocialização em sua região de origem e o da ressocialização nas novas terras". Nesse contexto, o migrante, futuro colono, ao sair de sua terra, em sua maioria não por vontade própria, mas empurrados por diferentes situações, segue nesse ir e vir, vendo-se obrigado inclusive a desaprender, aprender e reaprender suas formas de viver migrando de cidade em cidade, local a local, até conseguir fixar-se em determinada terra, motivo real que o fez partir. Nesse sentido Martins citado por Amaral (2004, p. 72) é determinante ao dizer:

> Migrar temporariamente é mais que ir e vir; é viver em espaços geográficos diferentes, temporalidades dilaceradas pelas contradições sociais... É sair quando está chegando, voltar quando está vindo. É necessitar quando está saciado. É estar em dois lugares ao mesmo tempo, e não estar em nenhum, partir sempre e não chegar nunca.

Nessa perspectiva, os conjuntos de acontecimentos ocorridos a partir da abertura da BR 364 e da implantação de projetos oficiais de colonização, pelo Incra, possibilitou a elevação do Território Federal de Rondônia a categoria de estado. O Estado de Rondônia foi criado pela Lei Complementar n° 41, no dia 22 de dezembro de 1981 e sua instalação no dia 4 de janeiro de 1982.

Achamos relevante destacar que o objetivo nesse projeto é a via inversa dessa visão colonizadora, desenvolvimentista e progressista, já que partimos do pressuposto que esse mito do "espaço vazio" imposto na formação do Estado e

respectivamente na cidade, é cheio de contradições, visto que o referido argumento só da conta da produção do espaço quando se refere aos gerados pelas propostas governamentais, sem levar em conta em sua maioria espaços ocupados de maneiras e formas distintas das formas governamentais pela população do lugar.

Citamos mito do "espaço vazio" baseados nas leituras de Becker (1991, p. 10) que dentre outras coisas nos adverte. "Mito porque nega a existência das populações indígenas e caboclas, e das sociedades locais". Partindo desse pressuposto, nos reportamos à Porto Velho de hoje, por ser capital do estado, vive os reflexos da ocupação e da busca migratória do sonho do "Eldorado", visualizados na atualidade na malha urbana da cidade, a exemplo dos conflitos fundiários e da falta de estrutura urbana.

O DIREITO À CIDADE

Os fenômenos urbanos têm se destacado como uma das maiores preocupações para os que pensam a cidade. Podemos dizer que o século XXI vai se tornando a era da cidade, se tomarmos como base que hoje mais da metade da humanidade vive em centros urbanos, levando a estudiosos sobre a temática, em especial a geografia, múltiplos olhares sobre o desenvolvimento, gestão e o planejamento do espaço urbano. Com o advento da Revolução Industrial o fenômeno da urbanização começa a ganhar contornos mais visíveis, intensificando-se cada vez mais nos países em vias de desenvolvimento, como é o caso do Brasil.

Nesse sentido, a conjunção dos elementos desencadeadores dos processos urbanos parece estar em constante antagonismo: direito à cidade; segurança; insegurança jurídica da moradia; qualidade de vida; função social da cidade e da propriedade, dentre outros, tem se tornado palco de muitos debates. Vinculando-se a isso, o fluxo migratório que "incha" as cidades, bem como a falta de planejamento por parte dos gestores públicos, torna-se cada vez mais problemática as condições para a solução de problemas e tomadas de decisões, tornando a cidade um espaço habitável para somente uns poucos, em que a consequência imediata do fenômeno da urbanização se traduz no

agravamento dos conflitos sociais próprios dos conglomerados urbanos. Torna-se, deste modo, impossível separar a produção social do espaço da cidade da produção de um pensamento sobre a cidade. Segundo Maricato (2005, p. 2):

> [...] as cidades não são apenas reflexos do processo social. São também agentes de aprofundamento da desigualdade. Foi especialmente por meio do processo de urbanização que se deu a modernização conservadora: avanços na industrialização e no consumo de bens de consumo durável, sofisticação dos serviços e em paralelo a expansão da pobreza, da informalidade e, mais recentemente, a partir de 1980, da violência.

Desta forma, percebemos a contradição que temos nas cidades, ao mesmo tempo em que avançam nos processos de desenvolvimento urbano, exclui uma relativa parcela de seus habitantes, tornando-se um desafio oportunizar cada vez mais a participação dos agentes sociais na tomada de decisões sobre o futuro de suas cidades.

Com esse pressuposto podemos dizer que a discussão em torno do significado "direito à cidade" somente será relevante se a olharmos na perspectiva da função social da propriedade, apenas se partirmos desse princípio é que conseguiremos definir o direito à cidade em termos legais. A função social da propriedade contida na Constituição da República Federativa do Brasil, no Capítulo II da Política Urbana, diz que:

> Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Nesses termos a função social somente é estabelecida quando consegue alcançar o objetivo de desempenhar as funções sociais da cidade, garantindo assim o bem-estar de sua população. Assegurando inclusive esse objetivo no Plano Diretor do município, que é o instrumento legal no ordenamento jurídico, político, econômico e social da cidade. Tornando-se, portanto, impossível separar a produção social do espaço da cidade, da produção de um pensamento sobre a cidade.

Ermínia Maricato e Santos Junior (2007, p. 168) no artigo "Construindo a Política Urbana: participação democrática e o direito à cidade", dizem que:

> A negação do direito à cidade se expressa na irregularidade fundiária, no déficit habitacional e na habitação inadequada, na precariedade e deficiência do saneamento ambiental, na baixa mobilidade e qualidade de transporte coletivo e na degradação ambiental.

A segregação social, espacial e ambiental mostra o descaso com a função social da propriedade contida na constituição, o que para Santos Junior (1995, p. 45-46) é:

> A função social da propriedade e da cidade significaria o uso socialmente justo e equilibrado do espaço urbano. O direito à cidadania seria entendido num duplo significado: como direito de acesso aos bens e serviços que garantam condições de vida urbana digna, culturalmente dinâmica e condizente com os valores éticos humanitários; mas também como direito dos cidadãos à informação e à participação política na condução dos destinos da cidade.

Nesse sentido a ordem jurídica "e aqui é conveniente dizer que nessa área o jurista Edésio Fernandes, tem se destacado nos debates acadêmicos, nacionais e internacionais, referente ao direito à cidade", também tem um papel na produção e na reprodução da informalidade urbana. Assentamentos informais ou ocupações irregulares, sem a mínima condição de habitabilidade tornam-se um modelo de sociedade que não consegue suprir a necessidade básica de seu povo e assim naturaliza as soluções improvisadas desde que afastadas das áreas mais valorizadas e visíveis.

Apesar de alguns avanços anteriores foi somente em 2001, com a criação do Estatuto da Cidade, que conseguimos uma série de instrumentos, garantindo aos municípios o cumprimento integral da função da cidade e da propriedade urbana. Com normas previstas para a regularização fundiária, o Estatuto avança com fundamental importância e no que diz respeito à universalização do direito a cidade, reconhece que um dos maiores entraves em sua legitimação são as irregularidades jurídicas. O Estatuto inclui ainda, como

obrigatoriedade, a regularização fundiária da política urbana e habitacional das cidades como prioridade social, econômica e territorial.

Foi somente com a aprovação da Constituição em 1988 e o reconhecimento constitucional do direito à moradia como direito social e a aprovação do Estatuto da Cidade, através da Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que algumas transformações foram ocorrendo. Ao reconhecer ser de fundamental importância o papel dos municípios na formulação de diretrizes no processo de urbanização, bem como na condução do processo de gestão das cidades o Estatuto da Cidade ampliou, sobretudo, em particular na questão da regularização fundiária.

O crescimento das ocupações irregulares justificado pela ausência do poder público, juntamente com o déficit habitacional, a exclusão social e territorial nos centros urbanos tornam cada vez mais urgente à necessidade de se buscar instrumentos de planejamento de gestão urbana, em forma de políticas públicas para promover a participação da comunidade na tomada de decisões com vistas à promoção de cidades sustentáveis. E isso nos remete a Souza (2013, p. 105) quando nos diz que:

> [...] uma cidade onde as estruturas de poder, os canais de distribuição de riqueza etc. se mostram viciados e apresentando um nítido viés excludente e de grande injustiça social, e onde a qualidade de vida já se acha ameaçada desde sempre devido à ação desenfreada de grupos de interesse que atentam contra o patrimônio natural ou arquitetônico, pressões quantitativas – mais demanda por moradias, por infraestrutura, por empregos... mais carros particulares circulando... – tenderão, sem dúvida, a agravar continuamente o quadro.

Trazendo o texto do autor acima para a realidade urbana de Porto Velho compreendemos que não podemos fazer regularização fundiária sem interromper o círculo vicioso da irregularidade, sem que as contradições sejam vistas e discutidas de forma integrada e articulada, garantindo a inclusão socioespacial e a superação dos problemas em seu contexto urbano.

A regularização fundiária enquanto política pública não pode acontecer isolada, visto a mesma ser necessariamente apenas o começo de um direito

garantido por lei. O que precisamos é oportunizar e assegurar esse direito que é o direito a todos de viver em uma cidade justa e equilibrada com todos os meios necessários para uma vida digna, no sentido pleno da palavra. As questões no que dizem respeito à cidade, bem como a realidade urbana precisam ser conhecidas, analisadas e discutidas em conjunto para o bem-estar de sua população.

Segundo Lefebvre, as questões urbanas estão preterivelmente ligadas à Revolução Industrial ou processo de industrialização, considerando como o motor das transformações na sociedade. Para o autor (2008, p. 117-118):

> O *direito à cidade* se afirma como um apelo, como uma exigência. [...] O *direito à cidade* não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à *vida urbana*, transformada, renovada (grifos do autor).

A industrialização, para ele impõe aos grupos, etnias, estratos e classes sociais, uma segregação destruindo o sentido da cidade e ameaçando a vida urbana. Os trabalhadores, ao serem expulsos da cidade para as periferias, perdem o viver da cidade e na cidade como obra criativa e coletiva, substituindo o habitat pelo o habitar. É nesse sentido que Lefebvre formula a ideia do direito à cidade, que é, assim, definido por Lefebvre (2008, p. 139):

> [...] o *direito à cidade* (não à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o *uso* pleno e inteiro desses momentos e locais etc.). A proclamação e a realização da vida urbana como reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) [...] (grifos do autor).

É no reconhecimento do direito à cidade que abordamos a regularização fundiária enquanto política territorial na produção do espaço urbano na cidade de Porto Velho, remetendo-nos a discutir a desigualdade socioespacial recorrente de todos os processos históricos e estruturais, em que a

regularização fundiária é uma forma de assegurar os direitos sociopolíticos à sociedade desempenhando um importante papel na planificação urbana.

Assim, a escritura pública representa o rompimento do ciclo de exclusão gerado pela informalidade, apontando para a importância da manutenção da regularidade alcançada pelo programa de regularização fundiária superando a segregação socioespacial, traduzida na distância e na impossibilidade de acesso aos serviços e equipamentos públicos coletivos vinculados a localização dos investimentos em infraestruturas e serviços urbanos.

POLÍTICA DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA EM PORTO VELHO

Podemos afirmar que o marco inicial se deu com a efetivação da Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação (SEMUR), criada através da Lei Complementar N° 212, de 7 de janeiro de 2005, pelo prefeito, na época, Roberto Eduardo Sobrinho, do Partido dos Trabalhadores (PT), e representava a materialização de um dos compromissos da campanha, bem como o início do trabalho no âmbito da questão fundiária na cidade de Porto Velho.

Após a criação da Secretaria, a gestão municipal começou a priorizar os problemas fundiários, agravados ao longo de décadas, principalmente, no que dizia respeito aos assentamentos urbanos localizados em áreas públicas municipais com ocupação consolidada.

Com esse propósito, deu-se início aos levantamentos físicos e fundiários das áreas de abrangência no Programa de Regularização Fundiária de Interesse Social, considerando as demandas históricas das comunidades que não tinham segurança de propriedade da terra, excluídas do processo de ocupação formal do espaço urbano. Inicialmente foi priorizado o atendimento aos assentamentos precários localizados em bairros periféricos[2], por tratar-se de área de domínio pleno municipal (propriedade), com viabilidade de execução em curto prazo para os procedimentos de regularização fundiária.

Na formulação dos objetivos em proporcionar o reconhecimento do direito de propriedade às famílias que não tiveram acesso à titulação definitiva,

estrategicamente foram mapeados os tipos de irregularidade e iniciado um estudo, comprovando que os bairros possuíam ocupação consolidada com perfil econômico de baixa renda. Percebemos no decorrer dos trabalhos que a problemática da situação fundiária de Porto Velho tinha e tem vários aspectos dificultadores, entre eles o repasse de áreas pertencentes ao município para particulares de forma desigual e excludente, gerando assim latifúndios urbanos, ocasionando problemas relativos à posse e titulares de terra.

Na capital do Estado de Rondônia, o grande número de famílias vivendo em áreas irregulares, de risco, área de proteção permanente, patrimônio histórico tombado, sujeitas a alagamentos e outras formas de ocupação irregular reflete o dualismo marcante na cidade. O que torna assim, a legislação urbanística existente incapaz de acompanhar o ritmo das mudanças e de oferecer respostas às reivindicações populares.

Diante dessa problemática, a regularização surge como uma alternativa de política pública curativa e preventiva no enfrentamento de áreas já ocupadas por população de baixa renda – curativa no sentido de incorporar e requalificar a cidade real por meio de ações de regularização fundiária plena no espaço urbano e preventiva no sentido de evitar a apropriação irregular do solo urbano. Diante dessas premissas podemos dizer que:

> Regularização fundiária é o processo conduzido em parceria com o Poder Público e população beneficiária, envolvendo as dimensões jurídica, urbanística e social de uma intervenção que prioritariamente objetiva legalizar a permanência de moradores de áreas urbanas ocupadas irregularmente para fins de moradia e, acessoriamente, promove melhorias no ambiente urbano e na qualidade de vida do assentamento, bem como incentiva o pleno exercício da cidadania pela comunidade sujeito do projeto (Alfonsín, 2007, p. 78).

Para a referida autora (2007, p. 79), os processos de regularização fundiária devem estar embebidos de um propósito interdisciplinar de realizar, de forma conjunta e integrada, as seguintes dimensões:

- a regularização jurídica dos lotes (titulação e registro);

- a urbanização/reurbanização do assentamento;

- a adequação da legislação urbanística com a mudança do regime urbanístico aplicável à área;

- apoio e a motivação dos moradores para a auto-organização, o associativismo e a cooperação mútua em iniciativas que impliquem a melhoria da qualidade de vida da comunidade.

Nesse sentido, é importante salientar que a política de regularização fundiária se efetiva com mais qualidade, quanto mais e melhor o poder público tiver assimilado e implementado de forma complementar, as dimensões acima citadas pela autora. São dimensões de uma política pública que se tratadas de forma pluridimensional, com certeza incidirá sobre o problema da segregação socioterritorial, podendo amenizá-lo de forma significativa, sobretudo na ampliação dos direitos da cidadania de uma ampla parcela da população, em especial aquelas que se encontram em maior vulnerabilidade social.

Colocando, por fim, o indivíduo como centro de gravidade de uma política, numa inversão de valores. Partindo desse pressuposto nos permitimos dizer que são aspectos indissociáveis da Regularização Fundiária Urbana: o respeito aos direitos humanos, bem como a busca pela qualidade de vida da população de baixa renda.

Em Porto Velho, o primeiro bairro a receber a escritura que de certa forma, para a secretaria, tornou-se um dos mais emblemáticos foi o bairro Tancredo Neves, criado pela Lei Municipal de Nº 507 de 24 de outubro de 1985, formado a partir de um assentamento orientado que procedeu a doação dos terrenos para famílias de baixa renda, sendo expedida na época apenas uma autorização de ocupação. Por ser sua área de pleno domínio municipal, imediatamente a SEMUR iniciou os trabalhos para entrega dos títulos definitivos a população do bairro, em atendimento a uma reivindicação antiga dos seus moradores como uma das formas de garantir a propriedade da terra e ao mesmo tempo gerar mecanismos de desenvolvimento para o bairro.

Com o Bairro Tancredo Neves, foi traçado um marco inicial da Política Municipal Fundiária e de controle do uso e ocupação do solo a ser desenvolvida

pela cidade de Porto Velho, dentro de uma perspectiva participativa e democrática fundamentada no Estatuto das Cidades:

> Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais... XIV - regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, considerada a situação socioeconômica da população e as normas ambientais.

Segundo o Ministério das Cidades (MCid) foi somente na década de 1960 que aparecem como fatos notórios os efeitos nocivos da urbanização desigual das cidades brasileiras e, apenas em 2003, com a criação do Ministério das Cidades, é que o Governo Federal instituiu a Política Nacional da Regularização Fundiária, estando definida pela lei de n. 11.977/2009, em seu artigo 46, como um:

> [...] conjunto de medidas jurídicas, urbanísticas, ambientais e sociais que visam à regularização de assentamentos irregulares e a titulação de seus ocupantes, de modo a garantir o direito social da moradia, o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana e o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

O maior avanço se dá no sentido da diferenciação entre os dois tipos básicos de regularização fundiária, com condições e instrumentos diferenciados, que a lei apresenta, a saber:

a) Regularização Fundiária de Interesse Social (RFIS): Aplicável a assentamentos irregulares ocupados por população de baixa renda em que a garantia do direito constitucional à moradia justifica que se apliquem instrumentos, procedimentos e requisitos técnicos especiais.
b) Regularização Fundiária de Interesse Específico (RFIE): Aplicável a assentamentos irregulares não enquadrados como de interesse social. Nesses assentamentos não se podem utilizar as condições

especiais desenhadas para a regularização fundiária de interesse social.

A entrega das escrituras no Bairro Tancredo Neves foi significativa, visto que a partir daí viu-se surgir cada vez mais oportunidades na vida de seus habitantes. Assim, no dia 31 de março de 2007 foram entregues 2.467 escrituras aos seus moradores, beneficiando um total de quase dez mil pessoas no bairro, trazendo para as famílias uma segurança jurídica sobre suas moradias.

Nesse sentido, temos um quadro de ações de regularização fundiária desenvolvidas pelo município de Porto Velho através da SEMUR que contemplam um total de 24 (vinte e quatro) bairros, totalizando 24.070 escrituras. Destas, mais de 24 (vinte e quatro) mil, já foram entregues aos moradores um total de 22.685 títulos definitivos de seus imóveis e os demais se encontra em procedimentos instrumentais para a realização da entrega. O quadro a seguir apresenta os bairros com seus respectivos lotes e a data de entrega da escritura em cada um dos bairros citados (Quadro 1).

Quadro 1: Bairros contemplados pelo programa de regularização fundiária

Item	Bairro	Nº de lotes	Data de entrega das escrituras
1	Tancredo Neves	2.467	31/3/2007
2	Tupy	196	4/2/2010
3	Marcos Freire	1.562	7/2/2009
4	Calama	360	
5	Tucumanzal	475	
6	Areal (1195)	644	6/11/2012
7	Ronaldo Aragão	746	7/2/2009
8	Embratel	1.500	30/6/2008
9	Agenor de Carvalho	1.500	23/5/2012
10	Conceição	1.420	29/3/2008
11	Eletronorte	337	1/10/2009
12	Luiene	475	
13	JK	1.751	12/3/2009
14	São João Batista	384	25/6/2008
15	Ulisses Guimarães	1.560	28/12/2011
16	Floresta	1.924	26/7/2010

17	Espírito Santo	68	7/6/2008
18	Tiradentes	211	15/3/2008
19	Paraíso	75	
20	Caladinho	989	24/11/2007
21	Jardim Santana	2.174	26/7/2010
22	Loteamento Flamboyant	876	27/5/2011
23	Nova Porto Velho	947	30/5/2012
24	Socialista	1.429	2/10/2011
Total		24.070	
Total de escrituras entregues		22.685	

Fonte: SEMUR

Vale ressaltar que em todas as ações de regularização fundiária é necessária a execução de um Projeto de Trabalho Técnico Social (PTTS), executado e desenvolvido por uma equipe de técnicas sociais da SEMUR, junto aos beneficiários, na qual suas ações são de extrema relevância, dando grande suporte para a manutenção do programa de regularização, visto que o mesmo tem como objetivo garantir a participação da comunidade local em todo o processo fundiário no bairro. A execução do projeto social aponta dentre outras coisas a oportunidade de levar informações à comunidade sobre o Programa de Regularização Fundiária.

Neste sentido, o programa de regularização fundiária coloca em evidência o surgimento de um novo olhar sobre a cidade como um espaço social, produzido e construído nas relações que se estabelecem na sociedade. Oportunizando ainda a possibilidade de que esta ação seja precursora da implementação de outras políticas públicas, que venham a assegurar a integração dos demais direitos sociais, favorecendo assim, o desenvolvimento local e o protagonismo da comunidade de maneira geral.

Outro importante fato que se dá com as ações de regularização fundiária é a titularidade do imóvel ser preferencialmente em nome das mulheres, mesmo sendo uma recomendação do programa em nível nacional, pesquisas feitas pela secretaria constatou que, em média, metade dos imóveis residenciais dos bairros objeto de regularização são chefiados por mulheres, geralmente com mais de dois filhos. Ficando assim evidente uma grande conquista, visto o novo papel que a mulher tem ocupado na sociedade e na

divisão social do trabalho. Dados da SEMUR revelam que a titularidade em nome das mulheres chega a 60% do total de escrituras entregues.

Desta forma o trabalho da SEMUR tomou corpo na cidade, todavia, presencia-se rotineiramente a dificuldade e morosidade no processo de reconhecer o direito de posse na implementação de uma política fundiária e territorial, no reconhecimento do direito à cidade para todos e todas, tornando-se um campo riquíssimo para pesquisar e analisar de uma forma mais aprofundada todo o processo de regularização fundiária executado pelo poder público local.

CONSIDERAÇÕES QUE NÃO SÃO FINAIS

Percebemos que os desafios da política de regularização fundiária na cidade de Porto Velho são imensos, apesar do avanço na última década e isso é refletido pelo tecido urbano expresso na cidade, em que talvez o maior deles seja a sua execução que apesar de ter como princípio norteador a Política Pública Nacional de Regularização Fundiária, é executada numa cidade historicamente marcada por ocupações irregulares e controle político do espaço urbano que gerou aglomerados sem a menor condição de habitabilidade, agravando assim, os problemas ambientais e as desigualdades socioespaciais.

Podemos verificar na paisagem urbana, desde o centro da cidade aos bairros da periferia, famílias com moradias, ao mesmo tempo, em área de proteção ambiental, área de patrimônio histórico tombado, sujeita a alagamento sazonal, risco de desmoronamento e com situação fundiária irregular, consideradas como impróprias para moradia, que foram excluídas do processo de ocupação formal do espaço urbano, refletindo a sobreposição de condições contraditórias ao conceito de moradia.

Procuramos mostrar até o momento alguns dados da política municipal de regularização fundiária da cidade de Porto Velho, observando que mesmo com seus avanços significativos, sua execução ainda segue de modo extremamente lento. No que concerne aos bairros temos em cada um, uma história marcada por lutas e resistências, que fizeram surgir em sua maioria espaços produzidos pela necessidade de morar, ainda que ilegalmente.

Até o momento podemos afirmar que a política de regularização fundiária nos fornece mais do que um simples processo de reivindicações na luta pela segurança de posse. Ela torna visível o esforço e os desafios dos moradores da cidade em reproduzirem suas vidas em meio à generalização da segregação socioespacial. Visto que a regularização até bem pouco tempo era considerada um sonho distante para uma grande parte da população, já que financeiramente para muitos era inviável.

A regularização fundiária enquanto direito à cidade é um grande avanço, cabendo ao poder público local, assegurar esse direito que passa inevitavelmente pela moradia. A política de regularização além de assegurar o direito jurídico do imóvel, oportunizando segurança ao morador, também deve ser desenvolvida juntamente com outras políticas públicas de urbanização.

As funções sociais da cidade cabe ao município promovê-las, formulando, implementando e avaliando permanentemente sua política urbana, estabelecida no Plano Diretor da cidade, que deve ter o intuito de oportunizar o bem-estar coletivo e justiça social a toda população.

A gravidade do problema em relação à irregularidade que o solo urbano significa para a cidade de Porto Velho é inquietante, todavia, pode também representar uma grande oportunidade para a sociedade, na medida em que a Regularização Fundiária permite que a comunidade se organize, levando a união de esforços na dissolução de conflitos e o enraizamento à terra, promovendo desta forma uma verdadeira transformação social.

REFERÊNCIAS

ALFONSIN, Betânia. O significado do estatuto da cidade para os processos de regularização fundiária no Brasil. In: ROLNIK, Raquel. et al. **Regularização Fundiária Plena**: Referências Conceituais. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

AMARAL, José Januário de Oliveira. **Mata Virgem: Terra Prostituta.** São Paulo: Terceira Margem, 2004.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. Rio de Janeiro: Ática, 1991.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil:** Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 56/2007 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.

BRASIL. Lei Federal 10.257/2001 - Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 14 out. 2013.

BRASIL. Lei Federal 11.977/2009 - Lei Geral de regularização Fundiária. Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11977.htm. Acesso em: 14 out. 2013.

BRASIL. Medida Provisória 2.220 / 2001 – Dispõe sobre a concessão de uso especial de que trata o §1º do art.183 da Constituição Federal. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/mpv/2220.htm. Acesso em: 14 out. 2013.

BRASIL. Ministério das Cidades. Regularização Fundiária Urbana: como aplicar a Lei Federal nº. 11.977/2009. Brasília. 2010.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. FFLCH. São Paulo. 2007. Disponibilizado em: http//jlfch.usp.br/dog/gesp. Acesso em: 20 jul. 2014.

FONSECA, Dante Ribeiro da. **Estudos de História da Amazônia**. Porto Velho: Gráfica e Editora Maia, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008.

MARICATO, Ermínia. **Questão fundiária urbana no Brasil e o Ministério das Cidades.** Novembro de 2005.

MARICATO, Ermínia; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. Construindo a Política Urbana: participação democrática e o direito à cidade. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. (Org.) **As metrópoles e a questão social brasileira.** Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2007. p. 167-200.

MATIAS, Francisco. **Pioneiros:** ocupação humana e trajetória política de Rondônia. Porto Velho: Gráfica e Editora Maia Ltda., 1997.

MARTINS, José de Souza. **A chegada do estranho**. São Paulo: Hucitec, 1993.

OLIVEIRA, Ovídio Amélio de. **História, desenvolvimento e colonização do Estado de Rondônia.** Porto Velho: Dinâmica Editora, 2007.

OLIVEIRA, Ovídio Amélio de. **Assim é Rondônia**. Porto Velho: Dinâmica Editora, 2000.

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos. **Reforma urbana:** por um novo modelo de planejamento e gestão das cidades. Rio de Janeiro: FASE/UFRJ-IPPUR, 1995.

SANTOS, Milton**. A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2012.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa. **Espaço, sociedade e natureza em Rondônia.** Artigo. 10 de maio de 2014.

_____. **Hidrelétricas do Madeira e a nova geografia de Porto Velho**. Disponível em: www.tudorondonia.com/noticias/hidreletricas-do-madeira-e-a-nova-geografia-de-porto-velho,51690.shtml. Acesso em: 24 abr. 2015.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano.** 7. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues; FONSECA, Dante Ribeiro da. **História Regional:** Rondônia. 4. ed. Porto Velho: Rondoniana, 2001.

NOTAS

1. Citemos as contribuições de Souza (2013), Santos (2012), Carlos (2007) e Lefebvre (2008).
2. Bairros Tancredo Neves, Tupi, Marcos Freire, Calama, Tucumanzal, Areal, Ronaldo Aragão, Embratel, Conceição, Eletronorte, Luiene, JK, São João Batista, Ulisses Guimarães, Floresta, Espírito Santo, Tiradentes, Paraíso, Caladinho, Jardim Santana, Nova Porto Velho e Socialista.

A Amazônia brasileira e os fluxos de imigração no século XXI: o caso dos haitianos em Porto Velho

Marília Lima Pimentel Cotinguiba
Geraldo Castro Cotinguiba

INTRODUÇÃO

Neste texto, nosso objetivo geral é apresentar alguns aspectos da dinâmica de alguns fluxos migratórios na Amazônia brasileira, tomando como objetivo específico a imigração haitiana, a qual temos acompanhado mais de perto por meio de uma pesquisa de campo em andamento desde 2011.

Nossa pesquisa tem sido realizada, principalmente, na cidade de Porto Velho, mas o seu desenho enquadra-se na lógica daquilo que tem sido chamado de "etnografia multilocal" (Marcus, 1995). A razão para isso é o fato de que, até a escrita deste trabalho, já termos estado em 21 cidades brasileiras, em 8 estados, além de 2 cidades em países vizinhos, Peru e Bolívia, com o intuito de acompanharmos a trajetória da mobilidade haitiana desde sua entrada no Brasil e a sua circulação pelas diferentes regiões. Nossos estudos por meio de entrevistas, observações, viagens e vivências em campo convenceram-nos de que a mobilidade haitiana pelo Brasil faz parte de algo mais amplo. Esse algo é aquilo a que as recentes pesquisas antropológicas têm classificado como um "fator estruturante", isto é, é um fenômeno social que faz parte da cosmovisão de uma dada realidade social e, dessa forma, contribui para a organização da lógica das relações sociais. "A pesquisa etnográfica sugere serem esses deslocamentos e trocas ações estruturantes do mundo social haitiano" (Handerson, 2015, p. 332).

A dimensão ou alcance dos acontecimentos que permearam e permeiam a nossa pesquisa é vasta e constitui, sempre, uma escolha difícil o que eleger como objeto de discussão ou reflexão em um trabalho que oferecemos ao público. Dessa forma, corremos o risco de frustrarmos alguns leitores sobre o que aqui apresentamos, contudo temos a convicção de que procuramos oferecer uma leitura que proporcione, não esclarecimentos definitivos, mas pistas e subsídios sobre alguns temas que merecem ser

aprofundados. Não podemos, diante do nosso lugar nessa discussão, nos esquivar na tentativa de nos anularmos frente aos acontecimentos. Temos nossas afirmações e convicções sobre alguns pontos, que pensamos tê-los deixados claros para os leitores, tais como os motivos, tanto da emigração haitiana quanto de sua entrada no contexto brasileiro, mais especificamente pela Amazônia.

Dividimos o texto de maneira que possamos conduzir a discussão a partir de um entendimento sequencial. Primeiramente, situando a migração no espaço amazônico brasileiro a partir de recentes estudos. Em seguida, procuramos demonstrar, com base em nossa pesquisa e, a partir de estudos teóricos, alguns aspectos que motivam a emigração haitiana ao longo da história. Na sequência, o foco é sobre um breve olhar comparativo sobre o presente da mobilidade haitiana em relação ao passado de outros grupos caribenhos na cidade de Porto Velho, complementado pelo tópico seguinte, com uma reflexão sobre os dilemas relatados das condições da rota utilizada para chegarem ao Brasil. Finalizamos, em seguida, com a apresentação de um quadro geral sobre os desdobramentos da mobilidade haitiana pela cidade de Porto Velho, seguida, dessa maneira, de algumas considerações.

UM BREVE PANORAMA DA IMIGRAÇÃO NA AMAZÔNIA A PARTIR DE OUTROS ESTUDOS

Amazônia, lugar que há milênios é morada de muitos povos, numa confluência de uma pluralidade étnica que, nos últimos séculos, tornou-se o objeto de interesse e cobiça de outros grupos humanos que, por sua vez, registrou na história um dos acontecimentos mais brutais, o etnocídio de diversos povos autóctones da região. Ao longo desses últimos séculos, a região se tornou destino de novos sujeitos que desde o período da era colonial, foi, segundo Neide Gondim (1994), representada e difundida por meio de imagem de sua existência na forma de diferentes discursos de sujeitos exteriores a ela. Literalmente uma "invenção da Amazônia", não daquela que ela realmente é, mas daquela que disseram que era.

Numa época mais recente, o colonialismo clássico imposto pelos portugueses não mais existia, mas nem por isso a região deixou de ser o destino de pessoas para a povoarem a partir de uma nova lógica. Não mais aquela dos europeus tomando a região dos *indígenas*, mas desta vez a do povo que aqui se fez, os brasileiros e, desse, os habitantes da região Nordeste, os nordestinos, foram os recrutados por um novo poder, o da República, para empreenderem a saga de delimitarem as fronteiras da região num dos episódios mais dramáticos da recente história brasileira. Desde o século XIX, a Amazônia se tornou o destino para milhares de nordestinos, especialmente cearenses que buscaram a região como alternativa desde a "grande seca" de 1877 a 1879 (Facó, 1991).

No século XX, a situação não mudou muito e a saga nordestina continuou para a Amazônia que, desta vez não era uma alternativa, mas uma compulsoriedade por parte do Estado, quando milhares de pessoas foram enviadas para a região na condição de "soldados da borracha" (Secreto, 2009), num período dramático da história recente.

Extrapolando as fronteiras nacionais, a chamada Pan-Amazônia congrega um movimento de coisas e pessoas que a cada dia mostra a sua pujança por meio das dinâmicas migratórias entre os países da região. Recentes estudos têm demonstrado como esse movimento, como o caso dos colombianos em Manaus (Oliveira, 2010; Oliveira & Oliveira, 2012; Silva, 2010); a situação de brasileiros no Suriname (Oliveira, 2012); os peruanos em Manaus, Pacaraima e Boa Vista (Silva, 2012), além de um panorama geral e de dados estatísticos demonstrados por Luís E. Aragón (2009; 2012). A Amazônia é, na contemporaneidade, um lugar que apresenta características semelhantes de outras regiões do mundo no tocante ao movimento de pessoas e coisas e é nesse contexto que os haitianos se inserem no fluxo migratório para o Brasil.

MOTIVOS DE EMIGRAÇÃO PARA HAITIANOS

A emigração haitiana constitui-se como um fenômeno social com mais de um século de duração. Nas primeiras décadas do século XIX, o Haiti se tornou um lugar de imigração, um destino para pessoas que fugiam do regime escravista, pois a nova nação havia se tornado o primeiro lugar do "Novo

Mundo" a "afirmar a liberdade civil de todos os habitantes" (Blackburn, 2002, 279) e isto significa dizer que foi a primeira revolta de negros escravizados a sair vitoriosa no colonialismo e que, como coroamento, fundara a primeira república negra da história da humanidade.

Ainda nesse contexto, mesmo que timidamente, pequenos grupos emigraram para os Estados Unidos da América, quando alguns haitianos formaram pequenas comunidades no país, contribuindo, por exemplo, com a fundação da cidade de Chicago (Jacobson, 2003, p. 7). Contudo, fatores políticos externos, como a retaliação francesa pela imposição da obrigatoriedade do pagamento de uma dívida impagável, fez com que o Haiti atrofiasse seu desenvolvimento econômico e social. Associado a isso, outro aspecto, de ordem interior, perpetrado pela elite política submissa aos interesses externos agudizaram as desigualdades sociais. A primeira república negra da história malogrou seu projeto ambicioso.

A façanha republicana não se transformou, entretanto, em um projeto de realizações e transformações sociais e políticas no Haiti. A elite econômica e política que se instituiu no poder empreendeu um projeto que visou, desde o início, atender aos seus interesses imediatos. Como demonstra o antropólogo haitiano, Jean Casimir (2012), essa elite vive um "interminável diálogo de surdos", se prestando a um papel de subserviência aos fatores externos (Rosa, 2012). As desigualdades internas se alinham aos imperativos externos, tais como as imposições feitas pela França no século XIX e, no século XX, pelas influências da política imperialista dos Estados Unidos que, entre 1919 e 1935 invadiu e permaneceu no país, intensificando o processo de emigração que já se encontrava em curso para outras ilhas da região, como para Cuba e República Dominicana, que demandavam por força de trabalho para seus canaviais.

> Esta mano de obra se obtuvo fuera del país, empezando por los cocolos provenientes de las islas cercanas de habla inglesa. Sin embargo, la abrumadora mayoría de los braceros para los nuevos ingenios provino de Haití. Se calcula que cada año entre 1913 y 1931 llegaron a la provincia de Oriente de Cuba entre 30 y 40,000 braceros haitianos. La República Dominicana, cuya industria azucarera era menor que la cubana, recibió un número

> considerable de trabajadores hasta que en 1919 el gobierno militar de ocupación estadounidense introdujo el sistema de contratos regulados para la importación de braceros. Aunque no se conoce el número exacto de braceros haitianos contratados cada año en las dos décadas posteriores a 1919, la cifra se estima en unos 5,000 anuales. Los censos dominicanos registraron 28,258 haitianos en 1920 y 52,657 en 1935 (Wooding y Moseley-Williams, 2004, p. 26).

Após a saída "formal" das forças armadas dos Estados Unidos do Haiti e com o advento da Segunda Guerra Mundial, cessou-se o envio de haitianos para Cuba e houve um redirecionamento dessa migração como força de trabalho para outras ilhas, especialmente aquelas de língua francesa, principalmente, além da América do Norte.

> Luego de la segunda guerra mundial se detuvo el trasiego de braceros haitianos a Cuba, y los destinos principales de estos emigrantes pasaron a ser la República Dominicana, los territorios francófonos del Caribe (Guadalupe, Martinica, Guyana Francesa y San Martin), los Estados Unidos, Canadá y Francia (Wooding y Moseley-Williams, 2004, p. 26-7).

A partir do final da década de 1950 a dinâmica emigratória intensificou-se devido aos acontecimentos de ordem política, num período conhecido como a "papadocaria". Foi nesse contexto que se instalou uma ditadura no Haiti, comandada pelo médico François Duvalier, também conhecido como *Papa Doc*, (1957), que instaurou um regime opressivo e violento. É a partir desse contexto e, sobretudo, a partir do início da década de 1960, que se intensifica a emigração de haitianos. Com essa emigração, muitos haitianos, ano após ano, estabeleceram-se em países como Estados Unidos, República Dominicana, Canadá, França, Guiana Francesa etc. Para o Brasil, entretanto, é apenas no começo de 2010 que tem início a entrada dos haitianos que, de acordo com alguns interlocutores de nossa pesquisa, o destino dos primeiros grupos era a Guiana Francesa, tendo o Brasil apenas como uma rota de passagem.

Em trabalho recente (Cotinguiba, 2014; Cotinguiba & Pimentel, 2014) já apontamos as pistas de que a migração haitiana para o Brasil apresenta, também, um vínculo que a liga à Guiana Francesa. Esse aspecto foi explorado

com mais profundidade pelo antropólogo haitiano Joseph Handerson (2015), por meio de um estudo concluído recentemente. Handerson tem realizado pesquisa de campo de cunho multissituada – (Marcus, 1995; 2001) – e, no seu estudo, percorreu a rota migratória que os haitianos realizaram entre o Haiti e o Brasil, entrando pela cidade de Tabatinga, no estado do Amazonas e seguindo de barco pelo rio Amazonas até a cidade de Manaus, capital do estado. Sua pesquisa ainda contempla o Suriname e a Guiana Francesa, além de incursões pela França e Estados Unidos.

Se a presença da imigração haitiana para o Brasil é um fato que começa a ser registrado a partir de 2010, não é, contudo, uma novidade na Amazônia. Num diálogo com os censos demográficos das migrações em países da Pan-Amazônia, Luís E. Aragón (2009, p. 19) aponta que, em relação à Guiana Francesa, dentre as diferentes nacionalidades vivendo no país na passagem do século XX para o XXI, os haitianos ocupam a segunda posição com 32,14% dos imigrantes, somando um total de 6.693 homens e 7.450 mulheres, num quantitativo total de 14.143. Em primeiro lugar despontavam os surinameses, com 17.654, enquanto os brasileiros apresentavam-se nessa estatística com 7.171.

O que podemos notar é que o Brasil, em relação à emigração haitiana, tornou-se um novo destino para esse povo. A estimativa é que em 2015 estejam vivendo no Brasil cerca de 50 mil haitianos, de acordo com informações que temos a partir de departamentos como a Embaixada da República do Haiti no Brasil, além das nossas investigações de pesquisa. O número exato não é possível precisar, dada a fluidez que essa migração apresenta, com entrada de pessoas diariamente. Em entrevista recente, para termos uma ideia da dimensão dessa dinâmica, o Secretário de Justiça e Direitos Humanos do Acre, senhor Nilson Mourão, afirmou que já entraram pela região de tríplice fronteira – Brasil-Peru-Bolívia –, principalmente pelas cidades de *Iñapari*, no Peru e Assis Brasil e Brasileia, no Acre/Brasil, cerca de 31 mil haitianos, o que indica que a Amazônia é o principal *locus* de entrada.

A entrada de haitianos no Brasil se insere numa lógica multifatorial, de cunho histórico, político, sociológico e econômico, como apontamos acima, é de

ordem diversificada. Restringindo a abordagem da discussão e tentando compreender o lugar do Brasil nesse contexto, nossos estudos indicaram-nos, até o momento, além dos fatos acima, uma variedade de aspectos dinamizadores desse processo.

Dentre esses aspectos podemos citar a visibilidade brasileira no contexto internacional, mais especificamente relativa ao crescimento econômico do país, a vulnerabilidade das fronteiras na região amazônica, a expectativa de trabalho/emprego/remuneração, a realização da Copa do Mundo de 2014, o agravamento das condições de vida de uma parte da população haitiana frente aos desdobramentos do pós-terremoto de 2010, as políticas de imigração mais rígidas em outros países, a esperança de conseguir um visto de permanência e poder, assim, assegurar aos filhos ou membros do grupo familiar uma oportunidade de estudo, dentre os fatores pessoais, como a busca por "uma vida melhor", formam um conjunto de motivos.

UM BREVE COMENTÁRIO COMPARATIVO SOBRE A MIGRAÇÃO DO CARIBE PARA PORTO VELHO

As diferenças que percebemos haver em relação aos haitianos e os "barbadianos", ambos advindos do Caribe, todavia de colonizadores diferentes, é quanto à língua falada (inglês x crioulo), as origens coloniais (Inglaterra x França) respectivamente, além dos motivos pelos quais migraram, uma vez que os primeiros vieram para o Brasil, num contexto marcado pela grande necessidade de trabalhadores para a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, disputados pelos grandes empreendimentos como o canal do Panamá e o porto de Belém. Entretanto, é importante esclarecermos que

> por barbadianos ficaram conhecidos genericamente os trabalhadores caribenhos recrutados para a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Cabe aqui alertar que embora grande parte viesse de Barbados também vieram trabalhadores de Granada, Santa Lúcia, entre outras ilhas do Caribe (Menezes, 2010, p. 70).

Ao que sabemos, há diferenças entre essas duas migrações do Caribe para o Brasil em relação aos motivos pelos quais os grupos migraram. Essa

crítica à visão reducionista de tratar os imigrantes que vieram para Porto Velho no início de século XX também é percebida e aprofundada por Valdir Aparecido de Souza (2010), em sua tese de doutoramento, quando nos diz que

> Devido à escassez de trabalhadores, foi usada a mão-de-obra estrangeira, reunindo inúmeras etnias e culturas como antilhanos, barbadianos, granadinos, jamaicanos, indianos, italianos, espanhóis, portugueses, sírios, chineses, gregos e judeus entre outras. As vilas de Porto Velho e Guajará Mirim surgiam como um território multifacetado (Souza, 2010, p. 30).

De acordo com Souza (p. 31), quando da inauguração da ferrovia, em 1912, muitos imigrantes retornaram a seus países e poucos permaneceram na cidade, como os "barbadianos". No caso do movimento migratório que assistimos a partir de 2011, os haitianos, diferentemente dos "barbadianos", não foram recrutados e nem tiveram a sua força de trabalho disputada por diferentes empreendimentos no local de origem, migraram, contudo, independentemente e, ao que sabemos, o destino não era a cidade de Porto Velho, mas o centros urbanos do sudeste, como São Paulo e Rio de Janeiro.

No caso dos barbadianos, sabemos que mantiveram um discurso identitário de reconhecimento com os ingleses por meio de recursos como a religião, a profissão e, dessa forma, "o grupo manteve-se por quase um século vivendo dentro de um espaço no qual não estava inserido" (Menezes, 2010, p. 79), vivendo em um bairro formado por eles, o *Barbadian Town*, evitando relações afetivas com os brasileiros, preferindo a endogamia até a segunda geração. O traço que podemos considerar semelhante entre esses dois grupos é a acepção religiosa. Os "barbadianos", por exemplo, fundaram a Primeira Igreja Batista de Porto Velho e os haitianos se declaram, majoritariamente, evangélicos e fundaram uma igreja exclusivamente para haitianos, com cultos celebrados em crioulo, sua primeira língua. Resta saber se, de fato, o que o grupo diz a seu respeito está de acordo com suas práticas ou é uma estratégia de integração social num espaço social fortemente influenciado pela vertente religiosa evangélica. Ao mesmo tempo em que essa relação com o sagrado dos haitianos se assemelha com a religiosidade dos "barbadianos", à época, o ambiente social

não favorecia ao grupo e na contemporaneidade isso se mostra favorável aos haitianos.

Hoje, para os haitianos, além dos recursos proporcionados pela relação com o sagrado há, também, as relações trabalhistas e afetivas, o aprendizado da língua e conhecimentos gerais sobre economia, história e cultura local. Nesse processo, três projetos têm sido de fundamental importância para o grupo, um de extensão pela Universidade Federal de Rondônia – UNIR –, outro de ajuda humanitária pelo Serviço Pastoral do Migrante, da Igreja Católica e um terceiro, de assistência social, conduzido pelo estado de Rondônia por meio de sua Secretaria de Estado de Assistência Social – SEAS. Dos três, privilegiaremos o relato das experiências vivenciadas no projeto de extensão, no qual estamos diretamente envolvidos.

Sabemos que a linguagem é o mais importante recurso que os seres humanos têm para se comunicar e a língua é um dos elementos distintivos, que pode denotar origem, etnia, classe social, gerações e, num processo migratório internacional, contribui com a inserção sociocultural das pessoas.

Iniciado em julho de 2011, o projeto de extensão contou, inicialmente, com a participação de dois professores, uma linguista e um antropólogo e, à medida que se sedimentou, passou a contar com a presença de outros profissionais, como uma filósofa, um historiador, seis estudantes do curso de Letras da UNIR e um de Psicologia. Seu início foi no interior das dependências da Paróquia São João Bosco, onde permaneceu por um ano, mas por necessidade de mais espaço pelo aumento do número de haitianos, mudamos para a Escola Estadual 21 de Abril, cedida pelo estado de Rondônia.

Nosso interesse em colocar em prática esse projeto se deu pela percepção da realidade enfrentada pelos membros do grupo, qual seja, a necessidade de aprendizado da língua enquanto recurso elementar para diálogo com a sociedade local e, ao mesmo tempo, contribuirmos para que o grupo pudesse conhecer de maneira mais rápida e direcionada a história, a economia, as relações trabalhistas e, principalmente, a língua portuguesa. Embasados da noção de alteridade, buscamos compreender que os membros do grupo fazem parte de uma cultura diferente da brasileira e, com isso, propusemo-nos a

oferecer oportunidades de exercerem dentro do espaço local a difusão de sua língua materna e costumes e, ao mesmo tempo, compreender a dinâmica da cultura local.

Entendemos que a concorrência e a demanda profissional pelo trabalho são processos difíceis numa relação de força desigual, dessa forma, optamos por oferecer ao grupo a oportunidade de aprendizado dos recursos necessários para que pudessem se inserir de maneira menos tensa, uma forma a atender à necessidade imediata do grupo. O projeto tem logrado êxito, tanto para o grupo de haitianos quanto para nossa equipe, pois para uns possibilita melhor conhecimento da língua que aprendem, da sociedade em que estão se inserindo e para outros a experiência com o projeto, a convivência com pessoas de outra cultura, outra língua, a possibilidade de construir um material didático próprio, dentre outros aspectos. Sabemos que um processo educacional é lento e demanda recursos, tanto econômicos quanto humanos.

Para os haitianos, a sala de aula é o lugar onde se desenvolve mais do que o aprendizado da língua, parece um pedacinho do Haiti, onde se encontram e realizam e desenvolvem convívios de amizade ou familiar. É na sala de aula que se sentem à vontade com pessoas da sociedade local em vários momentos e têm a oportunidade de esclarecer expressões, linguagem do dia a dia, gírias, é onde os regionalismos são trazidos para sala de aula e discutidos a fim de ampliar o léxico individual e superar dificuldades ou entraves da comunicação.

ASPECTOS DA PRESENÇA HAITIANA NA AMAZÔNIA BRASILEIRA – MOTIVOS, ROTAS E FRONTEIRAS

No dia 10 de janeiro de 2010 a capital do Haiti, Porto Príncipe, sofreu um terremoto de magnitude 7.0, o que provocou a morte de mais de 200 mil pessoas, cerca de 5 mil mutilados e mais de 500 mil desabrigados. A cidade se tornou um lugar de dor, sofrimento, horror e esperança em meio a tantas desgraças. O impacto desse sismo intensificou ou potencializou as fragilidades econômicas pelas quais o país vinha enfrentando, além dos reflexos sobre a política, alimentação, saúde e educação.

À época do terremoto, o Brasil fazia-se presente no Haiti por meio de suas tropas militares que invadiram o país em 2004, a serviço da Organização das Nações Unidas, a ONU. O papel do Brasil era de destaque, liderando as tropas de diferentes países numa força de coalizão denominada Minustah (em francês *Mission des Nations Unies pour la Stabilisation en Haïti*) Missão das Nações Unidas para Estabilização no Haiti, o que levou o então presidente brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva, visitar o país e declarar apoio humanitário com vistas a acolhimento no Brasil (Silva, 2012).

Temos apontado (Cotinguiba, 2014; Cotinguiba & Pimentel, 2014) que apenas o terremoto não justifica a imigração haitiana no Brasil, consideramo-la com um fator relevante pela sua magnitude e pelos danos causados aos haitianos, porém enquadra-se em um conjunto de motivos diversos como, por exemplo, o histórico de um povo que tem a mobilidade como um fator estruturante, sua presença em diferentes países etc. Diante disso, o questionamento pode surgir, e de maneira justa, se os haitianos são um povo que tem uma longa história de emigração, por que apenas a partir de 2010 (fevereiro/março) é que se começa a registrar sua presença no Brasil, como já foi apontado no início?

O argumento mais óbvio e que faz sentido a isso é o de que o terremoto seria a explicação mais plausível. Como já dissemos, o sismo é um dos motivos, mas não o único. Os primeiros haitianos em solo brasileiro tinham como destino a Guiana Francesa e não o Brasil. Para isso há alguns motivos, tais como nesse país a presença haitiana já é de data bem anterior e lá se encontram instalados, as questões linguísticas são menos complexas que o caso brasileiro, a moeda local – por ser um departamento francês ultramarino – é o Euro, muito mais valorizada.

É importante que levemos em consideração, no caso do Brasil, que outros elementos se apresentaram como atrativos, tais como a pujança da economia brasileira como uma das 7 maiores da segunda década do século XXI, a qual tem atraído um número de imigrantes significativo e, dentre esses, sobressai a característica de serem de nacionalidades que não apresentam um histórico de emigração para o Brasil. Ainda em relação aos haitianos, como

verificamos em campo, por meio de entrevistas com nossos interlocutores, o lugar que o futebol brasileiro ocupa no imaginário social haitianos é de profunda relevância e, como muitos nos disseram, a possibilidade de trabalhar na construção de uma obra da Copa do Mundo de 2014 era algo que não tinha explicação, era uma honra, pois alegam que são *fanatik malad Brezil*, isto é, torcedores "doentes" do Brasil.

Os primeiros registros foram feitos em Tabatinga, em fevereiro de 2010, conforme o estudo de Joseph Handerson (2015), enquanto em nosso levantamento de informações outros dois grupos foram registrados no Mato Grosso do Sul no mês de março. A rota utilizada para chegarem ao Brasil compreende um longo percurso e compreende diferentes países.

Para se chegar ao Brasil, a principal rota utilizada pelos haitianos tem como partida dois pontos, Porto Príncipe, no Haiti e Santo Domingo, na República Dominicana. Dessas cidades realizam uma na capital panamenha, Cidade do Panamá, para, em seguida, seguirem para Quito, no Equador. Esse trajeto é realizado por meio de transporte aéreo. De capital equatoriana partem de ônibus até Lima, no Peru e, nesse país, mais uma vez em transporte terrestre, parte rumo ao Brasil, numa viagem cheia de apreensão, tensão, medo e esperança. Em solo peruano, dois caminhos são utilizados para entrar no Brasil em pontos diferentes, como aquele apontado por Sidney Antonio da Silva (2012), "para os que se dirigiam para o Amazonas, as cidades de passagem no Peru eram Lima, a capital, e Iquitos na Amazônia peruana, e depois tomavam um barco até Santa Rosa, onde cruzavam o rio Solimões para entrar em Tabatinga (AM)" (p. 304). De Tabatinga, após liberados pelo Estado brasileiro, com a documentação obrigatória, seguiam de barco para Manaus, via Rio Amazonas, numa viagem de cerca de 5 dias. Dos que chegam a Porto Velho, o caminho é outro, com entrada pelo estado do Acre.

> Se a entrada no Brasil pela "porta da frente" lhes havia sido inviabilizada, em razão das exigências legais, a rota traçada inicialmente pelos agenciadores era passar por alguns países sul-americanos que não lhes exigia visto para chegar à fronteira do Brasil, seja no estado do Amazonas ou do Acre, onde lhes seria mais fácil a entrada (Silva, 2012, p. 304).

Dos que chegaram a Porto Velho, por pouco tempo foi utilizada uma rota pelo território boliviano, mas as circunstâncias não permitiram a continuidade por essa região e a alegação para isso é a violência, com relatos de casos de estupro, roubo, violência física e assassinato. Ao que sabemos, a passagem pela Bolívia se deu no momento em que o governo brasileiro declarou o fechamento da fronteira com o Peru, entre as cidades de Assis Brasil, no Acre e *Iñapari*, no Peru. Suspensa essa medida, a rota manteve-se somente pelo Peru.

Uma vez deixado para trás o território peruano, os haitianos viam-se obrigados – e assim continua até o momento em que escrevemos este artigo – a um período de permanência na região de fronteira, que variou entre uma semana e 2 meses ou mais. O período de retenção na fronteira é o que entendemos como um momento em que os sujeitos mudam de categoria jurídica. Nesse sentido, como aponta Arnold Van Gennep (2011), o rito de passagem tem a capacidade de transformar o *status* que, na sua análise, aplica-se à categoria do estrangeiro que adentra em um território que não é o seu de origem.

> Todo indivíduo ou grupo que por seu nascimento ou por qualidades especiais adquiridas não têm direito imediato de entrar numa casa determinada desta espécie e instalar-se em uma destas subdivisões encontra-se assim em um estado de isolamento, que toma duas formas, encontradas separadamente ou combinadas. São fracos por estarem fora desta sociedade especial ou geral; são fortes por estarem no mundo sagrado uma vez que esta sociedade constitui para seus membros o mundo profano. Daí o diverso comportamento das populações, algumas das quais matam, roubam, maltratam o estrangeiro sem outras formalidades, enquanto outras populações temem o estrangeiro, tratam-no com deferência, utilizam-no como um ser poderoso ou tomam contra ele medidas de defesa mágico-religiosas (Gennep, 2011, p. 41).

Essa nova "casa" é, neste sentido, o território brasileiro que os haitianos buscam o ingresso na expectativa de uma vida melhor. São tratados de maneira diferenciada dos nacionais, que podem entrar e sair sem empecilhos. As exigências para poderem prosseguir pelo território brasileiro são

fundamentadas juridicamente na Portaria nº 97, de 12 de janeiro de 2012, do Conselho Nacional de Imigração, para a concessão do "visto por ajuda humanitária". Mesmo com essa medida jurídica, devido a limitações da Embaixada brasileira no Haiti para a concessão de vistos no país, milhares continuam percorrendo a rota acima descrita, utilizando para isso os serviços dos denominados *raketè* – coiotes –, os agentes contratados para isso. Uma viagem formal via aeroportos entre Brasil e Haiti custa, em média, US$ 1.500,00 (dólares estadunidenses), enquanto pela rota vias países, temos relatos de custos entre US$ 2.500,00 até US$ 6.000,00.

O que temos chamado a atenção (Cotinguiba, 2014; Cotinguiba & Pimentel, 2014) é para o fato de que, mesmo com uma medida de um "visto por ajuda humanitária", a maneira como essa dinâmica tem se mostrado, a reflexão nos convida a ver esses acontecimentos como um processo de violação dos direitos humanos, uma vez que o Brasil continua concedendo o visto para os que entram via fronteira terrestre, o que pode ser entendido como a fomentação para as redes de coiotes que cobram pelos serviços de agenciamento desses imigrantes, que nos declararam serem obrigados a pagar. Esse esquema de pagamento envolve uma rede de sujeitos – coiotes, donos de hotel, pensões, policiais, agentes alfandegários e taxistas peruanos e brasileiros. Para chegarem ao Brasil, os haitianos enfrentam uma gama de acontecimentos para, uma vez adequados aos critérios exigidos pelo Estado brasileiro poderem, enfim, entrar em ação na busca do projeto traçado na origem.

DESDOBRAMENTOS DA PRESENÇA HAITIANA EM PORTO VELHO

A chegada dos primeiros haitianos a Porto Velho, a partir de fevereiro e março de 2011 marca o início dessa mobilidade na cidade. Desde então, milhares passaram pela cidade, muitos apenas em traslado para outras cidades das regiões Centro-Oeste, Sudeste ou Sul do Brasil, alguns permaneceram por algum tempo, residindo com parentes ou amigos, enquanto outros conseguiram emprego e estabeleceram residência.

Classificamos a chegada dos haitianos à cidade Porto Velho como um "acidente de percurso" (Cotinguiba, 2014), devido ao fato de que, diferenciando

do primeiro grupo que chegou em fevereiro de 2011, o segundo grupo causou repercussão local quando, no início de março, 105 desses imigrantes foram deixados no distrito de Nova Mutum, cerca de 130 Km de Porto Velho.

> Por outro lado, o grupo maior é o que denominamos aqui de "acidente de percurso", pois desconheciam a cidade para onde foram orientados por representantes do governo acriano a buscarem. Diante do contexto que se configurava, o governo do Acre "se livrou" de um "problema". Num estado com poucas possibilidades de emprego, a saída menos problemática era possibilitar o prosseguimento da viagem para os imigrantes e, naquele momento, Rondônia acenava como uma possibilidade real, pois se encontrava no auge do "ciclo energético" provocado pela construção de duas hidrelétricas no Rio Madeira, Jirau e Santo Antônio, as quais empegavam mais de vinte mil pessoas (p. 100).

A partir desse momento, a cidade de Porto Velho se tornou um dos lugares para onde muitos haitianos se dirigiram. Inicialmente procurávamos entender as conexões e os significados dessa "escolha", o que não conseguimos imediatamente. Ao longo de nossas investigações, diálogos, entrevistas e leituras teóricas pensamos ter chegado a um denominador comum disso. A mobilidade haitiana tem como característica o movimento como um fator estruturante, como apontado acima a partir de Handerson (2015). Um conjunto de fatores a isso se vinculam, como o papel que as redes familiares exercem nesse movimento, com seu sistema de ajuda mútua a partir de uma lógica que a compreendemos como aquilo que Marcel Mauss (2003) denominou um "sistema de prestações totais", também conhecido como o fato social total, no qual os indivíduos se veem obrigados moralmente a prestarem ajuda uns aos outros. Porto Velho é, assim, a partir da perspectiva dos nossos interlocutores, uma *baz*, isto é, um lugar que se insere e se vincula a um mosaico transnacional.

Ao longo desses 4 anos, os haitianos estabeleceram alianças com algumas instituições e setores da sociedade local, dentre os quais se destacam, o governo do estado por meio de sua Secretaria de Estado de Assistência Social – SEAS –, a igreja católica, por intermédio do Serviço Pastoral do Migrante – SPM –, o governo federal, vinculado pela Universidade Federal de Rondônia – UNIR – e algumas vertentes cristãs denominadas evangélicas, como Igreja Adventista

do Sétimo Dia, a Igreja Batista, a Igreja Metodista e uma pentecostal Igreja do Senhor Jesus Cristo no Universo.

A SEAS esteve presente quando da chegada dos 105, foi o departamento do governo estadual que intermediou o alojamento do grupo no ginásio de esporte "Cláudio Coutinho" e, pelo menos até início de 2014 manteve-se vinculada por meio de ações voltadas para o diálogo com empresas locais e de outras regiões para o encaminhamento para postos de trabalho até o ano de 2013. No total, dessa modalidade, a SEAS encaminhou 2.013 para trabalho em Rondônia e 1.865 para outros estados, somando 3.878 (Cotingiba, 2014). Além disso, outras ações de assistência social foram realizadas, como visitas, triagem por perfil socioeconômico, por ocupação espacial na cidade no âmbito de residência etc.

O SPM tem, por vocação, o trabalho dedicado à causa da mobilidade humana. Os trabalhos de ajuda humanitária e de inserção social foram iniciados, pelas nossas informações, ainda em fevereiro o que, dessa forma, demonstra que foi a primeira instituição a desenvolver atividades com os haitianos na cidade de Porto Velho. No mesmo sentido, por meio da Paróquia São João Bosco, temos conhecimento da primeira ação de inserção social, promovida por meio da abertura de um espaço em suas instalações para ensino de língua portuguesa. Essa ação teve início no início de julho de 2011, por meio de uma atividade que envolvia o ensino da língua, com aulas ministradas por um professor haitiano que chegara no grupo de março daquele ano, o qual recebia, como auxílio, uma remuneração por cada hora aula lecionada. No final daquele mês a ação da Paróquia passou a contar com a parceria da UNIR.

Com a nossa entrada na ação da Paróquia, logo em seu início, tivemos a oportunidade de desenvolver um trabalho de cunho duplo, a ação de extensão universitária e a pesquisa científica, promovendo a integração e formação de estudantes da UNIR em projetos dessa natureza e, principalmente, contribuindo para o processo de inserção social dos haitianos. O projeto não contempla – pois ainda se encontra em atividade em 2015 – apenas o ensino da língua portuguesa, mas tem uma vertente de ajuda humanitária, assessoria ou orientações em questões jurídicas, trabalhistas, diálogo com setores do Estado,

documentos escolares para estudarem em Porto Velho, encaminhamento de crianças para escolas, diálogo com a Embaixada haitiana no Brasil etc. O SPM continua nosso parceiro nessa ação e, por seu intermédio, vinculamo-nos a uma rede de apoio a pessoas em mobilidade pelo país.

Em um trabalho recente (Cotinguiba & Pimentel, 2015), apresentamos um panorama geral sobre alguns aspectos dessa mobilidade e, dentre as abordagens, há um relato mais detido sobre a experiência desse projeto de extensão. Ainda previsto para 2015 há outro artigo nosso, dedicado exclusivamente sobre os aspectos que permeiam a questão da educação escolar, tanto em seu caráter jurídico-burocrático, no Brasil, desde a educação infantil até o nível universitário, além de uma breve reflexão do ponto de vista histórico e sociológico da estrutura do modelo educacional no Haiti (Cotinguiba & Pimentel, *no prelo*). Uma demanda que surgiu, recentemente, foi no mesmo campo da educação, contudo com uma conotação da tradição ou o que pode ser considerado cultural. A demanda, por parte de uma comunidade em uma igreja evangélica, para assessorá-los em um projeto sobre uma organização não-governamental com vista ao ensino das tradições haitianas para as crianças residentes em Porto Velho.

As parcerias com as igrejas evangélicas tem se mostrado uma estratégia importante no processo de inserção social dos haitianos na cidade de Porto Velho, é a construção de espaços de sociabilidade nos quais algumas práticas sociais podem ser vivenciadas de maneira que se assemelhem à origem, como a maneira de veneração religiosa, professar os cultos em língua materna, em espaços exclusivos, na sua maioria – à exceção dos adventistas, que dividem alguns momentos com brasileiros, bolivianos ou peruanos. Além disso, as igrejas, como espaços de socialização, também representam uma oportunidade de trocar informações, conhecer pessoas, reencontrar amigos, tecer alianças e estratégias.

Em relação à ocupação do espaço para residência, a região mais centralizada é a que se destaca, desde quando os primeiros grupos começaram a locar imóveis para residir. A partir do segundo ano assistimos a uma dispersão espacial para bairros mais afastados, primeiramente para a região da

Zona Leste da cidade e, logo em seguida, para a Zona Sul. O aluguel de imóveis é o recurso principal, mas há casos de compra de terrenos para construção da casa própria e, também, ocupação de terrenos, juntamente com brasileiros, para conseguirem um local para construção de suas casas, como um local específico na zona sul da cidade.

O perfil sociológico dos imigrantes haitianos indica dois aspectos principais: uma faixa etária em idade produtiva, 20 a 40 anos, cerca de 80% – e majoritariamente do sexo masculino – acima de 70%. Inicialmente houve predominância masculina de mais de 90% nessa mobilidade – no grupo de 105 havia apenas uma mulher –, contudo ao se estabelecerem na cidade, percebemos que a mobilidade feminina passou a ser mais expressiva. Nossos estudos indicaram, até o momento, que o motivo para isso é o fato de os homens adotarem a estratégia de serem os primeiros, estabelecerem em empregos e com residência para, em seguida, assegurar um lugar para as mulheres, o que não difere do que se registra tradicionalmente em processos de mobilidade de grupos. Além disso, outro fator que é relevante é o fato de as mulheres, majoritariamente como verificamos, serem monolíngues, falantes apenas do crioulo haitiano.

A questão linguística se torna, dessa forma, uma barreira em diferentes aspectos, especialmente para ingressarem em atividades trabalhistas o que, para os homens, têm se mostrado menos complexa, dado o fato de muitos terem residido na República Dominicana e falarem espanhol – além de poucos outros que têm razoável domínio do francês e alguns do inglês. O trabalho que mais absorveu a força de trabalho haitiana na cidade de Porto Velho foi na área da construção civil, tanto em jornadas de trabalho pela categoria diarista e, também, pelo regime de trabalho com contrato formal nos moldes do que preconiza as leis trabalhistas. A relação que consideramos haver entre a construção das usinas hidrelétricas na calha do Rio Madeira e a imigração haitiana para a cidade se dá pelo acidente de percurso apontado anteriormente, contudo é uma relação considerável.

O impacto causado no município de Porto Velho deixou marcas indeléveis, como a própria materialização do projeto, a edificação de duas

usinas hidrelétricas, uma das maiores do mundo. O que, numa linguagem figurada do ponto de vista econômico, podemos dizer que "aqueceu o mercado local" e, considerando que a força de trabalho é, também, encarada como uma mercadoria na economia de livre mercado, o capitalismo, a chegada dos haitianos se deu num momento do que chamamos de "superávit de trabalho". "Devido ao superávit de trabalho na capital rondoniense, promovido pelo contexto da construção das duas hidrelétricas do rio Madeira, o grupo se inseriu, majoritariamente, nos postos de trabalho da construção civil" (Cotinguiba, 2014, p. 142).

O trabalho é o dínamo dessa mobilidade para o Brasil – não é a única força. Um caso que temos acompanhado mais de perto é o da empresa de coleta urbana de lixo. Entre 2013 e início de 2014, a empresa chegou a ter em seu quadro de funcionários cerca de 80% composto por haitianos. Num momento em que se cruzaram haitianos e a cidade de Porto Velho, confluindo a demanda por trabalhadores e a "oferta" de pessoas que desejavam trabalhar foi o que, de certa forma, contribuiu de maneira direta na decisão de muitos haitianos permanecerem na cidade. Nesta primeira metade de 2015, a dinâmica envolvendo essas relações, as de brasileiros com haitianos e vice-versa, apresenta características que podemos chamar de novas, as quais estamos em curso de observações e interpretações. Nossos estudos indicam que esta não é uma migração que tende a se encerrar (se é que alguma se encerra, de fato), pelo contrário, pela característica da mobilidade como fator estruturante da cosmovisão haitiana, o Brasil.

Nesse espaço, a cidade Porto Velho é, indiscutivelmente uma *baz* numa das diferentes rotas haitianas pela sua mobilidade transnacional, dinamizada por seus cerca de 1.500 indivíduos relativamente radicados na cidade, em relação aos demais que residem no país, com aqueles que vivem em outros países, com os que planejam uma partida (seria mais interessante, pensamos, que o termo *kite* em *Kreyòl Ayisyen* explica melhor isso. *Kite* é quitar, parar, deixar, encerrar) para deixar o Haiti ou outro país, os que cruzam o território com destino a outras cidades, em busca de uma "vida melhor".

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A projeção do Brasil como uma das 7 maiores economias do mundo é um fator atrativo de "novos" imigrantes para o país no século XXI. A interpretação dos fatos indica que o principal motivo da migração haitiana para o Brasil é a expectativa de uma vida melhor, tendo como argumento central o trabalho. A cidade de Porto Velho é um "acidente de percurso" nesse fluxo migratório. O terremoto de 12/01/2010 não pode ser tomado como a única explicação da imigração haitiana para o Brasil. Há outras variantes relevantes. O principal meio de inserção social é o trabalho, vinculado a outros fatores.

A Resolução nº 97, outorgando um "Visto por Ajuda Humanitária" isentou o Brasil de assumir as responsabilidades políticas do que seria as de um de Refugiado. Assim, os haitianos ao cruzarem a fronteira, cumprirem o rito de passagem imposto pelo Estado, mudarem de categoria por meio de um ritual burocrático, tornam-se juridicamente legais para transitarem e trabalhar no Brasil.

Seria esse movimento uma parte relevante do contínuo processo de acumulação capitalista? Seria esse o movimento de ajuntamento de um "exército industrial de reserva"? Talvez seja cedo para afirmar, contudo os acontecimentos apontam para tal. As migrações, ou a mobilidade humana, tomadas como o movimento de pessoas e coisas neste século XXI, revela o encontro de diferentes realidades sociais que se cruzam no tempo e no espaço, em que todos estão em movimento, em mobilidade. A imigração haitiana coloca em curso o contato entre brasileiros e haitianos, como na lógica da teoria das trocas sociais, uma vez que o Brasil se faz presente ostensivamente no Haiti, desde 2004, com um objetivo específico, por meio de suas armas militares, o Haiti se faz presente no Brasil por intermédio de sujeitos, homens, mulheres e crianças, com inúmeros objetivos, numa relação de poder desigual. A Amazônia é, neste contexto social e social, o lugar por excelência desse contato em solo brasileiro.

REFERÊNCIAS

ARAGÓN, Luís E. Aproximação ao estudo da migração internacional na pan-amazônia. In: **Migração internacional na Pan-Amazônia**. Luis E. Aragón (Org.) NAEA/UFPA. Belém. 2009.

_____. Migração internacional na Pan-Amazônia: o que dizem os censos. In. Sidney Antonio da Silva (Org.) **Migrações na Pan-Amazônia**: fluxos, fronteiras e processos socioculturais. Manaus: Fapeam, 2012.

AUDEBERT, Cédric. Immigration et insertion urbaine en Floride: le rôle de la famillie transnationale haïtienne. **Revue Européenne des Migrations International**, vol. 20, n. 3, 2004.

_____. La diaspora haïtienne: vers l'émergence d'un territoire de la dispersion?. In Carlo A. Célius (dir.) **Le défi haïtien**: économie, dynamique sociopolitique et migration. L'Harmattan. Horizons Amérique Latine. Paris, 2011. p. 193-212.

_____. L'insertion socio-spatiale des Haïtiens à Miami. In. *Revue européenne des migrations internationales.* vol. 24, n. 1, 2008.

_____. L'intégration des Antillais en milieu scolaire noir étatsunien: l'exemple des Haïtiens en Floride. In : **Etudes Caribéennes**, n.° 2, p. 9-15, 2005.

BLACKMAN, Cledenice. Os imigrantes antilhanos de porto velho. In. CAMPOS, A. P.; GIL, A. C. A.; SILVA, G. V. da; BENTIVOGLIO, J. C.; NADER, M. B. (Org.) **Anais eletrônicos do III Congresso Internacional Ufes/Université Paris-Est/Universidade do Minho**: territórios, poderes, identidades (Territoires, pouvoirs, identités). GM Editora, Vitória; p. 1-12, 2011.

BLACKBURN STATION BUILDING. Lancashire Constabulary. **Oxford Archaeology North**, maio de 2002. Disponível em: https://library.thehumanjourney.net/2439/1/Completerep.pdf. Acesso em 16 out. 2015.

CASIMIR, Jean. Going Backwards Toward the Future: From Haiti to Saint – Domingue. **The Global South**, v. 6, nº1, p. 172 - 192. 2012. Disponível em https://muse.jhu.edu/login?auth=0&type=summary&url=/journals/the_global_south/v006/6.1.casimir.pdf. Acesso em 16 out. 2015.

COTINGUIBA, Geraldo Castro. & PIMENTEL, Marília Lima Pimentel Cotinguiba. **Imigração haitiana para o Brasil: os desafios no caminho da educação escolar**. Revista Pedagógica, Chapecó; v. 17, n.º33, p. 61-87. Julho/Dezembro.,2014.

COTINGUIBA, Geraldo C. **Imigração haitiana para o Brasil**: a relação entre trabalho e processos migratórios. 153 f. Dissertação (Mestrado em História e Estudos Culturais. Universidade Federal de Rondônia – UNIR), Porto Velho. 2014.

COTINGUIBA, G. C. & PIMENTEL, M. L. Apontamentos sobre o processo de inserção social dos haitianos em Porto Velho. In: **Travessia**, São Paulo; v. 70, p. 99-106., 2012.

_____. Relato sobre imigração na Amazônia ocidental brasileira: haitianos em Porto Velho. **Nossa América Hoy**. Revista do Memorial da América Latina, São Paulo; v. 3, p. 24-26. 2 de Setembro.. 2013.

_____. **Wout, raketè, fwontyè, anpil mizè***:* reflexões sobre os limites da alteridade em relação à imigração haitiana para o Brasil. In. *Universitas Relações Internacionais*, Brasília; v. 12, n. 1, p. 73-86, jan./jun., 2014.

FACÓ, Rui. **Cangaceiros e Fanáticos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

GENNEP, V. Arnold. **Ritos de Passagem**. 2. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2012.

GONDIM, Neide. **A invenção da Amazônia**. Marco Zero: São Paulo, 1994.

HANDERSON, J. **Diáspora**: sentidos sociais e mobilidades haitianas. Horizontes Antropológicos, ano 21, n. 43, p. 51-78. Janeiro/Junho. Porto Alegre. 2015.

JACOBSON, Erik. **An Introduction to Haitian Culture for Rehabilitation Service Providers**. Center for International Rehabilitation Research Information and Exchange (CIRRIE), University of New York, Buffalo, NY, 2003.

MARCUS, George E. 1995. Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. Annu. Rev. Anthropol. 24, p. 95-117.

_____. 2001. Etnografía en/del sistema mundo: el surgimiento de la etnografía multilocal. **Alteridades**, 11 (22), p. 111-127.

MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac Naify, 2003

MENEZES, Nilza. Gênero e religiosidade na comunidade caribenha de Rondônia. In: **Revista Mandrágora**, vol. 16, n. 16, 2010.

NÓBREGA, Renata da Silva. Migrações em Rondônia: questões atuais. In: **Migrantes em contextos urbanos**: uma abordagem interdisciplinar. Sidney Antonio da Silva (Org.) Manaus: EDUA, 2010.

OLIVEIRA, Márcia Maria de. Mudanças no percurso migratório de migrantes urbanos: breves reflexões sobre os resultados de Manaus. In: **Migrantes em contextos urbanos**: uma abordagem interdisciplinar. Sidney Antonio da Silva (Org.). Manaus: EDUA, 2010.

_____. Refugiados colombianos na Amazônia: elementos para uma sociologia dos deslocamentos compulsórios. In: **Migrantes em contextos urbanos**: uma abordagem interdisciplinar. Sidney Antonio da Silva (Org.) Manaus: EDUA, 2010.

OLIVEIRA, Álvaro Jardel Conceição Santos de; OLIVEIRA, Márcia Maria de. Narrativas de colombianas *desplazadas* e refugiadas na cidade de Manaus. In: Sidney Antonio da Silva (Org.) **Migrações na Pan-Amazônia***:* fluxos, fronteiras e processos socioculturais. Manaus: Fapeam, 2012.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. Dos fluxos da esperança à precária realidade da migração brasileira para as áreas de garimpo na Guiana e no Suriname. In: Sidney Antonio da Silva (Org.) **Migrações na Pan-Amazônia***:* fluxos, fronteiras e processos socioculturais. Manaus: Fapeam, 2012.

RODRIGUES, Francilene dos Santos; VASCONCELOS, Iana dos Santos. Migração, gênero e emproderamento das migrantes na Pan-Amazônia. In: Sidney Antonio da Silva (Org.) **Migrações na Pan-Amazônia***:* fluxos, fronteiras e processos socioculturais. Manaus: Fapeam, 2012.

SILVA, Sidney Antonio da. Migrantes na cidade de Manaus: processos de inserção na metrópole e mudanças socioculturais. In: **Migrantes em contextos urbanos**: uma abordagem interdisciplinar. Sidney Antonio da Silva (Org.) Manaus: EDUA, 2010.

_____.Hermanos amazônicos: processos identitários e estratégias de mobilidade entre peruanos e colombianos em Manaus. In: **Migrantes em contextos urbanos**: uma abordagem interdisciplinar. Sidney Antonio da Silva (Org.) Manaus: EDUA, 2010.

_____. "Aqui começa o Brasil". Haitianos na Tríplice Fronteira e Manaus. In. _____. (Org.) **Migrações na Pan-Amazônia**: fluxos, fronteiras e processos socioculturais. Manaus: Fapeam, 2012.

_____. Peruanos em Manaus, Boa Vista e Pacaraima: trajetórias e processos identitários. In: Sidney Antonio da Silva (Org.) **Migrações na Pan-Amazônia**: fluxos, fronteiras e processos socioculturais. Manaus: Fapeam, 2012.

ROSA, Renata de Melo. Brasil e Haiti: uma equação imperfeita? Um estudo sobre haitianos na Região Norte do Brasil. In: ROSA, Renata de Melo; ÁVILA,Carlos Federico Domínguez (Orgs.) **Democracia, desenvolvimento e cidadania no Brasil**: a construção de uma agenda de políticas púbicas. Curitiba: CRV, 2012.

SECRETO, María Verónica. **Soldados da Borracha**: trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2007.

SOUZA, Valdir Aparecido de. **Rondônia, uma memória em disputa**. 185 f. Tese (Doutorado em História). Universidade Estadual Paulista (Unesp), Assis. 2011.

WOODING, Bridget y MOSELEY-WILLIAMS, Richard. **Inmigrantes haitianos y dominicanos de ascendencia haitiana en la República Dominicana**. Tradução: Mariví Arregui y Denise Paiewonsky. Santo Domingo: Cooperación Internacional para el Desarrollo (CID) y el Servicio Jesuita a Refugiados y Migrantes (SJR), 2004.

Ponta do Abunã: um território entre Rondônia e o Acre[1]

Lucilene Ferreira de Almeida

INTRODUÇÃO

Apresentamos aqui algumas discussões sobre a Ponta do Abunã, território que tem sua construção desde os períodos áureos da borracha amazônica, ainda no século XIX e que vivenciou entre as décadas de 1980 e 1990 uma disputa territorial entre os estados do Acre e Rondônia. Nesse sentido, algumas questões sobre o território e as identidades que se produzem e se forjam são importantes para compreendermos como na Ponta do Abunã, ao longo de sua história, são produzidas identidades territoriais.

ALGUMAS QUESTÕES SOBRE TERRITÓRIO

Entendemos que no processo de construção de territórios, marcado pelas relações sociais, fundamentam-se e forjam-se *identidades territoriais*. Entendemos que o território é material e imaterial, cercado por representações sociais que ajudam a defini-lo.

Os conceitos de território por muito tempo estiveram quase que restritos e ligados aos interesses e discursos legitimados pelo Estado. A palavra território esteve associada ao território nacional, devido aos discursos elaborados no passado e que por muito tempo dominaram a sua conceitualização dentro da ciência geográfica, que segundo Souza (2000, p. 83), seria "justamente aquela que em princípio deveria dispor de conceitualizações bastante ricas de territorialidade e de um arsenal variado de tipologias territoriais". À condição de exemplo, o referido autor cita Friedrich Ratzel, com seu discurso sobre território de forma naturalizada, que discute o conceito de território não o desvinculando de seus atributos de solo pátrio.

A interpretação de território encontrada nas obras de Haesbaert (2002; 2004a; 2004b) está agrupada em quatro vertentes básicas: 1) *Território econômico*, visto como simples base material, enfatizando a dimensão espacial das relações econômicas. Aqui, o território é fonte de recursos (relação capital-trabalho); 2) *Território político*, visto como uma forma de controle dos indivíduos, assim como

dos processos sociais, a partir do controle do seu espaço material. As relações aqui se dão entre espaço e poder, ou seja, um espaço delimitado e controlado através do qual se exerce determinado domínio; 3) *Território cultural* ou *simbólico-cultural*, em que o espaço é dotado de identidade, uma identidade territorial. O território carrega significados simbólicos e subjetivos, produto da apropriação e valorização de um grupo em relação ao seu espaço vivido; 4) *Território natural*, uma noção de território com base nas relações entre sociedade e natureza. O comportamento "natural" dos homens em relação ao seu ambiente físico. Uma dimensão material do território. Primeiramente utilizado nos estudos com animais, 'o território animal', posteriormente 'o território humano', porém atualmente pouco difundido nos estudos sobre esse conceito.

Essas diferentes abordagens de território não significam que encontramos, necessariamente, territórios em apenas uma dessas dimensões. Encontramos-nos num profundo hibridismo social, político, econômico e cultural, e nem sempre podemos "classificar", se esse é o termo, um território como natural, político, econômico ou cultural.

Haesbaert (2004b) também apresenta um conjunto de perspectivas teóricas, a partir de outro patamar, segundo ele mais amplo, em que as dimensões acima mencionadas (econômica, política, cultural e natural) se inserem em uma fundamentação filosófica. Ele trabalha o território nas perspectivas materialista e idealista, buscando superar a dicotomia material/ideal, na qual o território envolverá tanto a dimensão espacial material das relações sociais, como o conjunto de representações sobre o espaço ou o que ele chama de "imaginário geográfico". Considera, ainda, que o território nas perspectivas materialista e idealista é indissociável.

Dentro da perspectiva materialista estão as concepções de território naturalista, econômica e política. Ele considera que, mesmo sendo vistas dentro desta base material, estão vinculadas às relações sociais que se dão no território. Na perspectiva idealista, o território é visto em uma dimensão simbólica, dotado de identidade. Refere-se aos sentimentos que o território inspira para aquele que dele é excluído (por diversos motivos) e satisfação para os que dele usufruem e compartilham. Além destas, propõe, também, o território numa

perspectiva integradora, que envolve a leitura do território como um espaço que não pode ser considerado estritamente natural, nem unicamente político, econômico ou cultural. Desta maneira, acredita que o território é mais bem concebido mediante esta perspectiva, que analisa as diferentes dimensões sociais.

Portanto, mesmo quando nossos trabalhos se direcionam ou mesmo quando privilegia um dos enfoques de território, outras dimensões farão parte, já que consideramos que o território é móvel, é dinâmico e está em constante transformação.

Vale ressaltar o importante trabalho desenvolvido por Foucault (2004), que descentraliza o poder do Estado, considerando que o poder pode ser exercido em níveis diferenciados, podendo estar ou não associado ao Estado. A partir da compreensão dos *micropoderes* de Foucault, podemos considerar que as relações de poder podem construir territórios associados ou não ao domínio do Estado, o que contemplaria instituições com abrangência espacial menor como as igrejas, escolas, associações e outras que possuem regras e limites e que são permeadas, também, por estas relações.

Aqui, não é excluído o poder que o Estado tem no contexto do território, mas se mostra a construção de outros territórios dentro deste, confirmando o poder que permeia as diversas relações sociais. Podemos, então, compreender relações de poder em escalas menores, onde o Estado deixa de ser o centro, afirmando assim a existência do poder em toda relação que se dá em diferentes espaços.

Temos, aí, algumas definições que estão muito ligadas a esse processo de apropriação e construção do território: relações de poder, dominação e submissão e controle dos espaços. Ao mencionar que o território é uma produção a partir do espaço, Raffestin (1993) afirma que essa produção se inscreve em um campo de poder devido a todas as relações que o envolve. Para Raffestin (1993), assim como para autores como Foucault (2004), não existem relações sem que haja o poder, por isso, ele está em todos os lugares, está baseado nas relações. Daí a existência dos microterritórios e *micropoderes* num

sentido de se darem em menores espaços, pois esses também são regidos por relações sociais.

Por isso não podemos nos prender apenas às relações de poder desenvolvidas pelo Estado e pelas grandes empresas como definidoras de território, que precisam de uma escala temporal e espacial maior para se estabelecerem. Temos, também, o território constituído como instância de *micropoderes*, estabelecidos por grupos sociais de mesma identidade cultural, política e econômica. Estamos falando de territórios estabelecidos por relações sociais projetadas no espaço, que possuem extrema flexibilidade, podendo formar-se e dissipar-se em questões de poucos anos, meses, semanas, dias e até mesmo horas. Esses territórios possuem funções distintas, que às vezes podem acabar se chocando, havendo uma sobreposição dos mesmos. Assim, os espaços ocupados pelas escolas, igrejas, camelôs, prostitutas são exemplos de microterritórios, constituídos a partir de relações sociais de poder, cada qual com características próprias e possuidores de grande flexibilidade e conflitualidade.

Na medida em que a análise das relações de poder se foca nas práticas sociais, o território ganha força, não mais como espaço privilegiado do Estado-Nação, mas sim, dos diferentes atores sociais. O território é um produto e assim sendo é produzido, consumido, vivido e utilizado pela prática social. Neste novo contexto ele sustenta a prática social, implicando na apropriação do espaço pelo ator e impondo uma noção de limite.

Nesse contexto, Bourdin (2001) fala do *definhamento do Estado* quando se refere ao enfraquecimento de seu papel na articulação e produção dos espaços, mais especificamente dos espaços locais. Para ele, a associação entre soberania, territorialidade, cidadania e nacionalidade, fundamentos do Estado moderno, se tornaram na atualidade frouxos, deslocados, "pois a soberania, a cidadania ou a nacionalidade já se inserem em territórios diferentes, contínuos para alguns dentre eles, descontínuos para outro" (p. 84).

Mesmo tendo modificado o papel do Estado na relação de poder que se manifesta na produção e controle do espaço, seu papel sempre foi marcante desde o estabelecimento do Estado-nação, quando lhe é determinado o poder

de conquistar e demarcar politicamente e/ou geograficamente os territórios. A princípio, a busca era pela conquista de território (terra); posteriormente, o Estado passa a dividir o território para melhor dominá-lo.

Quanto aos limites e fronteiras, são entendidos como resultado das relações sociais que um determinado grupo, ao se organizar, ao se relacionar entre si e com outros, cria territórios. Cada espaço delimitado, transformado em território terá a marca do poder do grupo que lhe atribuiu significado. Na Amazônia, o Estado teve importante papel nas definições regionais internas, principalmente a partir da década de 1960. Com o objetivo de trazer para si (para seu controle/domínio) uma região desarticulada com as demais, passa a criar diversos projetos para a Amazônia. Vem para a região grande quantidade de capital investido na construção de estradas, em empreendimentos para ativar atividades econômicas como pecuária e mineração.

Aliado a isso, o Estado age na mobilização de trabalhadores para "ocuparem" e trabalharem na região. São criados projetos de assentamento e colonização para darem suporte ao plano estatal. Enfim, há todo um arcabouço como proposta de desenvolvimento regional, dentro de uma proposta mais ampla de desenvolvimento nacional, promovido pelo Estado, principal fonte de poder, pois é dele que partem as ações para a região. Há, aí, a expansão da frente econômica, modificando a dinâmica peculiar da região, quando há a "criação de novas redes para suporte aos projetos, sobrepondo redes já existentes".

Acreditamos, portanto, que na construção do território, quer seja em seu sentido mais subjetivo e simbólico como em seu sentido mais concreto e político todos os pontos aqui discutidos estão imbuídos. São a partir destes sentidos que melhor podemos compreender, não só a construção, mas também a funcionalidade dos diversos territórios. É a partir dessas discussões que procuramos entender a construção territorial da Ponta do Abunã, que está envolta em conflitualidades, conquistas, retrocessos, internos e externos à região, processos marcantes na construção de territórios e territorialidades. São relevantes também para compreendermos o que é a Ponta do Abunã hoje e

como seus habitantes têm se apropriado desse espaço, tomando-o para si como um território "seu".

PONTA DO ABUNÃ: A CONSTRUÇÃO DE UM TERRITÓRIO

A construção do território que hoje constitui a área denominada Ponta do Abunã, pertencente ao Estado de Rondônia, foi marcado por processos de apropriação e domínio. Assim, ao considerarmos esses dois processos, admitimos que temos neste território a apropriação, que carrega em si um caráter territorializante, no qual estão presentes a funcionalidade do território e seu valor simbólico, dando origem às identidades territoriais. Por outro lado, consideramos que o processo de domínio aqui caracterizado por esse caráter mais funcional do território que, sem um envolvimento de identidade e pertencimento é outro processo que se desenvolveu, não só na Ponta do Abunã, mas na história de toda a Amazônia.

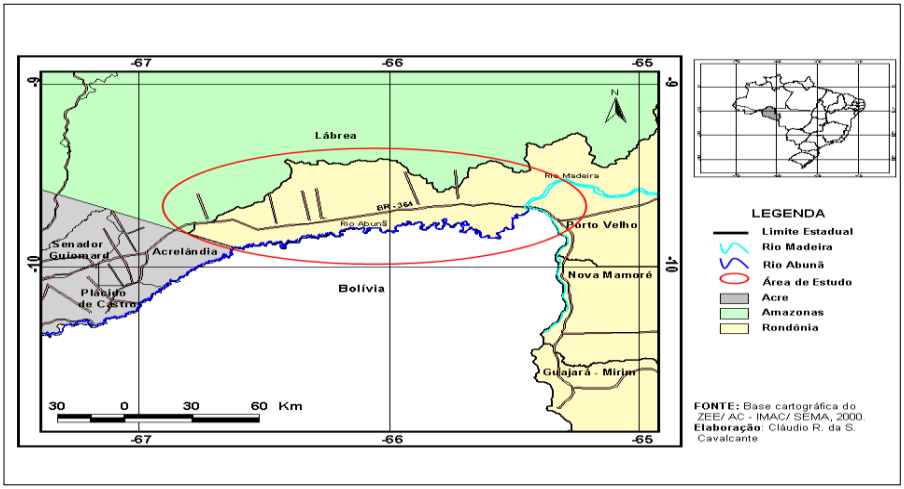
A Ponta do Abunã está dividida em quatro vilas, que são distritos do município de Porto Velho, capital de Rondônia. São elas: Califórnia, Extrema, Vista Alegre e Fortaleza do Abunã. Localizada à margem esquerda do Rio Abunã, a região faz limites ao norte com o município de Lábrea, no estado do Amazonas e a oeste com o município de Acrelândia, estado do Acre (Mapa 1).

Faz parte de uma área conflituosa, onde já se desencadearam algumas questões territoriais entre Acre, Rondônia e Amazonas, iniciada por volta de 1982. Os habitantes da área, ao longo dos anos, mantiveram relações diversas com estes três estados, mesmo sem estar definida a sua possessão territorial. No ano de 1996, após dez anos de disputa entre Acre e Rondônia, a área foi considerada judicialmente pertencente ao Estado de Rondônia. Na década de 1980, quando se iniciaram questionamentos sobre a posse da Ponta do Abunã, a disputa envolvia apenas os estados do Acre e Rondônia, já que o Amazonas, nesse momento, não mais requeria a posse do território dessa parte da Amazônia.

As populações das localidades já citadas mantêm relações muito diversas, tanto com Rio Branco, capital do Estado do Acre, que se encontra aproximadamente a 180 km, como com o Estado de Rondônia, do qual fazem

parte, distantes de Porto Velho, sede municipal e capital desta unidade federativa, cerca de 350 km. A proximidade com o Acre propicia aos moradores das vilas uma maior procura pelos serviços prestados, como os serviços bancários e de saúde. Portanto, o relativo isolamento das localidades com relação às áreas centrais de seu estado aprofunda seus laços de relações com o estado acreano.

Mapa 1. Ponta do Abunã – entre Rondônia e Acre



Fonte: Base cartográfica do ZEE/AC. IMAC/SEMA, 2000
Elaboração: Cláudio R. da S. Cavalcante

O processo de ocupação da Ponta do Abunã se intensificou a partir da construção da rodovia BR-364, em meados da década de 1960. Esta rodovia interliga o Estado do Acre, ponto mais ocidental do país, aos demais estados brasileiros, primeiro e em especial, a Rondônia. Até a construção da rodovia, a ligação com outras localidades era realizada por via fluvial, pelo rio Madeira, e isso só era possível na época das chuvas. Com a construção da BR-364 foram surgindo, ao longo dessa rodovia, alguns núcleos populacionais, que no decorrer dos anos transformaram-se em sedes municipais ou distritos, ocorrência bem marcante no estado rondoniense.

Em 1978, ocorreu um considerável processo migratório com a chegada de migrantes, principalmente do sul do país, pela BR-364 até Rondônia e pela balsa do rio Madeira até Rio Branco, capital do estado do Acre. Esse movimento

migratório intensificou-se no final dos anos de 1981 e 1982 quando é concluído o asfaltamento desta rodovia, no trecho entre Cuiabá e Porto Velho. Até esse momento, quando ainda não havia rodovia pavimentada até Rio Branco, o tráfego de pessoas e mercadorias se dava somente em períodos de estiagem, e mesmo assim com muita dificuldade. É a partir desse momento que se inicia a questão de disputa territorial em questão. A disputa pela região em estudo, entre Acre e Rondônia teve início, portanto, por volta do ano de 1982 (Mello, 1990).

É a partir da construção de um Posto Fiscal pelo Estado de Rondônia na BR-364, mais especificamente na Vila Extrema, que se iniciam as discussões sobre a possessão territorial daquela localidade. O Estado do Acre, até aquele momento considerava aquelas terras como acreanas a ponto de manter um Posto Fiscal que há alguns anos funcionava na Vila Extrema.

Posta em pauta a então "invasão" de Rondônia em território acreano, deu-se início à disputa territorial. Após as averiguações, descobre-se que o Posto Fiscal acreano se encontra em terras rondonienses e que o Posto Fiscal de Rondônia encontra-se em terras amazonenses. Procurando solucionar a questão, o IBGE criou uma Comissão Tripartite, com representantes dos governos do Acre, Amazonas e Rondônia (Mello, 1990).

Excluída da disputa a intenção amazonense na região, Acre e Rondônia brigaram judicialmente pela posse. De um lado, Rondônia assegura que as terras estão nos limites territoriais do já estado rondoniense; do outro lado, o Acre que, respaldado no princípio do *uti possidetis*, intenta garantir a posse da região a partir do histórico de ocupação. A situação jurídica das terras não fica bem definida e a disputa se estende até o ano de 1996, quando o Supremo Tribunal Federal decide a questão, considerando as vilas pertencentes ao Estado de Rondônia.

PONTA DO ABUNÃ: A FIGURA DO MIGRANTE NA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO

A migração foi fator importante no povoamento da Amazônia, em especial, quando nos referimos aos estados do Acre e Rondônia, inclusive a

Ponta do Abunã. A Amazônia, ainda com as indefinições fronteiriças, tanto com outros países como internamente, passava a receber muitos migrantes a partir de 1860, interessados na extração gomífera, que despontava como forte produto econômico internacional. Nesse momento, a presença mais marcante foi de nordestinos. Não se tem dados desse momento de ocupação da região da Ponta do Abunã. Segundo Mello (1990), porém, os registros efetuados pela Comissão Demarcatória de Limites, de 1913, relatavam a existência de alguns seringais ao longo do rio Abunã. Entre eles estariam os seringais Fortaleza, Primor, Bom Comércio ou Marmelos, Triunfo, Extrema e Nova Califórnia. Dessa forma, acreditamos que mesmo sem muita expressão quanto à quantidade de migrantes na área, esses seringais seriam do primeiro momento de exploração da atividade da borracha e, portanto, de ocupação da região.

Tendo sua população constituída por migrantes vindos, sobretudo, de estados do sul do Brasil, a Ponta do Abunã tem sua história marcada pela busca de terra para trabalho e sobrevivência de diversos grupos de brasileiros. Daí é evidente a existência de fatores externos à Amazônia que acabaram por intensificar o fluxo migratório e, portanto, sua apropriação territorial.

Pensar no migrante que se desloca das regiões Sul, Centro-Oeste, Nordeste do Brasil em direção à Amazônia Sul-Ocidental, a partir da década de 1960, exige que se relacione, a esse fenômeno, a construção da rodovia BR-364. Isso é mais fácil de ser compreendido quando se faz o percurso desta rodovia, do Estado do Acre, passando por Rondônia até chegar ao Mato Grosso. É especialmente em Rondônia que encontramos ao longo desse eixo rodoviário, numerosas cidades que surgiram com a vinda de migrantes no conjunto do avanço da fronteira agropecuária. A BR-364 tem importante papel de facilitador desse processo.

> Na Ponta do Abunã se acrescenta aos fatores anteriores a perspectiva de asfaltamento da rodovia, o que amplifica a expectativa e tendências de ocupação de terras para exploração imediata ou formação de reservas de valor. Justificam esta última afirmação as extensas áreas desmatadas, palco de poucas ou nenhuma atividade agropastoril (Mello, 1990, p. 60).

Porém, é só no final da década de 1970 que se tem um considerável fluxo migratório para a Ponta do Abunã, nas áreas às margens da BR-364, que ainda não está asfaltada neste trecho. Nesse momento não é mais a figura do migrante nordestino que adentra o espaço amazônico, mas a figura do migrante sulista. Ainda segundo Mello (1990), que analisou alguns depoimentos de moradores realizados no final da década de 1980, a diversidade profissional dos que se encaminham para a região da Ponta do Abunã ajuda a confirmar a ideia de que a predominância era de pessoas que já estavam em Rondônia, aguardando uma melhor oportunidade para a conquista de terra e trabalho.

O migrante, um apropriador de territórios, um construtor da história dos lugares, tem sua trajetória marcada pela territorialização, que no dizer de Haesbaert (2002), é carregada de uma dimensão funcional e também de uma dimensão simbólica. Então, o migrante, tão presente em todos os momentos da história brasileira, está em busca de melhores condições de vida para ele e sua família. Isto nada mais é do que uma idealização, um sonho que na maioria das vezes foi desfeito no lugar de origem e pelos demais lugares por onde já passou.

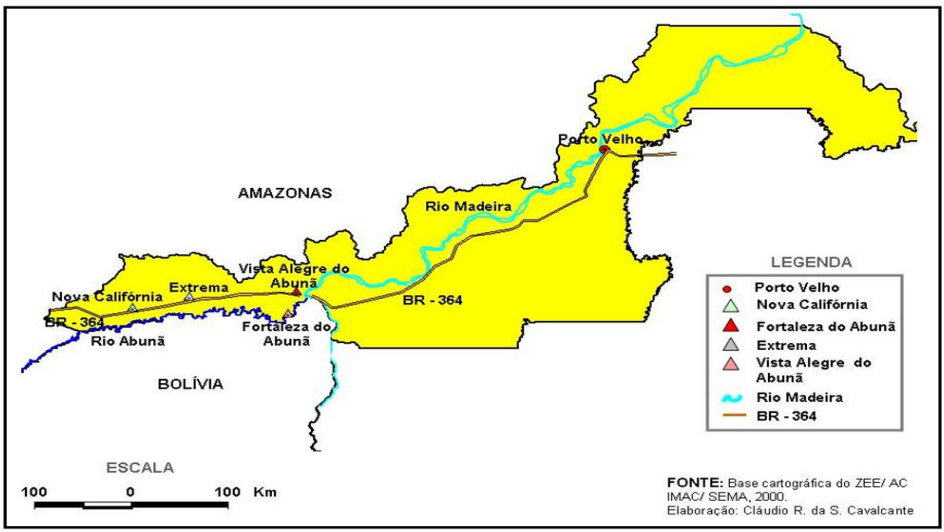
Mas o que podemos encontrar na Ponta do Abunã para esta área ter se tornado uma área de litígio? Quais interesses existem por parte do Acre e Rondônia pela região? Ora, a busca pela expansão territorial é uma prática há muito difundida e praticada na história mundial. A anexação de qualquer área a um determinado território brasileiro incidirá em um aumento populacional e consequentemente no aumento de eleitores, além da questão fiscal (impostos arrecadados) que, dependendo da área, poderá gerar uma maior arrecadação. Mas além desses aspectos, a Ponta do Abunã possui algumas particularidades importantes. Entre elas há, na região, uma considerável reserva de rochas destinadas à construção civil. O Rio Madeira é outro fator que muito favorece aquela região com seu potencial hidroviário e o grande interesse na construção de usinas hidroelétricas. Porém, percebe-se que há além desses muitos outros interesses por parte de grupos dominantes de ambos os estados, que serão melhor analisados ao longo deste trabalho.

AS INVESTIDAS DOS ESTADOS DO ACRE E RONDÔNIA NA PONTA DO ABUNÃ

A área denominada Ponta do Abunã é assim conhecida por se formar em uma faixa de terra que se estende desde os limites do Acre e Rondônia, à margem esquerda do rio Abunã até a sua foz no rio Madeira. Este é um dos principais rios daquela região e da Amazônia em geral. Assim, a área estende-se da confluência dos rios Abunã e Madeira, no Noroeste do estado de Rondônia, até o limite com o estado do Acre (Mapa 2).

Durante a frente extrativista da borracha, iniciada por volta da década de 1880, do século XIX, seringais existia nesta área, sendo esta parte de uma faixa de terra em que se encontrava a maior concentração das espécies *hevea brasiliensis*, tornando-a, juntamente com o Acre, sul do Pará, sul do Amazonas e norte do Mato Grosso, áreas de atração para a exploração extrativista (Silva, 2005). Com o declínio da atividade extrativa da borracha na Amazônia, durante as primeiras décadas do século XX, a empresa extrativista é enfraquecida em toda sua estrutura, desde o mercado internacional até as atividades diretas de extração, realizadas pelos seringueiros, nos seringais.

Mapa 2. A Ponta do Abunã



Fonte: Base cartográfica do ZEE/AC. IMAC/SEMA, 2000
Elaboração: Cláudio R. da S. Cavalcante

A partir da década de 1970, essa área antes servida ao extrativismo, passa a ser utilizada para a implantação de projetos de assentamentos e áreas de loteamentos, tanto particulares como estatais, esses últimos implementados pela atuação do Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), que, segundo Basílio (2001), desde 1974 passa de uma simples representação à Coordenadoria Regional da Amazônia Ocidental, com jurisdição no Acre e Rondônia, tendo assim, maior autonomia para intervir nas questões fundiárias, que nesse momento estavam relacionadas aos conflitos entre seringueiros e os novos ocupantes da terra, os migrantes e implantação de uma política de colonização.

Porém, mesmo durante a frente extrativa houve o surgimento de povoados que atendiam as demandas de concentração de pessoas e mercadorias. Esses povoados localizavam-se às margens dos rios, por serem as principais vias de transporte na região. Das quatro vilas que formam a Ponta do Abunã, Fortaleza do Abunã se caracteriza como um desses povoados.

As demais vilas, Vista Alegre, Extrema e Nova Califórnia constituem-se como povoados a partir da construção da BR-364, estando todas localizadas às margens desta rodovia.

A disputa territorial que envolveu a área da Ponta do Abunã se concentrou, a princípio, nas vilas Extrema e Nova Califórnia, por estas se localizarem mais próximas ao Acre e serem, portanto, as localidades que mantinham maior relação com este estado, principalmente nessas últimas décadas quando a rodovia passa a ser o elo desta parte da Amazônia. Já as vilas Vista Alegre e Fortaleza do Abunã, que se encontram mais próximas ao rio Madeira, não estiveram envolvidas diretamente na questão, mesmo considerando que todo o processo litigante teve impacto também nestas localidades. Porém, são localidades que, pela própria questão geográfica, sempre mantiveram relação maior com a cidade de Porto Velho e sempre a reconheceram como sua sede municipal.

Silva (2005) fazendo uma análise sobre a territorialidade regional do que chama de Amazônia-acreana[2], aponta algumas condições que ajudam a entender a relação do Acre com a Ponta do Abunã. Em sua análise, leva em

consideração, além da questão da proximidade, as condições históricas, a recriação de identidades sociais e políticas e as relações econômicas. Tais condições nos faz compreender que a Ponta do Abunã, mais especificamente as vilas Extrema e Nova Califórnia, vivenciaram em diferentes momentos da fronteira econômica da região, processos de construção de seus territórios e de suas identidades muito próximas às que ocorreram em parte do estado acreano. Essa relação pode ser analisada a partir de duas especificidades apontadas por Silva (2005):

> A ação das dioceses da Igreja Católica Romana nesta parte da Amazônia. Uma delas, com sede em Rio Branco – Diocese de Rio Branco, que tem como área de abrangência a Mesorregião Geográfica do Vale do Acre3, mais as áreas da Vila Nova Califórnia e Vila Extrema, em Rondônia e o município de Boca do Acre, no Amazonas. A Ponta do Abunã vivenciou, assim como o Acre, a partir de 1970 situações idênticas quanto à chegada da frente pioneira agropecuária, "tiveram suas terras vendidas ou revestidas no controle privado da propriedade fundiária" (Silva, 2005, p. 47).

A partir de 1970, a frente pioneira agropecuária se concretiza no Acre e na Ponta do Abunã com a venda das terras dos antigos seringais para compradores do Centro-Sul e a implantação da pecuária. Há aí a tentativa de uma sobreposição a todo um processo de organização desses territórios iniciado há décadas com as atividades extrativas, e que faz parte da caracterização desta parte da Amazônia em toda sua forma de construção social, política, econômica e também cultural. Isso ajuda a entender muitas das relações mantidas até hoje entre esses territórios.

A Ponta do Abunã teve ao longo de sua história processos de construção de seus territórios que hoje se refletem em sua caracterização demográfica, econômica, social, cultural e política. Até a década de 1970 essa área permaneceu com certa estabilidade quanto aos dados demográficos, havendo modificação já a partir do final desta década. Segundo o Censo Demográfico do ano 2000 a população das vilas Extrema e Nova Califórnia representavam juntas 85,6% da população da Ponta do Abunã, sendo que Vista Alegre do Abunã, com 10,2% e Fortaleza do Abunã, com 4,2%, apresentam

menor densidade populacional. Nos dados do Censo de 2010 há um crescimento expressivo na população de Extrema, que passa a representar 28,7% da população da região (Tabela 1).

Tabela 1. Ponta do Abunã: População

Localidade	População		%		Sexo				Situação domicílio			
					Masc.		Fem.		Urbana		Rural	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010
Extrema	4.541	6.176	51,7	42,9	2.425	3.220	2.116	2.956	3.242	4.386	1.299	1.790
Nova Califórnia	2.980	3.631	33,9	25,2	1.607	1.876	1.373	1.755	1.802	2.521	1.178	1.110
Vista Alegre	898	4.125	10,2	28,7	488	2.159	410	1.966	748	3.686	150	439
Fortaleza do Abunã	366	450	4,2	3,2	192	241	174	209	281	316	85	134
Total	**8.785**	**14.382**	**100**	**100**	**4.712**	**7.496**	**4.073**	**6.886**	**6.073**	**10.909**	**2.712**	**3.470**

Fonte: Censo 2000, 2010, IBGE.

A vila Extrema se destaca por concentrar pouco menos da metade da população da Ponta do Abunã e onde está centralizada a maior parte dos serviços públicos. Além do setor público, que emprega boa parte da população, as atividades ligadas à pecuária e a madeira somam-se à economia da vila. Como o estado de Rondônia tem apoiado a pecuária, ela tem crescido em Extrema, em detrimento da atividade madeireira, que devido as fiscalizações de órgãos ambientais federais, tem contribuído para coibir irregularidades quanto ao desmatamento, que tem excedido a cota permitida por lei.

De todas as vilas, Extrema foi a que recebeu mais investimentos por parte do setor público rondoniense, conforme informações obtidas no local. Mesmo assim, uma das características de todas as vilas é a pouca pavimentação das ruas, falta de rede de esgoto, deficiência na distribuição de água e energia, entre outros. Uma maior atenção a esta localidade pode ser justificada por esta ser, dentre todas, um centro articulador político e social, que se destaca das demais vilas. Nisso podemos observar a articulação política envolvendo as relações desta área com Rondônia. Para este estado, uma maior assistência pública à vila Extrema, significa atenção à localidade de maior concentração

populacional da Ponta do Abunã e de onde se articula e se organiza a maior parte dos movimentos buscando a emancipação política da Ponta do Abunã.

A vila Nova Califórnia é a localidade em que a diferença entre população urbana e rural é menor, conforme os dados dos dois censos. Isto se justifica, principalmente, por nesta haver forte desenvolvimento na área agrícola, destacando-se os trabalhos com SAFs (Sistemas Agroflorestais), desenvolvidos, sobretudo, pelo projeto RECA – Reflorestamento Econômico, Consorciado e Adensado, do qual trataremos adiante. A economia da vila gira em torno, principalmente, de atividades agrícolas.

As vilas Vista Alegre do Abunã e Fortaleza do Abunã foram menos expressivas quanto ao número de população e também à influência sobre as demais, conforme os dados do Censo de 2000. Nos últimos 10 anos, em Vista Alegre do Abunã, tem havido o crescimento de sua população, principalmente pelo incremento da atividade madeireira na localidade. Esta vila está localizada às margens da BR-364 e com ela há uma maior relação com Porto Velho. A vila, na fala de um morador, tem sua atividade econômica pautada no "minério da madeira", um trocadilho em relação à vila próxima, Fortaleza do Abunã, onde o destaque econômico é o "minério de granito". A população desta vila passa de 898, no ano 2000, para 4.125, no ano de 2010, representando, segundo o último Censo (2010) 28,7% da população da região. Em observações realizadas no ano de 2005 e 2006 em Vista Alegre, a procura pelo comércio local, o aumento do número de residências, entre outros, apontavam para um forte fluxo migratório ocorrido, em virtude da atividade madeireira.

Já em Fortaleza do Abunã, a economia gira em torno da atividade mineradora, existindo na localidade muitas britadeiras, já que há em seu solo e subsolo o afloramento de rochas graníticas, o que não ocorre nos solos acreanos. A maior parte da produção extraída e transformada em brita é enviada para Rio Branco e demais municípios acreanos, para abastecer a indústria da construção civil. Entre os principais proprietários de britadeiras, destacam-se os proprietários acreanos, que mantêm suas empresas na Ponta do Abunã, mas residem em Rio Branco.

Além disso, a vila é banhada pelo rio Abunã e tornou-se um balneário turístico, atraindo muitos visitantes nos períodos de estiagem das chuvas, principalmente de Rio Branco. Esse fluxo de pessoas nesses períodos dá uma balanceada na economia local, quando o comércio (pequenos hotéis, restaurantes, bares, casas de aluguel) consegue arrecadar o que irá manter economicamente, durante todo o ano, os que permanecem residindo na vila. Nos períodos chuvosos (novembro a junho) a vila fica quase abandonada, já que boa parte dos proprietários de residências mora em Rio Branco e só frequenta a vila em períodos de temporada de praia.

O Rio Madeira representa para a população da Ponta do Abunã uma barreira geográfica, e é utilizada pelo estado acreano como uma das justificativas para que esta área pertença ao Acre. A travessia do rio, feita somente por balsa, representa uma demora no tempo para se chegar à cidade de Porto Velho. O rio é um limite natural que acaba por separar as vilas da sede política do município. Assim, as relações internas ou externas à Ponta do Abunã sempre foram facilitadas ou dificultadas por duas principais questões, que estão presentes nas discussões sobre o processo de sua construção.

Uma é a questão geográfica, pois a distância entre as vilas e entre estas e sua sede municipal, certamente foi um fator que influiu em uma maior ou menor relação com a cidade de Rio Branco. As vilas Nova Califórnia e Extrema, pelas quais Rondônia e Acre questionaram a posse territorial, encontram-se em distâncias muito maiores da cidade de Porto Velho que da cidade de Rio Branco, chegando a primeira vila a uma distância duas vezes maior de sua sede municipal, além da travessia do rio, pela balsa (Tabela 2). A ida tanto para Rio Branco como para Porto Velho foi facilitada com o asfaltamento da BR-364, que transformou dias em horas de viagem. O desgaste da rodovia pelo grande fluxo, principalmente de caminhões de carga pesada, foi ao longo das décadas fazendo oscilar a distância entre estas localidades. Atualmente, o trecho desta rodovia após o rio Madeira, no sentido Porto Velho, encontra-se em situação de muito desgaste do asfalto, o que torna o trajeto para esta sede municipal muito mais demorada.

Tabela 2: Distâncias Rio Branco – Ponta do Abunã – Porto Velho

LOCALIDADES	Rio Branco	Nova Califórnia	Extrema	Vista Alegre do Abunã	Fortaleza do Abunã*	Balsa do Rio Madeira **	Porto Velho
Rio Branco	-	180 km	213 km	282 km	296 km	315 km	544 km
Nova Califórnia	180 km	-	33 km	102 km	116 km	135 km	364 km
Extrema	213 km	33 km	-	69 km	83 km	102 km	331 km
Vista Alegre do Abunã	282 km	102 km	69 km	-	14 km	33 km	262 km
Fortaleza do Abunã *	296 km	116 km	83 km	14 km	-	19 km	248 km
Balsa do Rio Madeira**	315 km	135 km	102 km	33 km	19 km	-	229 km
Porto Velho	544 km	364 km	331 km	262 km	248 km	229 km	-

Fonte: Pesquisa de campo realizada pela autora, 2006.

* Todas as distâncias com relação à vila Fortaleza do Abunã, não incluem os 19 km de ramal que dá acesso à vila, a partir da BR-364.

** O tempo gasto na travessia da balsa demora em média de 30 minutos. Isso fora a implicação da espera pela balsa quando esta se encontra do outro lado do rio, ou mesmo quando há uma quantidade muito grande de automóveis para fazer a travessia.

A ausência de muitos serviços públicos em todas as vilas, somada à questão da distância entre Ponto Velho e Rio Branco, construiu uma relação bem maior das vilas Extrema e Nova Califórnia com Rio Branco, caracterizando a segunda questão. Esta relação construída no ir e vir dos moradores tornou a capital acreana um território mais conhecido, situação que nunca se modificou, mesmo com o fim do litígio. Isso reforça a problemática e ineficácia de alguns limites criados pelo Estado.

Em todas as vilas, os cargos majoritários nos órgãos públicos, como de diretores de escolas, do hospital, de postos de saúde, entre outros, são por indicação da Prefeitura de Porto Velho. Cada vila tem um subprefeito, também nomeado pela prefeitura municipal, que representa a figura do município nas vilas, porém com pouca autonomia para tomar decisões e/ou deliberar sobre serviços. Estas indicações tornaram-se uma alternativa de manutenção deste território político sob os "cuidados" do Estado.

Para os moradores das vilas Extrema e Nova Califórnia, de meados da década de 1980 a meados da década seguinte, a vivência do litígio trouxe

algumas perdas, pois foi um período de conflitos entre os dois estados, o que impedia que investimentos fossem feitos naquelas localidades. No entanto, após o litígio, a população passou a vivenciar as consequências da década de indefinição política.

O LITÍGIO E SEU IMPACTO SOBRE A POPULAÇÃO

A população das vilas foi severamente atingida durante todo o processo litigante. Alguns aspectos, mais visíveis, dentre os percebidos nesta questão do litígio, ainda permanecem presentes no cotidiano dos moradores das vilas, repercutindo uns mais que outros, principalmente no tocante às reivindicações da população junto à prefeitura de Porto Velho e ao governo de Rondônia.

Durante todo o processo do litígio está clara a presença da figura do Estado com o seu poder sobre o território. Se antes o poder estava configurado na figura do estado acreano, às voltas com as questões da delimitação da área, da implantação de serviços públicos e da agregação do eleitorado, agora este poder se projeta no estado rondoniense pelas mesmas razões.

O Estado aqui é visto como detentor de uma força que, nesta situação, se sobressaiu às reivindicações ou mesmo à força existente nos grupos sociais, também consumidores deste território, considerado, em muitos momentos, como um território indefinido, pelo menos politicamente.

A presença do Estado se dá na Ponta do Abunã em momentos específicos. No início da década de 1970, a figura do Incra desapropriando seringais e transformando em assentamentos, dando assim os primeiros passos para o surgimento e consolidação dos núcleos populacionais; de 1981 a 1986, o estado do Acre tomando para si um território que segundo seus administradores o pertencia. No início dos anos de 1980 são implantados os primeiros órgãos públicos, como agência bancária (antigo Banacre – Banco do Estado do Acre) e escola, nas vilas Extrema e Nova Califórnia; de 1986 a 1996, durante o litígio as vilas passam a ter a presença da esfera federal, que chega para "solucionar" o impasse político entre Acre e Rondônia. Órgãos como IBGE, Ministério das Forças Armadas e Supremo Tribunal Federal, estiveram presentes na resolução da questão da Ponta do Abunã; a partir de 1996, com a

decisão do Supremo Tribunal Federal, o estado de Rondônia passa a administrar o território, que é reconhecido legalmente como seu.

Durante os dez anos de litígio, a despeito da disputa de poder travada entre o Acre e Rondônia, houve em alguns períodos, na Ponta do Abunã, o abandono da área, por conta da ausência destes estados. Houve, por outro lado, momentos em que se estabeleceram conflitos de modo mais acentuado, principalmente por meio da prestação de alguns serviços, que ocorriam, muitas vezes, de forma concomitante. A medição de forças se refletia na implantação de serviços públicos ou na criação de órgãos públicos, buscando-se a demarcação do território ou a tentativa de posse.

No ano de 1996, encerra-se o litígio entre Acre e Rondônia. A decisão do Supremo Tribunal Federal é favorável a Rondônia, portanto, a partir deste ano a Ponta do Abunã, mais especificamente as vilas Extrema e Nova Califórnia, passam a fazer parte, oficialmente, do município de Porto Velho, capital de Rondônia. A decisão tomada pelo Estado, não teve em qualquer momento, a participação da população, que reivindicava um plebiscito para obter alguma influência na decisão jurídica. O plebiscito não foi realizado e o posicionamento da população nunca foi levado em consideração.

Com esta decisão, inicia para a população um novo momento, a saída do Estado acreano para a implantação do Estado rondoniense. Esse momento representou para aquela população uma transição de poderes e a incerteza do que poderia estar por vir.

O PERTENCIMENTO AO ACRE OU A RONDÔNIA

Hoje, para a população, fazer parte do Acre ou de Rondônia não é mais a principal questão. Para a maioria teria sido bom se a decisão do litígio tivesse sido favorável ao Acre, porém a situação é outra. Muitos não acreditam na possibilidade de uma nova disputa por aquele território por parte dos dois estados. Os que ainda acreditam nesta possibilidade a veem como mais uma forma de retroagir em relação à perspectiva de uma maior autonomia política e econômica das vilas.

Para as pessoas que vivem na Ponta do Abunã, o Estado, quer seja na figura acreana ou rondoniense, melhor se define quando relacionado à prestação dos serviços necessários: saúde, educação, infraestrutura. Assim, a pouca assistência pública oferecida por Rondônia propicia, como já mencionado anteriormente, uma maior ligação com o Acre. Em alguns levantamentos realizados junto àquela população, constatou-se que a maior parte dos moradores das vilas Extrema e Nova Califórnia continua se dirigindo para a cidade de Rio Branco quando precisam utilizar serviços bancários, hospitalares e outros, momento em que aproveitam para frequentar o comércio da capital acreana para se abastecerem de calçados, roupas, entre outros artigos. A cidade de Porto Velho é mais utilizada para esses fins por pessoas que têm cargos nomeados pela prefeitura e que precisam resolver questões profissionais vinculadas à capital rondoniense.

Quanto à emancipação da Ponta do Abunã, essa é a maior reivindicação que a população das vilas tem feito nos últimos anos. Quando questionados sobre a emancipação há entre os moradores uma unanimidade, por considerarem a mesma como sendo a única alternativa para que as vilas possam crescer econômica e politicamente. Isso reflete, em parte, o descontentamento pelos poucos investimentos públicos naquela área.

A questão emancipatória das vilas Estrema e Nova Califórnia não é algo recente. Ainda no início da década de 1990, no período do litígio, o Acre objetivando a criação de novos municípios no estado, inicia o processo de emancipação política em treze localidades. Entre elas estavam as vilas Extrema e Nova Califórnia, tendo sido impedido o processo de emancipação pela ainda indefinição política das vilas, não chegando nem a se realizar o plebiscito.

Como não se trata de uma reivindicação ou um discurso criado somente por grupos locais, mas um projeto que foi reformulado após a definição política, ele tem tomado espaço em qualquer conversa com os moradores. Um projeto objetivando a emancipação política da Ponta do Abunã já foi apresentado a políticos rondonienses aliados a essa causa. O que tem impedido sua aprovação é a autonomia que os estados deixaram de ter para a criação de municípios. Este procedimento está temporariamente vetado em

razão da Emenda à Constituição nº. 15, de 1996, que alterou a redação do § 4º do art. 18 da Constituição Federal, que exige nova complementação federal, determinando assim, novo período e novos critérios para a criação de unidades municipais. Em razão disso, até o presente, não podem ser criados, incorporados, fundidos ou desmembrados municípios. Qualquer ato que requeira estes procedimentos é considerado inconstitucional.

No ano de 2000, foi apresentado junto ao Ministério Público Federal, projeto que objetivava a emancipação política da Ponta do Abunã. O projeto teve como interessados os próprios moradores que visavam, naquela oportunidade, a realização de um plebiscito a fim de solucionarem as questões relacionadas à dependência existente com os estados do Acre e Rondônia e a falta de autonomia política daquela área. O Ministério Público Federal homologou o arquivamento do projeto em razão da citada emenda constitucional. A população espera reapresentar o projeto logo que haja constitucionalidade para isso (Rondônia, 2006).

Em 2001, novo pedido de consulta plebiscitária, também visando à emancipação dos distritos de Extrema e Nova Califórnia foi requerido, desta vez pelo deputado Natanael Silva, Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Rondônia, junto ao Tribunal Regional Eleitoral de Rondônia, que também indeferiu o pedido.

O desmembramento da Ponta do Abunã do município de Porto Velho implicará não só na perda de uma extensão de seu território, mas trará perdas à sua economia, principalmente no que diz respeito aos novos empreendimentos que aí se projetam. Daí essa proposta emancipatória não ser aceita por alguns grupos de Rondônia.

PONTA DO ABUNÃ: UMA IDENTIDADE REGIONAL?

Concebendo a identidade e o território como processuais, implica compreendermos a identidade territorial como um processo construtivo. A Ponta do Abunã, neste sentido, está permeada por diferentes momentos, construidos pela ação e reação dos que ali chegavam e que, ao mesmo tempo

em que se apropriavam e construiam uma identidade territorial e regional, também desconstruiram suas relações com os territórios de origem.

Durante o litígio, se tivesse sido realizado o plebiscito tão reivindicado pela população e se a decisão popular fosse considerada, com repercussão jurídico-política, certamente o resultado teria sido diferente. O Acre representava para aquelas localidades o território político em razão do seu domínio territorial; o território econômico nas relações de negociação, de compra e venda, na exploração do granito, da madeira, da agropecuária que definiam a economia daquela área; território cultural, por meio das relações de identidade construídas, levando à opção pelo Acre.

O Acre perdeu a disputa e as relações se mantiveram. A presença do estado rondoniense, mediante a prestação de serviços públicos, modificou lentamente as relações entre Acre – Ponta do Abunã e Rondônia – Ponta do Abunã. O certo é que a maioria da população ainda continua a ter uma relação maior com o Acre, porém, o elo político com Rondônia exige, por parte, principalmente de funcionários públicos, uma maior relação com a cidade de Porto Velho. Isso implica dizer que as identidades que se constroem nas vilas são definidas por um conjunto de relações que se definem, não somente, a partir do ir e vir, quer seja do Acre ou de Rondônia. Assim, podemos analisar alguns pontos que definem as identidades territoriais na Ponta do Abunã:

- O processo de apropriação daquela região por migrantes, vindos principalmente do Sul e Sudeste do Brasil. Migrantes desapropriados de suas terras e que, ao se direcionarem para as vilas, trazem consigo uma identidade com seus territórios de origem;
- Migrantes que passam a residir em um território indefinido politicamente, mas que mantém maiores relações com o estado do Acre. Ali, as identidades que vêm sendo desconstruídas passam também a se reconstruírem a partir das novas relações com o novo território;

- O conflito territorial impõe uma nova identidade regional. Ela existe independente da delimitação política do território, inclusive se constrói nesta indefinição. É evidente que deixar de pertencer politicamente ao Acre e passar a pertencer a Rondônia implicou em algumas mudanças de ordem prática no cotidiano da população, porém não foi um determinante para encerrar as relações com o estado acreano.

No contexto regional, uma possível emancipação da Ponta do Abunã, acarretará uma grande repercussão política, por todo o contexto histórico de construção deste território. Na perspectiva da geografia política, que segundo Castro (2005), se constitui como um vasto campo de investigação sobre as dimensões espaciais, os regionalismos, as políticas públicas que impactam e redesenham espaços urbanos e rurais, se confirmará a importância dos processos de construção e reconstrução dos territórios e a apreensão de suas peculiaridades.

As múltiplas relações com o Acre e Rondônia na Ponta do Abunã indicam uma identidade regional caracterizada ora como acreana, ora como rondoniense, porém perpassando as duas há uma identidade mais peculiar àquele território que, além de somar-se às anteriormente citadas, carrega fortes traços das identidades dos locais de origem e de outros por onde passaram esses migrantes. Ao saírem de seus estados de origem e passarem por outros, muitas identidades certamente foram se desconstruíndo e se reconstruindo. Ao chegar à Ponta do Abunã, acrescentam mais formas a essas construções. Neste sentido, podemos considerar a formação de uma identidade que nem é acreana, nem rondoniense, mas uma identidade que caracteriza a população e todo o processo de construção desse território. Há aí uma identidade territorial ou uma territorialidade que caracteriza as peculiaridades da Ponta do Abunã.

No período anterior à década de 1980 temos, na Ponta do Abunã, um contexto geopolítico que definirá, em grande medida, a construção do seu território. A ação do poder público, não entendido por nós como o único articulador político ou da política, cria possibilidades para a criação de um

"novo" território, a partir do desmembramento de áreas dos estados do Amazonas e Acre.

A ação política na Ponta do Abunã por parte da sua população, entre as décadas de 1980 e 1990, se intensifica. A indefinição política, já sentida pelos moradores anteriormente a esse período, passa a ser o motivo dos conflitos entre Sociedade e Estado. De um lado os "ponta abunenses", de outro o Estado do Acre e, de outro ainda, o Estado de Rondônia. Cada lado com seus interesses e suas perspectivas com relação àquele território.

O término do conflito territorial entre Acre e Rondônia pela Ponta do Abunã suscita maiores ações por parte da população, que reivindica junto ao de Rondônia uma maior clareza quanto às suas políticas, ao mesmo tempo em que busca a sua emancipação política, principalmente a partir do final da década de 1990, o que aponta para um novo contexto geopolítico. Os anos 2000 se iniciam com as ações estratégicas do Estado para controle e gestão regional. Os empreendimentos propostos visam atender a interesses também locais (estatais e privados) e que certamente trarão outras articulações políticas (do Estado e também da Sociedade) com aquele território em suas mais possíveis e diversas formas de lutas e redefinições.

Assim, a Ponta do Abunã se construiu tanto a partir de articulações políticas do Estado, como a partir da reconstrução de identidades, tendo como base a busca pela terra, trabalho e moradia, num movimento de continuidade, permeado por conflitos políticos e pela busca por uma autonomia política, na construção do território. As novas definições quanto a esse território continuarão a depender tanto das ações do poder público, que sempre teve seu papel articulador na Ponta do Abunã, quanto das novas relações espaciais que se estabelecem a partir daí.

ALGUMAS OUTRAS CONSIDERAÇÕES

A problemática de todo o processo de litígio e pós-litígio, na Ponta do Abunã, criou uma situação de disputa de forças políticas entre os dois estados, em que a possessão territorial se constituiu como cerne de todas as ações. Hoje, passadas quase duas décadas do término do litígio, o que se percebe é uma

continuidade dessas disputas entre Acre e Rondônia, mesmo que sob outros aspectos, com os dois estados em posições diferenciadas: um politicamente possessor do território, outro tentando reaver uma posição que um dia lhe pertenceu, mesmo que não oficialmente reconhecida.

Os estudos históricos de ocupação daquela área mostram que o território da Ponta do Abunã, antes de fazer parte de qualquer um dos dois estados, pertencia ao Amazonas e que o seu pertencimento ou não ao Acre envolve questões geodésicas, muitas delas realizadas pelo IBGE na década do litígio. Porém, consideramos que aquela área, ao logo de séculos de histórias de vida e de luta, esteja mais próxima do Acre, tendo este estado como ponto de maior referência que o estado rondoniense, até mesmo pela assistência prestada por aquele à população da Ponta do Abunã, que se via abandonada, numa real "orfandade política".

Assim, o pertencer ao Acre ou a Rondônia é algo relativo, já que a Ponta do Abunã em sua construção teve a participação de ambos os estados. Para a população, se sentir acreana ou rondoniense, atualmente, não traz implicações quanto à sua forma de organização, nem a desperta a um retorno à questão litigiosa.

O que hoje leva aquela população a buscar uma emancipação política de Porto Velho é resultado não só de uma busca por autonomia, mas representa a maneira e, talvez, a única de se resolver um problema que existe desde os primeiros momentos de apropriação da Ponta do Abunã: a indefinição política e o consequente abandono por parte do Estado, que se configura, para aquela população, na deficiência de prestação de serviços. Em outros termos, não se ter serviços públicos que atendam suas necessidades básicas, significando, portanto, na prática, à ausência do Estado. Nesse sentido, a forma de fazê-lo presente é por meio da emancipação, que possibilitaria o fortalecimento do poder local e uma maior gestão e controle daquele território.

Assim, compreender como os limites e as fronteiras influenciaram e influenciam nas diferentes formas de construção do território e das territorialidades, mesmo que nem sempre definitivos, mostram como a Ponta do Abunã e mais especificamente as vilas de Extrema e Nova Califórnia se

constituíram, desde os seringais, no período extrativista, até as vilas urbanas e como hoje, buscam sua transformação em município.

As identidades territoriais construídas aí envolvem não só as questões materiais, pertinentes ao político e econômico, mas envolvem também questões subjetivas, mais ligadas à cultura e aos laços de afetividade e identidade, mantidos entre as vilas e os dois estados. O mais importante neste momento, não é discutir a quem pertence aquela localidade, pois acreditamos ser uma questão já superada, mas compreender o modo de vida daquelas comunidades, suas formas de organização, suas formas de produção e como melhor, politicamente o Estado pode resolver essas questões que há muito tempo têm sido entrave para a realização de ações não somente na esfera pública, mas também aquelas referentes aos investimentos privados.

Assim, acreditamos que temos nesta parte da Amazônia, a Ponta do Abunã, um território que se constituiu perante a atuação de acreanos, rondonienses, mato-grossenses, paranaenses, paulistas, seringueiros, agricultores, pecuaristas, mineradores, a partir da figura do Estado, de organismos privados, do encontro e desencontro de muitos, de articulações internas e externas a essa região e que deram origem a identidades territoriais que caracterizam um território com características que, por mais próximas que possam ser com outras localidades, lhe são peculiares, não sendo nem o fim de Rondônia, nem o começo do Acre, mas um território que se consolidou entre esses dois estados.

REFERÊNCIAS

BASÍLIO, Sandra Teresa Cardiolli. **A luta pela terra e a Igreja Católica no Vale do Acre e Purus (1970-1980)**. Recife, 2001. Tese de doutorado. Centro de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. em História do Brasil. 199p.

BOURDIN, Alain. **A questão local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. 237 p.

CASTRO, Iná Elias de. **Geografia e Política**: território, escalas de ação e instituições. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. 20. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2004. 295 p.

HAESBAERT, Rogério. Des-caminhos e perspectivas do território. In: RIBAS, Alexandre Domingues, SPOSITO, Eliseu Savério e SAQUET, Aurelio Marcos (Org.) **Território e desenvolvimento**: diferentes abordagens. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004a.

_____. Definindo território para entender a desterritorialização. In: _____. **O mito da desterritorialização**: do fim dos territórios à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand, 2004b. p. 35-98.

_____. **Territórios alternativos**. Niterói: EdUFF; São Paulo: Contexto, 2002. 186 p.

MELLO, Mauro Pereira de. A questão de limites entre os Estados do Acre, do Amazonas e Rondônia**. Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. n. 4, v. 52. p. 5-7.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993. 269 p.

RONDÔNIA, Assembléia Legislativa de. **Emancipação da Ponta do Abunã**. Disponível em www.ale.ro.gov.br/indexnot.asp?CdInstituicao=1&CdDeputado=0&CdNoticia=2405. Acesso em 10 ago. 2006.

SILVA, Silvio Simione. **Resistência Camponesa e Desenvolvimento Agrário na Amazônia-Acreana**. Presidente Prudente, 2005. Tese de doutorado. Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista. 494 p.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I.E.de; GOMES, P.C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.) **Geografia: conceitos e temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 77-116.

NOTAS

1. Texto com base na dissertação de mestrado intitulada Ponta do Abunã: no fim de Rondônia e no começo do Acre, apresentada no ano de 2007. Programa de Pós-Graduação em Geografia, na Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (Unesp). Para este texto alguns dados, entre eles os populacionais, foram atualizados.

2. Silva (2005) utiliza o termo Amazônia-acreana para especificar uma dimensão regional que vai além dos limites do estado do Acre, incluindo o sul do Amazonas e parte do estado de Rondônia (a Ponta do Abunã) tendo aí as relações históricas entre elas e o isolamento das áreas centrais de seus estados, propiciado a construção de uma regionalização.

3. O estado do Acre possui uma divisão regional definida em duas mesorregiões: Vale do Juruá e Vale do Acre. A Mesorregião do Vale do Juruá está dividida em duas microrregiões: de Cruzeiro do Sul, formada pelos municípios de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Porto Walter e Marechal Taumaturgo; de Tarauacá, formada pelos municípios de Tarauacá, Feijó e Jordão. A Mesorregião do Vale do Acre está dividida em três microrregiões: de Sena Madureira, formada pelos municípios de Sena Madureira, Manoel Urbano e Santa Rosa do Purus; de Rio Branco, formada pelos municípios de Rio Branco, Bujari, Porto Acre, Senador Guiomard, Acrelândia, Plácido de Castro e Capixaba; de Brasiléia, formada pelos municípios de Brasiléia, Xapuri, Epitaciolândia e Assis Brasil.

Aspectos históricos, geográficos e políticos de Calama

José Maria Leite Botelho

INTRODUÇÃO

A reconstrução histórica de um determinado fato ou de um lugar, como explicitado por Aranha (1996, p. 17), "resulta da necessidade que o homem tem de reconstruir o passado, relatando e interpretando os acontecimentos em uma ordem cronológica por meio da seleção daqueles considerados relevantes." Todavia, o estudo de determinado fato histórico necessita também ser compreendido, de modo que, além de respeitar a cronologia na descrição e análise dos fatos permita uma leitura dialética de sua interpretação.

Nessa linha ousamos dizer que estudar a história de um lugar significa reunir fatos, ouvir relatos, analisar os feitos e os motivos pelos quais alguém os fez. Pensar qual vocação ou ideologia sustenta ou sustentou aquela empreitada. Analisar somente os fatos pode, às vezes, não satisfazer aos anseios de quem espera encontrar numa obra mais que uma mera descrição. Em certos contextos, porém, há que ser consideradas certas limitações, como a escassez de fontes bibliográficas, por exemplo, que, entre outros, limitaram a possibilidade de aprofundamento das informações constantes neste artigo, principalmente em relação ao surgimento do povoado de Calama.

Nesse sentido, o presente artigo objetiva destacar os aspectos históricos da formação do povoado Calama, bem como, os aspectos geográficos, ambientais e políticos, do distrito homônimo. Como toda abordagem histórica, qualquer menção a respeito da formação desse povoado passa necessariamente pelo processo de ocupação da região Norte do país.

A ocupação da região Norte do Brasil, pelos portugueses, deu-se após a expulsão dos franceses, ingleses, holandeses, da dominação dos tupinambás, e de outros grupos indígenas, que ocupavam áreas da foz do rio Amazonas e da região da atual Belém. Com o domínio português iniciou-se o assentamento de contingentes militares na foz e na bacia do rio Amazonas, sendo a construção do Forte do Presépio de Santa Maria de Belém o ponto inicial para o

assentamento e construção de outros fortes, que além de assegurar a posse portuguesa da região, serviam como base para a ocupação militar da área.

No processo inicial de ocupação do vale do rio Amazonas e de seus afluentes são relatadas pelos historiadores duas frentes de exploração, comumente chamadas de expedições. A primeira está relacionada à ação de coleta de frutos e óleos vegetais retirados da floresta, ora por aventureiros, ora sob a ação missionária e a segunda, às expedições oficiais, as quais tinham, entre outros, objetivos de exploração de riquezas naturais, assentamento de fortificações militares, núcleos agropecuários e missões religiosas.

É importante considerar que a população nativa já havia se estabelecido predominante às margens do grande rio Amazonas e de seus afluentes, fato que consistia na principal dificuldade para o assentamento de núcleos populacionais, razão pela qual as missões religiosas exerciam papel de destaque.

A ação de coletores de drogas, dos padres jesuítas, carmelitas e franciscanos, além de outras ordens religiosas, os destacamentos militares e posteriormente a formação de pequenas povoações às margens dos principais rios da bacia amazônica permitem, em linhas gerais, considerar tais ações como momentos históricos e estratégicos, que serviram para assegurar a posse e a ocupação do vale do rio Madeira e de seus afluentes.

No decorrer desse processo, no vale do Madeira, de acordo com Lima (2008) foram instalados, entre outros, os seringais Assunção, Cujubim, Belmonte, São Sebastião, Santa Catarina, Teotônio, Caracol, Pedra Canga, Morrinhos, Caldeirão do Inferno, Jirau, Três Irmãos, Ribeirão, Abunã e Araras.

No contexto da ocupação do vale do rio Madeira e de seus afluentes, se insere, no final do século XIX, o surgimento do povoado Calama. A formação desse povoado representa um marco significativo na ocupação do vale do rio Madeira, do vale do Ji-Paraná ou Machado e de seus afluentes. A existência desse povoado passa a ser o principal ponto de referência, um porto seguro, local de chegada e de partida daqueles que, em busca de riquezas rumavam para os seringais dos altos rios, do atual estado de Rondônia. Todavia, apesar

de representar um espaço-tempo histórico de relevada importância o povoado Calama, ainda, não recebeu por parte de historiadores[1] menção a esse respeito.

Além da Introdução e das Considerações finais, o texto está estruturado em três partes: 1) Aspectos históricos do povoado Calama; 2) Calama: uma localização geograficamente estratégica; 3) Caracterização geográfica, ambiental e política do distrito de Calama.

ASPECTOS HISTÓRICOS DO POVOADO CALAMA

A formação do povoado Calama assenta-se em três possíveis fatos históricos principais, que em última instância contribuíram para a ocupação da região. O primeiro está ligado aos denominados Ciclos da Borracha, ocorridos entre 1850 a 1912 e entre 1942 a 1945, respectivamente. Tanto no primeiro quanto no segundo ciclo, as migrações nordestinas para os seringais proporcionaram a ocupação dos altos rios. Nas migrações que ocorreram entre 1939 a 1945, período da segunda Grande Guerra, a migração nordestina para a Amazônia representou a válvula de escape para fugir à guerra. Conforme Nascimento (1998, p. 11), "alistando-se no exército da borracha, [...] acreditavam que correriam menos riscos de vida e ainda contavam com a possibilidade de enriquecimento". O segundo está relacionado mais com o processo de ocupação empreendido pela Coroa Portuguesa, no qual as missões religiosas foram relevantes. Nesse processo destaca-se a Missão de São Francisco fundada pelos jesuítas, às margens do rio Preto, afluente do Machado, próximo à atual Calama. O terceiro, a fundação da cidade de Humaitá, no Amazonas, que também tem relação com a produção da borracha e, portanto, com o processo de ocupação do vale do Madeira.

A localização do povoado, no entanto, foi inegavelmente influenciada por condições geográficas e ambientais, como a dificuldade de navegabilidade do rio Machado nos meses de maio a novembro, período de estiagem e, principalmente, pelas condições favoráveis à atracação de embarcações e pela proximidade do local à foz deste rio.

As migrações para os seringais

Tanto a seringueira (*hevea brasiliensis*), árvore que produz o látex, quanto o próprio látex já era conhecida pelos índios, que o utilizavam para fazer sapatos[2] e impermeabilizar[3] tecidos como sacos, lonas e outros tipos de tecidos utilizados como utensílios de trabalho e viagem. Posteriormente o processo de vulcanização transformou a borracha no grande impulsionador de riqueza capitalista, de colonização, de massificação humana, de submissão ao capital, de desvio dos direitos humanos, de tantos acertos e de tantas desventuras humanas.

A transformação histórica da borracha em produto de exportação nacional, de grande valor no comércio internacional forjou os chamados ciclos econômicos da borracha, aos quais estão relacionadas às migrações, forçadas ou não, de nordestinos para a região dos seringais amazônicos.

O corte da seringueira para a extração do látex exige muita coragem para adentrar, noturnamente à floresta e aproveitar as horas mais frias da noite, hora em que o látex aflora com maior intensidade; exige ainda, que o seringueiro retorne nas primeiras horas da manhã para a coleta do látex. É nesse contexto que sobressai a figura do seringueiro, homem simples que diuturnamente extrai da floresta a matéria-prima que iria impulsionar a produção industrial da borracha.

A figura heroica do seringueiro é retratada Magalhães (apud Silva, 1984, p. 11) como sendo

> [...] homem do tipo inconfundível pela energia, força de vontade, coragem estóica, estupenda resignação diante das maiores atribulações físicas e morais que é possível a natureza acumular contra o homem nos mais ríspidos sertões. Ao calor insuportável da zona tórrida, a formidável umidade, inseparável do clima daquelas florestas, aos enxames das moscas, dos mosquitos, das abelhas a atormentarem aquela gente heróica, juntando-se permanente a malária endêmica, as feridas mais horripilantes e fétidas de que há notícia, a promiscuidade nas viagens, a deficiência e muitas vezes a falta absoluta de alimentação, os constantes naufrágios nas cachoeiras, que são perigos inevitáveis a

> zombar sempre de todas as providências, a falta absoluta de tratamento médico, a carência de remédios.

Com seu trabalho os seringueiros exploraram o rio Machado e quase todos os seus afluentes, como o rio Jaru, Machadinho, Tarumã, entre outros. Muitos seringais ficaram conhecidos e figuram na história de Rondônia, como o Tabajara, no rio Machado, que era ponto de recepção, apoio e dispersão de seringueiros para os seringais da região.

Na época da retirada da borracha, as pélas como eram chamadas as bolas do látex defumado, eram arrumadas em jangadas, de modo a facilitar a descida pelos rios. As jangadas de borrachas eram transportadas até Calama, ponto receptor da produção, de onde eram embarcadas em navios com destino a Manaus e daí para os centros produtores de artigos e artefatos de borracha.

Considera-se que, tanto as primeiras migrações nordestinas para os seringais da Amazônia ocorridas no final do século XIX quanto as que ocorreram na primeira metade do século XX como coadjuvantes na formação e no povoamento de Calama.

A missão de São Francisco

De modo geral, as missões catequéticas tinham por finalidade apoiar a política de conquista do vale do rio Madeira. Essa ação deveria centralizar o comércio de drogas do sertão com os índios, impedindo o comércio com os holandeses assentados no rio Negro. A ação catequética de aldeamento e pacificação das nações indígenas expandia-se proporcionalmente ao aumento das atividades coletoras de especiarias (drogas do sertão) e sua comercialização pelos padres e índios com os comerciantes das bandeiras fluviais do Grão-Pará, pelo processo de escambo.

Muitas das missões catequéticas e dos povoados do médio e alto curso do rio Madeira situavam-se no espaço que atualmente delimita o estado de Rondônia. Dentre essas, a missão de São Francisco, situada a algumas centenas de metros da foz do rio Preto, afluente pela margem esquerda do Machado, pode ter contribuído para o sucesso da ocupação da área do povoado de Calama.

A criação da missão de São Francisco foi ordenada em 1663, pelo Rei de Portugal e tinha por missão catequizar os índios Mura, Tura e Arara, considerados obstáculos à conquista da área dos rios Madeira, Machado e Preto. De acordo com Hugo (1959), em meados do século XVIII, os Tura e Arara já haviam sido totalmente aculturados. Os Mura só vieram aceitar a interferência cultural do colonizador praticamente um século depois. A história da Missão de São Francisco abre enorme possibilidade para que historiadores ampliem novos registros em torno desse importante fato.

Conforme Hugo (1959), a Missão de São Francisco foi fundada numa área à margem esquerda do rio Preto, afluente do Machado, numa faixa de terra firme, altas, abundante de caça, pesca (sobretudo tartarugas) e excelente para agricultura habitada pelos Parintintin. Essa área corresponde a uma faixa estreita de terra que margeia o rio Preto e o Madeira.

Os relatos sobre essa missão, constantes em Hugo (1959) informam a presença de dois sacerdotes: Frei Jesualdo e Frei Teodoro, que foi o primeiro superior da Missão. Após a construção da capela e a residência dos missionários, Frei Jesualdo foi buscar no posto militar[4] as ferramentas, os paramentos e os outros apetrechos necessários à vida da Missão, colocada sob a proteção de São Francisco. Hugo (1959) a descreve como uma vila na qual habitavam 135 índios de 46 famílias, de tribos e línguas diferentes. O povoamento formado por uma rua de 200 metros, com 55 boas casas, além de outras casas pequenas, servindo para fornos e outros serviços. As casas eram de taipa, com janelas e portas, quase todas com cobertura de telha. Havia também o edifício onde funcionava a escola. As aulas eram administradas de 4 a 5 horas por dia e os jovens de 8 a 25 anos sabiam ler e escrever, fazer contas e praticavam bem a santa religião.

Praticava-se a agricultura de subsistência com base na cana de açúcar, batata e milho. Os índios trabalhavam no corte da seringa, extraíam óleo de copaíba, faziam telhas, preparavam a madeira para o interior das casas e construíam canoas, que vendiam em troca de mercadorias e armas inglesas.

A maior parte da população da Missão era composta por adultos, pois, a maioria das crianças havia sido levada pelos brancos, provavelmente pelos

coletores de drogas. Essa prática parece ter sido constante nessa época, pois autores como Silva (1984, p. 4) relatam que

> [...] já no final da primeira metade do século XVIII, o Madeira era percorrido por coletores de drogas, que visavam também a escravizar índios. Nunca pretenderam, porém, se fixar a terra ou nela produzir riquezas, mas somente iam em busca de enriquecimento. Além desses, também existiam os capitães que se apoderavam dos índios das missões, escravizando-os.

Por esse motivo, muitos índios, principalmente os Torá, não queriam residir na missão, pois temiam novas investidas dos capitães. Os índios, entretanto, pediam a proteção e a devolução de seus filhos aos missionários, como citado por Hugo (1959, p. 160)

> Frei Samuel escreveu ao Presidente da Província: Este pedido bastante justo só poderá ser satisfeito, se V. Excelência ordenar às autoridades competentes, que façam recolher a Missão os índios menores que foram arbitrariamente arrancados do poder de seus pais.

A Missão de São Francisco, apesar de ter contribuído de forma significativa para a ocupação da área do rio Preto e adjacências, teve curta duração (1663-1885). Após ter sido transformada em freguesia, pela Lei 686, de 2 de junho de 1885, da província do Amazonas, a Missão de São Francisco foi transferida no dia 13 de novembro de 1888, pela Lei Provincial[5] 790, à paróquia de Humaitá. Com a anexação da Missão de São Francisco, a Paróquia de Humaitá passou a estender-se da boca do lago Carapanatuba, no rio Madeira, até a fronteira da Bolívia como consta no art. 1º da citada lei.

Com a transferência da Freguesia de São Francisco para Humaitá, o povoado da Missão foi abandonado, tendo os seus habitantes se dispersado. A localidade passou para as mãos de seringalistas, mas conservou o nome de origem, a imagem e a devoção ao santo padroeiro. Até os anos 60 do século XX, enquanto havia moradores no local da Missão as festas eram celebradas. Posteriormente, o local foi abandonado e com ele a capela e o santo padroeiro.

No ano de 1973, a capela[6], que até então permanecera no local da Missão, sob a liderança do Senhor Raimundo Fernandes de Carvalho (o seu Fernandes), com permissão da Prelazia de Porto Velho, foi transferida para o bairro São Francisco, em Calama.

A Fundação de Humaitá

De acordo com Hugo (1959), a cidade de Humaitá foi fundada pelo Comendador José Francisco Monteiro, em 1869. Segundo o mesmo autor, os ataques dos Parintintin obrigaram o Comendador Monteiro, juntamente com os seus seringueiros, a abandonar o sítio, nas proximidades do Igarapé Mirari, e situar-se a poucas centenas de metros abaixo do Igarapé Behém. Nesse lugar o Comendador Monteiro mandou erigir uma capela consagrada à Imaculada Conceição. À nova localidade foi dado o nome de Humaitá, em homenagem à batalha vencida pelo Brasil contra o Paraguai.

A localidade de Humaitá cresceu, atraindo para si as atividades financeiras e religiosas, de modo que vinte anos decorridos desde a sua fundação, assumia no dia 21 de junho de 1889, a categoria de freguesia, com o nome de Nossa Senhora da Conceição do Behém de Humaitá.

É importante notar que nesse período, o rio Madeira já havia sido navegado tanto pelos missionários, quanto pelos coletores de drogas. Na segunda metade do século XVIII já existiam diversas localidades em suas margens, como é o caso de Crato, Manicoré, Baeta e várias missões. Também, muitos dos afluentes do Madeira, como é o caso do rio Preto e Machado estavam sendo ocupados pelos seringueiros.

CALAMA: UMA LOCALIZAÇÃO GEOGRAFICAMENTE ESTRATÉGICA

O povoado Calama, atual sede do distrito homônimo, situa-se à margem direita do rio Madeira entre a foz do rio Machado e a foz do igarapé Maici. Num passado histórico recente desempenhou a função de entreposto de ligação entre Manaus, seringalistas e seringueiros. De acordo com Borzacov (2008, p. 83), o povoado de Calama "foi fundado por caucheiros e seringueiros bolivianos que ocupavam, no último quartel do século XIX, a região do

Território Madeira-Mamoré até a localidade de Juma, situada à jusante da atual cidade de Humaitá".

A origem do nome Calama, de acordo com Silva (apud Borzacov, 2008, p. 83), deve-se a existência de um tipo de palmeira conhecida por calâmeas (de cálamo, espécie de palmeira na classificação de Kunth)[7] que abundava numa ilha próxima à foz do rio Machado.

O surgimento[8] desse povoado se deve à necessidade da existência de um porto em condições de carga, descarga e armazenagem das pélas de borracha que saiam dos seringais com destino a Manaus e da mercadoria para o abastecimento dos seringais. Porém, o que motivou a instalação do porto naquele local foi sua localização geográfica, aliada à dificuldade de navegabilidade do rio Machado e de seus afluentes, nos meses de estio.

Geograficamente os altos cursos dos rios que cortam o interior de Rondônia, onde se localizavam os seringais, são rios de planaltos. O rio Ji-Paraná ou Machado, principal rio coletor dessa bacia hidrográfica, é um rio de planalto, apresentando em todo o seu alto e médio curso, cachoeiras e corredeiras; no baixo curso[9], principalmente entre os meses de maio a novembro[10], os bancos de areia impedem a livre navegação, dificultando a retirada dos produtos do vale desse rio. Assim, o escoamento da borracha até um local que oferecesse condições de franca navegabilidade era de extrema necessidade.

A escolha do local para a instalação do porto[11] levou em consideração a altitude do lugar, haja vista que a parte mais alta, onde hoje é o atual bairro São José, levaria maior investimento e dificultaria a subida e descida dos transeuntes.

O local escolhido corresponde ao final de uma faixa de terra firme, mais baixa em relação à parte mais alta, onde se localiza o bairro São José. Essa faixa é separada do bairro São Francisco por uma área alagadiça, que corresponde à parte final da área de deposição do rio Machado. Essa área apresenta solo arenoso, com extrato de decomposição vegetal proveniente das florestas de várzeas que margeiam este rio.

A área onde está situada a vila Calama, sede do distrito homônimo, em tempos geológicos recentes sofreu deslizamento, talvez devido à presença de filetes internos de água, acomodando-se e configurando-se como ainda hoje se apresenta.

No porto foi assentado um guindaste para facilitar a carga e a descarga dos navios. Do porto saíam trilhos (de linha de ferro) que ia até o armazém. Por esses trilhos circulavam uma espécie de carro que servia para transportar mercadorias da beira do rio até o armazém e vive-versa.

Com as atividades do porto, Calama se torna ponto de atração e dispersão para os seringueiros, oriundos dos mais diversos pontos das regiões Norte e Nordeste do país. Segundo Lima (2008)

> o povoado de Calama passou em 1877 a ser sede da empresa Calama S/A de propriedade do espanhol Manoel Antônio Parada Carbacho, possuidora de seringais no baixo e médio vale do rio Ji-Paraná e dos seringais Campinas e Boa Esperança no rio Madeira totalizando dois milhões de hectares, concedidos por Dom Pedro II, imperador do Brasil.
>
> A empresa de Carbacho construiu casas residenciais, importou da Filadelfia/USA, galpões para armazenagem das pélas de borracha a serem exportadas e mercadorias importadas para abastecimento dos seringais. No início do século XX a empresa paraense Ascênsi & Cia comprou a empresa Calama e sua concessão.

Calama não era, então, um lugar para onde rumavam pessoas em busca de moradia. Era, antes de tudo, um lugar de passagem, de longa espera pelo transporte para os seringais; era talvez um lugar de incertezas, no qual a incerteza era a única certeza para os que ali aportavam. Conforme Silva (1999, p. 71),

> Em Calama eram desembarcadas as levas de "brabos" e ali eles começavam a se defender dos sortidos e inesperados ataques dos ferozes Parintintin. Daí em diante era iniciada a penosa marcha rumo ao sul, vencendo as cachoeiras que a partir de Dois de Novembro, obstaculizavam a subida do rio.

De Calama os seringueiros rumavam para os seringais utilizando-se do único meio de locomoção existente na região, o barco a vapor que seguia até a localidade de Dois de Novembro, no rio Machado, de onde se iniciava a marcha, a pé ou em pequenas embarcações, a remo, ou a motor de popa, para os seringais.

De acordo Magalhães (apud Silva, 1999), devido a pouca navegabilidade do rio Machado, o transporte da borracha era feito em jangadas improvisadas que desciam o rio Machado desde Presidente Pena (antigo posto telegráfico, fundado pelo Marechal Rondon, posteriormente denominada Vila Rondônia, atualmente, cidade de Ji-Paraná). Segundo esse autor,

> De Presidente Pena saíam as pélas de borracha em balsas ou caiapós que eram preparados com o produto entrelaçado de corda e varas seguras e os seringueiros, munidos de varejão, as encaminhavam ao sabor da corrente do rio (Silva, 1984, p. 12).

No período de maior produção de borracha, Calama, como referenciamos anteriormente, funcionava como ponto de recepção e dispersão de seringueiros que iam para a região do Machado. Com o sucesso do entreposto os seringalistas passaram a fixar residência em Calama, quando foram construídos casarões e instalada uma usina a vapor para iluminar as residências dos seringalistas ou dos gerentes, pois, o "patrão" vivia quase sempre em centros como Manaus ou Belém.

As residências construídas em estilo próprio e de acordo com as posses de seus proprietários foram sendo demolidas dando lugar a construções menores.

De algumas construções, ouvi apenas relatos como a denominada "Vaticano," construída na cabeceira sul do campo de futebol. Lá ainda se encontram ruínas de parte do alicerce da referida construção. Um poço (cacimba, que ainda conheci) escavado a mais ou menos 15 metros de distância da margem do campo de futebol servia como fonte de abastecimento d'água. Outras, que tive a oportunidade de conhecer passo relatar.

Na rua frontal da vila, entre o local onde hoje funciona o prédio da representação do Idaron e o antigo armazém havia uma grande construção em

madeira, toda revestida e coberta com telhas de barro. Era dividida em três residências e em uma delas residiu o Sr. Alfredo Nunes de Melo, proprietário de barco de pesca e de uma fábrica de gelo.

Na casa da esquina, ao lado esquerdo da Casa Paroquial, havia uma casa, também em madeira, revestida, coberta com telhas de barro, que funcionava como residência e posto telegráfico. Descendo a rua rumo ao campo de futebol encontrava-se uma pequena construção em alvenaria que funcionou até os anos de 1990, como usina de força. No espaço entre a Igreja de São João Batista e o antigo prédio da Escola General Osório havia uma construção de taipa, coberta de palha.

O belo casarão conhecido por Chalé, demolido, era construído em madeira sobre pilastras em alvenaria, tendo o assoalho sobre barrões. Nela residiu o último seringalista da região, o Sr. Izaías de Miranda, proprietário de seringais na região do alto rio Machado. Ao vender o casarão para a Congregação Batista, o Sr. Izaías construiu um novo casarão, na segunda rua, o qual também já foi demolido.

A movimentação de pessoas indo e saindo dos seringais tinha em Calama o único ponto de apoio e de espera do transporte que os levaria à localidade de destino. Construiu-se, então, um grande barracão de madeira, coberto de zinco, que servia de hotel, conhecido pela população como pensão. Era um casarão com duas alas divididas por um corredor, com dormitórios em ambos os lados. Nele hospedavam-se os seringueiros à espera de transporte, quer para os seringais, quer para Manaus. A denominação de "Enforcado", segundo moradores mais antigos, foi em decorrência de um suicídio por enforcamento, ocorrido em seu interior. Dessa construção não foi possível localizar fotos que pudessem comprovar sua existência.

A casa paroquial[12] remanescente do período áureo da borracha, construída em madeira e telhas importadas é descrita por Borzarcov (2007, p. 84) como uma construção em estilo colonial, modelo português (à época era costume em Portugal as casa ostentarem porões de arranjo da carvoaria e da calefação). Na região amazônica esses porões asseguravam a ventilação necessária ao resguardo dos pisos de madeira em taboado corrido sobre

barrões. Nela residiu o seringalista Joaquim Pereira da Rocha, conhecido como o descobridor do minério da cassiterita em Rondônia.

Como citado em linhas anteriores, a construção do porto em Calama exigiu a construção de um local destinado à armazenagem de produtos extrativos e de mercadorias. Esse barracão ainda conserva sua forma e o seu telhado original. Algumas tábuas já foram trocadas e abriu-se uma segunda porta. Após ser desativado, ficou por vários anos abandonado, às vezes usado como residência ou casa de festa. Posteriormente foi cedido para as Centrais Elétricas de Rondônia (Ceron), sendo utilizado por mais de duas décadas como usina de força. É a única construção testemunha da história calamense do período da borracha.

Após o esplendoroso ciclo da borracha, merecem destaque outras construções mais recentes que enriquecem a história da Vila Calama. Entre eles, o prédio da Igreja de São João Batista, construído entre 1956 e 1960, apresenta-se em maior destaque. No interior da igreja encontram-se dois afrescos de rara beleza, que datam do final da década 60, pintados pelo artista plástico Afonso Ligório. O primeiro retrata o batismo de Jesus, e recobre toda a parede onde se encontra o altar; o segundo é uma homenagem oferecida pelo Sr. Izaías de Miranda retratando Santo Antônio.

A Igreja Matriz de São João Batista foi construída em 1956, na administração episcopal de Dom João Batista Costa, Bispo Prelado de Porto Velho. Foi elevada à categoria de paróquia no dia 25 de dezembro de 1976. A festa do padroeiro é realizada de 15 a 24 de junho e atrai centenas de pessoas com propósito religioso, comercial e turístico.

A construção da Igreja de São Batista representa um marco importante na história da Vila e todo o distrito de Calama, seja do ponto de vista catequético, que de imediato foi observado, seja sob o elo político que a partir dela se criou junto ao governo do Território, tendo em vista que naquele momento as visitas pastorais de D. João Batista Costa representaram a única via para as reivindicações da população.

Destacam-se ainda outras três importantes construções: o prédio do primeiro posto de saúde (funciona hoje como residência), o prédio do posto

telegráfico (onde funciona a subdelegacia de polícia) e o antigo prédio da Escola General Osório, construído no ano de 1973.

A perda do valor comercial da borracha amazônica significou a derrocada de toda a rede econômica brasileira-mundial que se configurava a partir da extração desse produto. Entretanto, como as coisas não se desmancham no ar como num passe de mágica, preferimos afirmar que mesmo com a diminuição do preço, a produção da borracha, nestas paragens rondonianas, continuou até o momento em que foi possível iniciar uma nova etapa econômica, na qual alguns seringalistas e seringueiros se transformaram ou foram transformados em pecuaristas, peões ou agricultores de subsistência, respectivamente.

Assim, em Calama não se construiu mais nenhum casarão suntuoso como os de outrora, a atividade do entreposto continuou, porém, até quando... Bem, até que a última jangada de pélas foi desembarcada em seu porto.

Passado o período esplendoroso da borracha, Calama e toda a região dos seringais entraram em decadência. A queda da borracha amazônica levou os grandes seringais, os seringalistas, os seringueiros e todos que dela dependiam à derrocada. Calama amargou prolongada recessão. Após vinte, trinta anos, não sabemos ao certo, novamente Calama retomou um lugar de destaque, não mais pela importância da borracha, mas, como centro de prestação de serviços públicos para os moradores da sede e comunidades ribeirinhas, história que tem o fator religioso como impulsionadora.

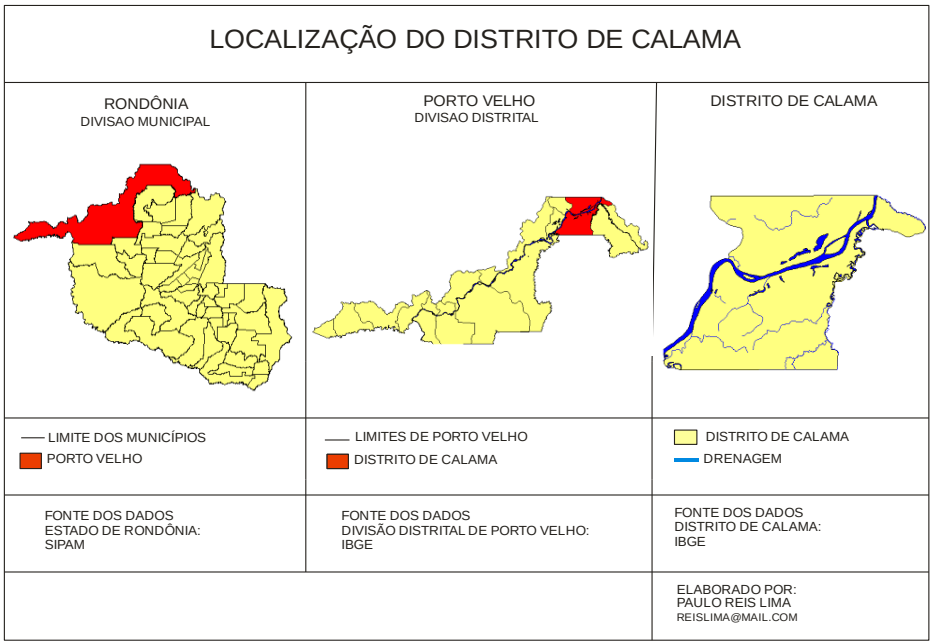
CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS, AMBIENTAIS E POLÍTICA DO DISTRITO DE CALAMA

Informações geográficas

O distrito de Calama limita-se a Norte e Nordeste com o estado do Amazonas; a Leste e Sudeste com o distrito de Demarcação; ao Sul com o município de Candeias do Jamari; a Noroeste, Oeste e Sudoeste com os distritos de Nazaré e São Carlos (Figura 1). Suas linhas fronteiriças com o estado do Amazonas começam na nascente do rio Cuniã, seguindo a linha de fronteira entre os estados de Rondônia e Amazonas até o rio Madeira. Sobe pelo rio Maici

até o rio Maicimirim. Sobe pelo rio Maicimirim até a foz do igarapé Morceguinho; seguindo por este até sua cabeceira nas coordenadas 8º 08' 27" S e 62º 43' 26" W; deste segue em linha reta com distância de 4.200 metros até alcançar a cabeceira do igarapé Azul com as coordenadas S 8º 09' 39" e W 62º 45' 20"; deste ponto desce pelo igarapé Azul passando pelo lago Jacundá e lago do Emir até o rio Machado, e contorna a ilha de São Pedro até o Rio Preto com paralelos de 8º 30' 00", continuando segue até o Rio Jamari e desce até o Rio Madeira. Segue por este até o igarapé Prainha e sobe até chegar ao limite da Floresta Estadual de Rendimento Sustentado Rio Madeira "A" com a Resex Cuniã. A figura 1 demonstra a localização e configuração geográfica do distrito de Calama.

Figura 1: Localização e configuração geográfica do distrito de Calama



Fonte: Paulo Reis Lima

Informações Geoambiental

De acordo com o Atlas Geoambiental de Rondônia (2001), a região na qual está assentada o estado de Rondônia apresenta um quadro geológico que se inicia no final do período Paleoproterozóico (1,8 a 1,6 bilhões de anos)

culminando com as deposições das coberturas cenozóicas num período mais recente, de 2 milhões de anos. Com base em critérios geológicos, o estado de Rondônia foi compartimentado nos terrenos Jamari, Roosevelt e Nova Brasilândia. O terreno Jamari foi subdividido nos domínios Ariquemes/Porto Velho e Central de Rondônia. Dessa forma, a área do distrito de Calama integra o terreno Jamari e está assentada em terreno com coberturas sedimentares inconsolidadas do período Cenozóico.

Como se pode extrair da classificação geomorfológica brasileira proposta por Ross (1990), a área do distrito de Calama se insere na Depressão marginal sul-amazônica ou planaltos residuais sul-amazônico e apresenta relevo característico da planície amazônica, composta por terras de várzea e terra firme.

De acordo com Pinto e Nunes (2006) a área do distrito de Calama apresenta dois tipos de solos: Latossolo Amarelo álico e o Glei pouco Húmico álico. Segundo Rondônia (2001) essa área apresenta, ainda, solos do tipo Neossolo Flúvico e Planossolo.

No distrito de Calama, segundo Rondônia (2001) foram identificados os seguintes tipos vegetação: Floresta Ombrófila aberta de terras baixas – ocorrem em relevo plano a suavemente ondulado não ultrapassando 100m de altitude; Floresta Ombrófila/contato Savana – ocorrem em relevos mais acentuados variando entre 100 e 600m de altitude, Floresta Ombrófila submontana, Floresta Ombrófila densa aluvial e Formação pioneira sob influência fluvial arbórea.

A área do distrito se insere nas regiões zoogeográficas ZZ1 (região Norte-Noroeste do estado, limitada pelo rio Madeira) e ZZ6, que compreende a região a leste do rio Machado. A sede do distrito está na Zona ZZ6 e contata com as demais. As áreas de preservação ambiental no Distrito de Calama, de acordo com Rondônia (2001) são formadas por parte da Estação Ecológica Cuniã, unidade de conservação de proteção integral, federal, administrada pelo IBAMA; partes da Floresta Estadual de Rendimento Sustentável – FERS Rio Machado criada pelo Decreto 4.571 de 23 de março de 1990, com 115.750,3359 ha, localizada nos municípios de Porto Velho e Machadinho d'Oeste, na porção norte do estado de Rondonia e integra a região zoogeográfica ZZ6 e a Floresta

Estadual de Rendimento Sustentável – FERS Rio Madeira A, criada pelo Decreto 4.571 de março de 1990, com 62.986,0615 ha, localizada na porção norte do município de Porto Velho e integra a região zoogeográfica ZZ1.

Todo o distrito de Calama é drenado pela bacia do médio rio Madeira, pela bacia do baixo rio Machado, pela sub-bacia do baixo rio Preto e pela microbacia do igarapé Maici. O sistema lacustre é composto por lagos como Mururé, Assunção, Barro, Cuniã, Jacundá, Castanho, entre outros, que pelas suas variedades piscosas são de grande importância para a população.

Calama: unidade político-administrativa

Uma unidade político-administrativa surge a partir de um ato legal, no qual oficialmente se dá sua denominação, definição da área e de limites. A legislação brasileira admite que o município e o distrito adotem o mesmo nome da sede.

Como unidade político-administrativa, Calama, nasce no dia 1.º de dezembro de 1938, pela Lei Estadual 176, como distrito do município de Nossa Senhora da Conceição do Behém de Humaitá, estado do Amazonas. Em 31 de maio de 1939, pela Lei Federal 6.550, passa para o domínio do município de Porto Velho, continuando, ainda, como posse territorial do Amazonas.

Com a criação do Território Federal do Guaporé, em 13 de setembro de 1943 e a nova divisão territorial do Estado do Amazonas, mais especificamente entre os municípios de Porto Velho e Humaitá, Calama, pelo Decreto-Lei Federal n.º 7.470, de 17 de abril de 1945, passa à categoria de distrito do município de Porto Velho.

Com a criação do distrito de São Carlos, pela Resolução n.º 122, de 21 de novembro de 1985, o distrito de Calama passa a fazer limites com este outro distrito. Pela divisão territorial datada de 2001, parte da área do distrito de Calama foi desmembrada para a criação dos distritos de Nazaré, no rio Madeira e de Demarcação, no rio Ji-Paraná.

Na década de 80 do século passado, o governo de Jorge Teixeira de Oliveira pretendia elevar os distritos de Abunã e Calama à categoria de município. De acordo com o jornal *A Tribuna*, edição do dia 7 de janeiro de

1983, os referidos distritos deveriam ser emancipados naquele mesmo ano. Para isso, deveriam receber diversos serviços, como a abertura de um ramal rodoviário ligando Calama à Transamazônica, fato que não ocorreu.

Como unidade administrativa, Calama está subdividida em vários subdistritos, entre eles Papagaios, Assunção, Nova Esperança, Conceição do Galera, Tira Fogo, Santa Catarina, todos no rio Madeira; Santa Bárbara no rio Ji-Paraná; Santa Izabel e Jacarezinho, no rio Preto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde sua formação o povoado de Calama sempre representou um ponto de orientação para aqueles que passaram ou por lá aportaram. Na época áurea da borracha era o porto seguro dos migrantes rumo aos seringais. Para aqueles que vinham dos seringais representava a certeza de um retorno à Manaus ou Belém. Para aqueles que a escolheram como lugar de residência encontraram a calmaria e o calor humano de seu povo.

A queda do valor da borracha amazônica levou à derrocada não apenas os grandes seringais, seringalistas e seringueiros, mas com ela ruiu toda a teia econômica construída. No contexto da prolongada recessão, Calama caiu no esquecimento. Na década de 1970, inicia-se para Calama um novo período, quando novamente retoma o seu lugar de destaque, não mais pela importância da borracha, mas como destacado centro de prestação de serviços públicos aos moradores da sede e de comunidades ribeirinhas. No início da década de 1980, o governo do então Território Federal de Rondônia, cogita a transformação do distrito de Calama em município, promessa política não consolidada.

Como unidade político-administrativa, Calama foi elevada à categoria de distrito de Humaitá, estado do Amazonas, no dia 1.º de dezembro de 1938. Somente pelo Decreto-Lei federal n.º 7.470, de 17 de abril de 1945, Calama passa à categoria de distrito do município de Porto Velho.

Dentre as limitações que o distrito de Calama apresenta está a ausência do transporte rodoviário. A inexistência de rodovia, portanto, continua sendo um grande fator limitante para o desenvolvimento do distrito, apesar das promessas políticas, de abertura de um ramal rodoviário ligando a sede do

distrito à rodovia Transamazônica. Sem rodovia, o transporte fluvial continua sendo o único meio de ligação entre Calama e Porto Velho.

REFERÊNCIAS

ARANHA, Maria Lúcia de Arruda. **História da Educação**. 2. ed. São Paulo: Moderna, 1996.

BORZACOV, Yeda Pinheiro. **Porto Velho, Cem Anos de História**. 1907- 2007. Porto Velho: Ipary, Alro, Ihgro, 2007.

BOTELHO, José Maria Leite. **Calama**: um pedaço de Rondônia. Porto Velho, 1994. (mimeo)

HUGO, Victor. **Desbravadores**. Vol 1. Humaitá: Edição Salesiana de Humaitá, 1959.

LIMA, Abnael Machado de. **Decadência dos vales dos Rios Guaporé, Mamoré e Madeira (II)**. 2008. Disponível em www.gentedeopiniao.com.br/lerConteudo.php?news=38125. Acesso em 14 jan. 2016

PINTO, Gisele Carvalho; NUNES, Dorisvalder Dias. **Avaliação da aptidão agrícola dos solos do distrito de Calama – Rondônia/Amazônia**. 2006. Disponível em www.gentedeopiniao.com.br/lerConteudo.php?news=32395. Acesso em 29 maio 2011.

ROSS, Jurandir L. S. **Relevo brasileiro: uma nova proposta de classificação**. Disponível em www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47094/50815. Acesso em 18 nov. 2015.

RONDÔNIA. **Atlas geoambiental de Rondônia**. Porto Velho: Sedam, 2001.

SILVA, Amizael Gomes. **No rastro dos pioneiros**: um pouco da história rondoniana. Porto Velho: Seduc, 1984.

_____. **Conhecer Rondônia**. Porto Velho: ABG Gráfica e Editora, 1999.

SOUZA, Murilo Mendonça Oliveira de; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar. O processo de formação do território rondoniense revisitado: da colônia ao golpe de 1964. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, v. 4, n. 8, p. 143-160, jul./dez. de 2010. Disponível em http://revista.ufrr.br/index.php/actageo/article/viewFile/349/455>. Acesso em 12 de novembro, 2015.

NASCIMENTO, Maria das Graças. Migrações nordestinas para a Amazônia. **Revista de Educação, Cultura e Meio Ambiente**. Dez. n. 12, vol II, 1998. Disponível em www.revistapresenca.unir.br/artigos_presenca/12mariadasgracasnascimento_migracoesnordestinasparaamazonia.pdf. Acesso em 4 fev. 2016.

NOTAS

1. Muitos textos publicados, na internet, sobre a história de Rondônia, são recorrentes aos fatos mais gerais, não apresentam referências bibliográficas, o que dificulta maior aproximação entre as informações.
2. A fabricação do sapato é feita sobre uma forma de madeira em formato de um pé. Essa forma é mergulhada no látex e defumada posteriormente. O processo é repetido até que se obtenha uma espessura capaz de suportar as longas caminhadas do seringueiro pela floresta.
3. Processo primário/artesanal que consiste em espalhar o látex sobre o tecido, defumando-o a seguir.
4. Não há informação sobre a localização geográfica desse posto militar.
5. A Lei Provincial 790 foi assinada pelo Vigário Geral do Alto Amazonas, Pe. Raimundo Amâncio do Amaral.
6. Na atual capela, em Calama, encontra-se a estátua de São Francisco, o altar e um crucifixo, obras em madeira, provavelmente da época da Missão.
7. Não foi possível encontrar na classificação informada pela autora essa espécie de palmeira.
8. Utilizo a palavra surgimento em oposição à fundação por considerar que, ao ato de fundação precede um registro, fato que não ocorreu.
9. Pode-se relacionar o baixo curso do rio Ji-Paraná, a partir da localidade de Dois de Novembro até sua foz, no rio Madeira.
10. Esse período corresponde aos meses de estio amazônico.
11. Observações realizadas no local por este pesquisador.
12. Essa denominação se deve ao uso dessa construção como sede paroquial.

Crescimento populacional e progresso social em Porto Velho

Ricardo Gilson da Costa Silva
Francilene Sales da Conceição

INTRODUÇÃO

A formação da rede urbana de Rondônia é recente. Até 1970, somente dois municípios, Porto Velho e Guajará-Mirim, compunha o que se poderia chamar de rede urbana fluvial, cujo único fluxo, via rio Madeira, destinava-se praticamente à Manaus e à Belém. A partir da política de colonização agrícola implantada na Amazônia pela ditadura militar, o espaço regional foi estruturalmente transformado e a expansão de diversas redes geográficas moldaram a geografia da Amazônia, vinculando vários processos produtivos e sociais à escala nacional.

Dentre as mudanças mais expressivas em Rondônia, até então um Território Federal, sobressai o fluxo migratório camponês, principalmente originário da Região Concentrada (Sul e Sudeste), a conversão da floresta em espaço da agropecuária, o surgimento de cidades e a expansão da rede urbana. A geografia de Rondônia certamente foi a que mais se modificou na Amazônia. De dois municípios (1970) a rede urbana expandiu para cinquenta e dois, formada por pequenas cidades, com potencial econômico e social que se destaca na região, conforme será analisado.

Pensando nessas questões, faz-se necessário ampliar as análises na escala interurbana priorizando sua geografia social para pontuar as diferenças e as convergências entre os municípios que formam a rede urbana de Rondônia. São entes federativos novos, a maioria não tem duas gerações, mas vivenciam processos acelerados em suas geografias (rural, urbana e social).

Nesse artigo, objetiva-se analisar a cidade de Porto Velho. Na primeira parte, far-se-á uma abordagem do crescimento populacional e dos fatores que determinaram sua transformação urbana, deslocando-se de uma "cidade ribeirinha" para uma "cidade regional". Posteriormente, a partir da seleção de indicadores sociais, econômicos e de progresso social (Imazon, 2014a), compara-

se Porto Velho com os municípios de Ji-Paraná, Cacoal, Ariquemes e Vilhena, visando demonstrar suas diferenças e desigualdades sociais. A qualidade de vida e o progresso social são elementos importantes e que podem ser correlacionadas com variáveis econômicas, ressaltando que nem sempre o crescimento econômico se traduz em qualidade de vida. Parecer-nos ser esse o paradoxo urbano de Porto Velho: um município economicamente rico e socialmente desigual, uma cidade cheia de contradições socioespaciais, que experimentou as oportunidades do crescimento econômico e não soube convergir esses benefícios à população e à espacialidade urbana.

MORFOLOGIA URBANA: DA CIDADE RIBEIRINHA À CIDADE REGIONAL

O município de Porto Velho apresenta uma população de 428.527 habitantes, em sua maioria residindo nas vilas e núcleos urbanos, no qual a cidade de Porto Velho (a sede do município) possui 386.834 moradores (90,27%), distribuídos em 55 bairros (IBGE, 2010). O município representa, portanto, 27,3% da população de Rondônia, com tendência de crescimento populacional elevado, sobretudo em função da construção das hidrelétricas do Madeira (Jirau e Santo Antônio), dos investimentos estruturantes que mobilizam o crescimento demográfico e a expansão urbana, somado sua centralidade cada vez mais proeminente na rede urbana estadual e regional.

Notadamente, a formação socioespacial de Porto Velho apresenta como destino vinculação às razões externas, às determinações exógenas, verdadeiros impulsos compondo peremptoriamente sua espacialidade e, assim, modificando sua tessitura espaço-temporal. Sua relevância histórica emana da possibilidade de fluidez de uma matéria-prima em evidência econômica no final do século XIX e início do XX, a extração da borracha, que só poderia ter existência na geografia local em função de uma ferrovia, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (objeto técnico). Dado esse destino, sua emergência como núcleo urbano foi configurado, talvez, como a primeira *company town*[1] da Amazônia, antecipando em décadas o que a região conheceria no âmbito do processo de modernização do espaço amazônico, inclusive no que se refere à desigualdade social, na medida em que o moderno convivia com a miséria

formando uma espacialidade fragmentadora da cidade (Fonseca, 2017). Certamente, dado a primazia que assumiu Porto Velho, resultado da importância geoeconômica da ferrovia, sua autonomia administrativa foi requerida, desmembrando-se do município de Humaitá (Amazonas).

Durante um longo período (1907-1970), a cidade gravitou entre as "disputas domésticas" das elites locais, ancorada no funcionamento administrativo e no comércio de mercadorias extrativistas (castanha, borracha, pescado, frutas, produtos agrícolas e outros), quase tudo centralizado por Manaus (Amazonas) e Belém (Pará). Nas décadas de 1950/1960 a extração mineral realizada nas proximidades de Porto Velho, na região do atual município de Ariquemes, promoveu certas dinâmicas sociais e econômicas, potencializando o crescimento da cidade e populacional (Guerra, 1953; Rabello, 1998). Sua economia de enclave, todavia, limitou a abrangência geográfica, não se deslocando de feições do meio natural ou pré-técnico (Silva, 2012 e 2014). Assim mesmo, havia todo um conjunto de vilas e povoados distribuídos ao longo dos rios e da estrada BR-29 (cujo início da construção ocorreu na década de 1960), a exemplo das vilas de Ariquemes, Vila de Rondônia (atual Ji-Paraná), Pimenta Bueno, Vilhena e outras (Valverde, 1979).

Na década de 1970, as transformações na cidade se acentuaram a partir de outro evento nacional que alterou novamente a geografia de Rondônia. Trata-se da política de colonização agrícola que produziu modificações estruturantes no espaço regional rondoniense, inaugurando a agropecuária como processo hegemônico de uso do território (Silva, 2012 e 2014). A cidade de Porto Velho, nessa conjuntura, assumiu a gestão política e administrativa do fluxo migratório, sendo sede das instituições públicas empenhadas na execução da política de colonização (Thery [1976], 2012; Valverde, 1979).

Contudo, a intensa transformação territorial registrada no interior de Rondônia atinge o município de Porto Velho de maneira particular. Neste, sua função urbana combinou gestão político-territorial com a administrativa, não sendo seu espaço agrário objeto das políticas de assentamentos rurais implantadas pelo Incra[2], que delimitou o uso do território, gestando vilas e cidades na malha geográfica. A "virada" agropecuária registrada em Rondônia,

nas décadas de 1970, 1980 e 1990, não atingiu preponderantemente esse grande município da Amazônia brasileira, de modo a mudar seu espaço rural (Silva, 2012).

À cidade consistiu a função estrutural de gestão administrativa do então Território Federal de Rondônia, transformando-se em 1981 em Estado da Federação. Sua geografia urbana se expande com os setores de serviços e comércio, configurando-se espacialmente como uma cidade terciária, com relevância para o setor público. Se a migração de colonos atingiu indiretamente Porto Velho, outro evento geográfico modificou sua tessitura urbana na década de 1980.

O garimpo de ouro extraído ao longo do Rio Madeira, principalmente, no percurso entre Porto Velho e Guajará-Mirim, fez surgir e ressurgir inúmeros vilarejos compostos por garimpeiros migrantes de quase todos os "cantos" do país, aventurando-se na luta por um sonho: tornar-se homens ricos! Todos os fluxos das vilas e dos distritos onde surgiam as "fofocas"[3]de garimpeiros eram centralizados pela cidade. Os distritos de Abunã, Mutum-Paraná e Jaci-Paraná e a Vila Araras (no município de Nova Mamoré) constituíam as principais localidades de garimpeiros, formando fluxos intensos de busca pelo ouro do Madeira.

Nesse período, no centro comercial de Porto Velho, em sua principal artéria urbana – a Avenida 7 de Setembro – as lojas de vestuários e serviços compunham a ocupação comercial, juntamente com os inúmeros estabelecimentos que comercializavam o ouro, esse mineral que mobilizava a cidade, lhe dando vida, trabalho e pobreza! Era uma cidade que também existia em função do garimpo, uma cidade garimpeira, com fluxos intermitentes de comércio, pessoas e sonhos de curta duração, razão para ser caracterizada por relações sociais intermitentes, o que certamente incidiu na relação dos sujeitos com o lugar, em seus aspectos de identidade, memória, proximidade e territorialidade. Uma cidade de "passagem", de "travessias", composta por um mosaico espaço-tempo multitemporal e multiespacial[4].

Sobreposto ao fluxo de garimpeiros e de milhares de pessoas que migraram em busca de trabalho, considerando a demanda crescente de

profissionais para o setor público, nesse período, a cidade cresceu ainda mais em função da construção da hidrelétrica de Samuel, localizada no rio Jamari, a cerca de 50 km de Porto Velho. A hidrelétrica objetivou atender os estados de Rondônia e Acre, principalmente o primeiro, que experimentara intenso processo migratório, expansão urbana e de serviços públicos, ampliando a função político-administrativa da capital estadual.

O fornecimento de energia elétrica passara a ser uma política pública estruturante para responder as demandas das cidades e do estado em franco crescimento, especialmente, no eixo da rodovia BR-364. A escassez de energia restringia as atividades produtivas, inibia o investimento público e privado, e limitava, sobremaneira, a qualidade de vida. Os constantes protestos referentes à falta de energia se destacavam nas páginas dos jornais locais (*Estadão do Norte*, *Alto Madeira*, *O Guaporé*, dentre outros), exigindo do governo federal uma solução estrutural, que se configurou na construção da hidrelétrica de Samuel (1982-1996).

Na última década do século XX, desacelera-se a tendência de crescimento populacional. No período de 1991-2000 a geografia de Rondônia registra baixo crescimento demográfico e Porto Velho reflete esse processo estadual.

No período de 1970 a 2010, a população de Porto Velho multiplicou-se cinco vezes (Tabela 1), demonstrando a intensidade migratória e sua densidade demográfica, o que exigiu da cidade novas funções políticas para atender às demandas administrativas e de serviços privados e públicos, dado a centralidade que assumia na embrionária rede urbana de Rondônia. A partir dos dados populacionais, relacionam-se três processos geográficos que incidiram na formação socioespacial de Porto Velho, resultando no crescimento urbano destituído de serviços públicos que pudessem responder às demandas sociais crescentes, mas, principalmente, na metamorfose espacial que assumiu a cidade no âmbito desses processos.

Tabela 1: Crescimento populacional do município de Porto Velho (1970-2015)

Anos	Total	Urbana	Rural	Urb. (%)	Rur. (%)	Var. (%)	Var. Urb. (%)	Var.Rur. (%)
1970	84.048	47.888	36.160	57	43	-	-	-
1980	133.882	102.593	31.289	77	23	59	114	-13
1991	287.534	229.788	57.746	80	20	115	124	85
2000	334.661	273.709	60.952	82	18	16	19	6
2010	428.527	390.733	37.794	91	9	28	43	-38
2015*	502.748	-	-	-	-	17	-	-

Fonte: IBGE (2010). Organização: Autores

* População estimada pelo IBGE.

No período de 1970-1980 a variação do crescimento populacional foi de 59%, enquanto que a taxa estadual correspondeu a 342% para a mesma década. Significa que o fluxo populacional se dirigiu para as pequenas cidades, vilas e, principalmente, para os assentamentos rurais criados pelo Incra no âmbito da política de colonização agrícola. Neste caso, Porto Velho absorve o impacto social e territorial por meio da gestão política, na condição de capital do Território Federal de Rondônia. O conjunto de mudanças, fruto da colonização exige a gestão pública das demandas sociais, sobretudo no que concerne aos serviços básicos para garantir a posse da terra e o desenvolvimento econômico e social da sociedade local.

Convém assinalar que a década de 1970 inicia, na incipiente rede urbana de Rondônia, o processo de deslocamento e desconcentração política, econômica, social e territorial, até então sob a hegemonia de Porto Velho. Essa ação foi tão expressiva que, para efeitos de comparação, em 1970 o município representava 76% da população rondoniense, ao passo que dez anos depois essa taxa reduziu em três vezes (27%), mantendo patamares semelhantes nas décadas seguintes. Em resumo, nesta década a cidade se preparava para a gestão política, administrativa e territorial, todavia, com o tecido urbano ainda vinculado aos processos pretéritos derivados da economia da borracha, da mineração e dos fluxos fluviais.

Em outras palavras: sua espacialidade ainda era de uma "cidade portuária e ribeirinha", que se transformava em "cidade administrativa". Enquanto a cidade ribeirinha expressava uma topologia inerente aos processos de formação socioespacial ligado ao extrativismo vegetal e mineral, cujas redes geográficas eram alicerçadas pelo sistema fluvial vinculado à Manaus, a cidade administrativa em formação absorvia direta e indiretamente as variáveis da modernização do espaço amazônico, dentre eles: crescimento populacional, expansão urbana, migração, rodovia e agropecuária, que se qualifica como formação do meio técnico em Rondônia (Silva, 2012).

Na década seguinte (1980-1991), o crescimento populacional atinge a ordem de 115%, variação ainda inferior à média estadual (131%). Contudo, Porto Velho incorporou a tendência de crescimento demográfico submetido aos três processos anteriormente citados, que modificaram a geografia da cidade: a criação do estado de Rondônia, acentuando-a como capital administrativa, qualificando-lhe como cidade de gestão política; a extração do ouro do rio Madeira atraiu levas de migrantes, provocou crescimento populacional e expansão urbana, principalmente na zona leste da cidade; a construção da hidrelétrica de Samuel, que trouxe à cidade um acréscimo populacional e a necessidade de novos equipamentos urbanos. Nesse quadro, o aumento demográfico do município se realiza sem o incremento dos serviços e de equipamentos urbanos necessários a uma cidade regional que se forma e que se torna capital do estado, de certa forma, refletindo o conjunto de desafios que se colocava para Rondônia.

A taxa de urbanização (80%) e a respectiva variação (124%) constituem bons indicadores da ascensão urbana que expressa a espacialidade de Porto Velho, também reproduzindo as mazelas das médias e grandes cidades do Brasil. Contudo, nesse período de grandes transformações, Porto Velho se distancia do perfil de "cidade ribeirinha", da organização espacial rio-várzea-floresta (Porto-Gonçalves, 2001), para ampliar sua influência na rede urbana estadual, centralizada pela rodovia BR-364, no qual se destaca a fluidez do território aberta às direções do Centro-Sul do país. Os fluxos migratórios, mercantil e rodoviário iniciam uma ruptura na hierarquia urbana regional

amazônica; na geografia de Porto Velho se encontram os nexos das redes fluviais e rodoviárias da Amazônia brasileira, convergindo espacialidades e temporalidades diferentes que formam o mosaico espaço-tempo amazônico.

No período de 1991-2000 a geografia de Rondônia registra baixo crescimento demográfico e Porto Velho reflete esse processo estadual. Na última década do século XX, desacelera-se a tendência de crescimento populacional. Dentre outros motivos, o acesso à terra, que favoreceu ampla migração estadual, perde força em termos de políticas públicas, indicando o limite do processo de colonização agrícola, somado à crise fiscal e econômica do estado brasileiro. Se nas décadas de 1970 e 1980 Rondônia "importava" população, a dinâmica territorial nos anos de 1990 indicavam o refluxo populacional, cujo crescimento se dirigiu às cidades na escala intra-estadual, ampliando o fenômeno da urbanização do território (Silva, 2010). Os dados demográficos indicam que Porto Velho cresceu 16%, enquanto que para Rondônia essa taxa foi de 22%, refletindo na escala estadual o surgimento de novos municípios e, consequentemente, a expansão da rede urbana, momento em que a geografia de Rondônia se desloca das margens do Madeira para o interior da floresta (Silva, 2012).

Na primeira década do século XXI, a cidade de Porto Velho recebeu um conjunto de investimentos públicos e privados que a configuraram como uma cidade de gestão pública e privada, uma capital regional, com fortalecimento do setor terciário, sobretudo os serviços de saúde e ensino superior. Diversas obras, especialmente do governo federal, tiveram como resultado o crescimento da cidade e dos setores mais dinâmicos da economia urbana. A partir de 2008, com o início da construção das hidrelétricas do Madeira (Jirau e Santo Antonio), o crescimento populacional de Porto Velho supera as taxas de Rondônia. O Censo Demográfico nos informa a magnitude dessa dinâmica. Entre 2000 e 2010 o crescimento populacional foi de 13% para Rondônia e 28% para o município de Porto Velho, indicando 15 pontos percentuais a mais. É evidente que os custos ambientais e sociais precisam ser mais bem avaliados. No entanto, os efeitos espaciais foram diferentes nos espaços urbano e rural: na cidade de Porto Velho, a demanda de serviços públicos aumentou consideravelmente em

todas as áreas básicas (saúde, educação, mobilidade, segurança e transportes); no espaço rural e ribeirinho, o decréscimo populacional foi absurdo, sendo que em muitas comunidades houve violento processo de desterritorialização.

Dentre as mudanças significativas na cidade de Porto Velho, destaca-se o início da verticalização urbana, por meio de condomínios horizontais e verticais, o que indica processos de fragmentação do tecido urbano, sendo formas-conteúdo típicas de cidades e metrópoles regional e nacional. Outro fator relevante se registra no aumento exponencial da frota de veículos, que incide em processos de modernização urbana a partir de elementos simbólicos conexos (apartamento e automóvel) na cidade regional. A construção de um shopping center, o crescimento do comércio atacadista e a expansão de sub-centros comerciais (zona leste e sul da cidade) são outros indicadores do crescimento da renda, do consumo e da difusão espacial do comércio intra-urbano.

Notadamente, a capital de Rondônia retoma certo protagonismo perdido desde a década de 1990, indicando mudanças em sua geografia urbana, econômica e política, aceleradas pelo volume de obras do PAC e da construção das hidrelétricas do Madeira[5]. Mais uma vez, em sua formação socioespacial, são os vetores externos que operam sua transformação urbana. Ela se consolida como uma capital estadual e uma cidade regional, sendo centralizada pela economia pública e setores do comércio e serviços com trabalho agregado, com resultados positivos na renda *per capita*. Assume funções na hierarquia urbana com a centralidade dos fluxos do agronegócio (soja, milho e carnes), principalmente, com aportes privados de empresas multinacionais da economia agrícola.

PROGRESSO SOCIAL: DESAFIOS PARA PORTO VELHO E PRINCIPAIS MUNICÍPIOS DE RONDÔNIA

Considerando o crescimento populacional de Porto Velho e sua função na hierarquia urbana, esperava-se que as condições sociais de infraestrutura e serviços públicos pudessem melhorar a qualidade de vida e o progresso social na cidade. Porém, tanto os governos Estadual e Federal, quanto a Prefeitura

Municipal[6], foram incapazes de planejar e executar ações públicas visando melhorar o espaço urbano e as condições dos serviços públicos básicos de uma cidade que é capital do estado[7]. Alguns indicadores são importantes para termos uma ideia geral das dificuldades materiais e pós-materiais da sociedade local, que sofreu grandes transformações nos últimos 45 anos.

Medir a qualidade de vida da sociedade tem sido um desafio crescente para os governos, planejadores (público e privado) e pesquisadores. Um exercício grandioso de tempo foi gasto para se chegar a uma aproximação real do que seria mensurar o bem-estar social, para além dos indicadores básicos econômicos que, embora importantes, não conseguem representar as necessidades e satisfação das sociedades, grupos sociais diferentes e desiguais no tempo e no espaço. Pensando tal situação para a Amazônia, o desafio tende a aumentar demasiadamente em razão das diferenças sub-regionais que compõe o mosaico regional.

Nesse sentido, incorporamos algumas informações do "Índice de Progresso Social na Amazônia Brasileira – IPS Amazônia 2014" publicado pelo Imazon (2014a, 2014b, 2014c)[8], do qual se pode extrair vários dados e indicadores que nos permitem analisar e comparar Porto Velho com alguns municípios de Rondônia. A relevância desse índice, dentre outras, é procurar medir a qualidade de vida trabalhando com variáveis que não se restringem aos aspectos eminentemente econômicos, mas busca "de forma holística e robusta a performance social e ambiental das nações, independente do desenvolvimento econômico", sendo "idealizado a partir do entendimento que medidas de desenvolvimento baseadas apenas em variáveis econômicas são insuficientes, já que crescimento econômico sem progresso social resulta em exclusão..." (Imazon, 2014a , p. 16). Então, a questão não é negar a importância dos fatores econômicos na vida social, mas apontar a partir de outras variáveis – social, cultural, política e territorial – como esses dados econômicos repercutem na qualidade de vida e no progresso social, visto que o Brasil e a Amazônia se configuram por uma geografia desigual (Santos, 1982).

Assim, o conceito de progresso social foi definido como "a capacidade da sociedade em satisfazer as necessidades humanas básicas, estabelecer as

estruturas que garantam qualidade de vida aos cidadãos e dar oportunidades para que todos os indivíduos possam atingir seu potencial máximo" (Imazon, 2014a, p. 17). As dimensões que formam o IPS são necessidades humanas básicas, fundamentos para o bem-estar e oportunidades, as quais são compostas por quatro componentes, que por sua vez têm por base de três a seis indicadores. Para a formação dos indicadores o IPS varia de zero (pior) a 100 (melhor) pontos, calculado a partir da aritmética simples dos componentes que formam cada dimensão, a partir da base de dados e valor de cada variável (Imazon, 2014a, p. 91).

Quadro 1: Comparação do Índice de Progresso Social – IPS 2014

Indicador/Unidade Espacial	Brasil	Amazônia	Porto Velho	Ji-Paraná	Arique-mes	Cacoal	Vilhena
Índice de Progresso Social – IPS	**67,73**	**57,31**	**62**	**68,31**	**59,14**	**66,14**	**64,43**
Dimensão 1. Necessidades humanas básicas	**71,6**	**58,75**	**62,95**	**72,17**	**55,51**	**67,73**	**67,07**
Nutrição e cuidados médicos básicos	80,01	72,46	80,70	83,30	80,40	83,40	79,30
Água e saneamento	74,80	35,35	44,20	33,90	23,30	63,30	49,00
Moradia	92,00	72,48	93,90	93,70	91,70	90,80	95,50
Segurança pessoal	39,49	54,72	32,90	77,80	26,60	33,40	44,50
Dimensão 2. Fundamentos para o bem-estar	**70,42**	**64,84**	**66,2**	**75,76**	**66,35**	**72,73**	**71**
Acesso ao conhecimento básico	67,13	60,61	64,1	69,3	66,7	70,7	72,1
Acesso à informação e comunicação	63,44	53,3	51,32	75,66	51,32	75,66	51,36
Saúde e bem-estar	68,35	70,57	70,91	69,81	72,1	70,9	70,27
Sustentabilidade dos ecossistemas	82,76	74,85	78,52	88,26	75,3	73,61	90,28

Dimensão 3. Oportunidades	**61,18**	**48,33**	**56,84**	**56,98**	**55,66**	**57,95**	**55,22**
Direitos individuais	65,39	45,22	49,76	57,02	42,26	46,41	42,31
Liberdade individual e de escolha	81,99	64,41	80,91	83,83	79,35	82,66	75,11
Tolerância e inclusão	63,59	64,58	59,03	56,65	70,92	70,7	69,11
Acesso à educação superior	33,76	19,10	37,65	30,44	31,81	29,93	34,36

Fonte: Imazon (2014b). Organização: Autores

Quadro 2: Comparação de outros indicadores entre municípios selecionados

Indicadores	**Rondônia**	**Porto Velho**	**Ji-Paraná**	**Ariquemes**	**Cacoal**	**Vilhena**
PIB (2013)/R$	31.091.763	11.464.619	2.322.850	1.778.919	1.415.053	1.974.911
PIB (2013) % Rondônia	-	37	7	6	5	6
PIB (2013) Per capita/R$	19.924	23.639	18.144	17.566	16.480	22.512
População (2010)	1.560.501	428.527	116.610	90.353	78.574	76.187
População (%) Rondônia	-	27,46	7,47	5,79	5,04	4,88
Taxa de Urbanização (2010)	73,22	91,67	89,93	77,04	78,79	94,78
IDH (2010)	0,69	0,736	0,714	0,702	0,718	0,731

Fonte: IBGE (diversas fontes acessadas no SIDRA: http://www.sidra.ibge.gov.br/)
Organização: Autores

No quadro comparativo geral do IPS (Quadro 1), quando relacionamos a Amazônia (57,31 pontos) com o Brasil (67,73 pontos), os dados são muito inferiores para a região (diferença de 10,42 pontos, representa 15,38% inferior à média nacional), mesmo considerando que o indicador do país é baixo em termos internacional (os maiores índices são de Nova Zelândia, Suíça e Islândia, com IPS superior a 88 pontos). Para Rondônia o IPS é de 59,21 pontos, sendo o terceiro melhor indicador da Amazônia, superado por Mato Grosso (61,37) e Tocantins (59,46) (Imazon, 2014a).

Para efeitos comparativos entre o Brasil e Amazônia, os menores (pior) indicadores das três dimensões elencadas são o de **Oportunidades** (3), o que

reflete de maneira geral o quanto a sociedade e o estado brasileiro devem trabalhar para melhorar os níveis de acesso ao conhecimento (ensino superior) e às garantias individuais efetivamente assistidas pelo Estado. Se para a Amazônia as variáveis que menos pontuam na dimensão **Oportunidades** são os direitos individuais (45,22) e acesso à educação superior (19,10 pontos, uma disparidade de 43% em relação ao país), no Brasil, considerando o negativo componente do acesso à educação superior (33,76), destaca-se a questão da tolerância e inclusão (63,59), composta por indicadores que estão relacionados à violência contra a mulher, contra os indígenas e a desigualdade racial na educação. Revela a fragilidade social que se aproxima das realidades regionais, o que certamente é reflexo do processo histórico da formação de um Estado/Sociedade baseados em alicerces estruturais autoritários, negadores dos direitos sociais e individuais mais elementares.

Na dimensão **Necessidades humanas básicas**, a diferença entre Brasil e Amazônia é de 12,85 pontos, equivalente a 17,95%. Chama atenção os componentes água e saneamento, e segurança pessoal.

O primeiro componente é uma calamidade pública na Amazônia, com uma diferença de 53% do indicador do Brasil. O processo de urbanização acelerado nas últimas décadas não foi acompanhado por investimentos públicos nas cidades, somado ao absoluto esquecimento das condições de moradia[9] no espaço rural. O resultado é o quadro alarmante das condições de saneamento e as consequências para a qualidade da saúde pública e ambiental dos espaços habitados. De certa forma, esse indicador revela a abissal diferença dos elementos básicos relacionados às condições de moradia e habitação (esgotamento sanitário, abastecimento de água e saneamento rural) entre Brasil e a Amazônia.

O segundo componente é formado pelas *taxas de homicídios*, *mortes por acidentes de trânsito* e *assassinato de jovens*. Esse é um indicador que coloca a Amazônia em condições levemente superiores ao restante da nação. Significa, pois, que o Brasil é um país violento! Para a região Amazônica esses dados estão superiores à média nacional, todavia, continuam preocupantes. De modo geral, expressa a vulnerabilidade social dos jovens somado ao traço

característico da sociedade brasileira: a violência como "mediação", que se desdobra em várias dimensões sociais. A violência no trânsito assume proporções sociais recentes no Brasil e Amazônia. O aumento da renda e o acesso ao crédito interferiram diretamente na ascensão a uma mercadoria simbólica da modernização da sociedade (automóvel e, recentemente, motocicleta). Nas grandes, médias e pequenas cidades, o controle público e a fiscalização encontram-se inadequados frente ao fluxo de veículos e condutores que ocupam diariamente as ruas das cidades, transformando o espaço urbano em um "campo de competição" da acelerada e individualizada vida urbana. Parece-nos que a violência também se tornou uma mercadoria da mídia. Há vários programas de rádios, *sites* e televisão que adotaram, em sua grade de notícias, a produção da violência nos chamados "horários nobres". Esse "produto" também serve para alavancar a audiência e comercializar preciosos "tempo comercial" cujo conteúdo reserva-se mais à "propaganda da violência" do que sua problematização social. Enfim, há uma virtualidade da violência densamente publicizada nas cidades que, contraditoriamente, contribui para a reprodução do capital midiático.

O Brasil e a Amazônia melhoraram as condições de acesso à alimentação e cuidados médicos básicos, somando à moradia, ambos compondo os melhores indicadores. Mas é preciso avançar no saneamento básico e segurança, o que implica na ampliação de importantes agendas públicas para a população, um melhor ambiente social.

A dimensão **Fundamentos para o bem-estar** se refere às estruturas públicas e privadas, presentes nos municípios, que possam garantir o bem-estar social. São formados pelos seguintes componentes: acesso ao conhecimento básico, acesso à informação e comunicação, saúde e bem-estar e sustentabilidade dos ecossistemas. Conforme os dados, o IPS desta dimensão é o melhor indicador da Amazônia (64,84), mas ainda registra uma taxa 8% inferior à média nacional. Para as demais, a diferença em relação à média nacional é de 18% na dimensão **Necessidades humanas básicas**, e 21% na dimensão **Oportunidades** (Imazon, 2014c). Chama atenção o fato de que o

componente saúde e bem-estar é 3% superior à média nacional. Para os demais componentes a diferença varia de 10% a 16% em relação à média nacional.

Contudo, o componente acesso à informação e comunicação, composto pelos indicadores de *qualidade de telefonia* (comunicação de voz) e *acesso à internet móvel*, registra a maior diferença (16%) em relação ao índice do Brasil. A infraestrutura tecnológica é muito precária na Amazônia, com qualidade de serviço telefônico e de internet inadequada, muito abaixo do que requer a vida urbana intensa. No espaço rural, a internet e a telefonia correspondem a serviços que ainda são poucos oferecidos na maior parte dos municípios, ampliando a desigualdade tecnológica campo-cidade.

Na Amazônia, atualmente, uma chuva intensa é suficiente para gerar interrupções e instabilidades nesses serviços. Também chama atenção o resultado do componente saúde e bem-estar, composto por meio de indicadores de *mortalidade por doenças crônicas*, *mortalidade por doenças respiratórias e suicídio*, *expectativa de vida ao nascer*, *obesidade*. No conjunto, a Amazônia supera em 3% a taxa do Brasil. Certamente se deve ao aumento da expectativa de vida da população brasileira que atinge positivamente todas as regiões, como resultado do acesso à educação, saúde e crescimento da renda. Mas, há patologias sociais inerentes às grandes cidades e metrópoles que não atingem em demasia as pequenas cidades, como é o caso das doenças respiratórias, em geral, fruto da densidade de veículos, indústrias e poluição urbana.

Por fim, outro componente importante que incide positivamente nos **Fundamentos para o bem-estar** diz respeito à sustentabilidade dos ecossistemas, composto por indicadores de *desmatamento recente*, *áreas degradadas*, *desperdício de água*, *desmatamento acumulado* e *áreas protegidas*. No plano geral, tanto para o Brasil (82,76 pontos) como para a Amazônia (74,85 pontos), esse é o melhor indicador dessa dimensão do IPS. Por fim, a relevância do IPS está em demonstrar e relacionar o nível de progresso social dos municípios amazônicos, comparando-os com o nível do estado e região. São indicadores importantes e relevantes para compreendermos de modo global as diferenças intra-regionais do mosaico social que expressa a Amazônia brasileira.

Para a análise do município de Porto Velho e os demais selecionados, visando estabelecer comparações, a primeira observação a fazer é que no grupo do melhor IPS da Amazônia estão os municípios de Ji-Paraná, Cacoal, Vilhena, Guajará-Mirim, Espigão D'Oeste, Pimenta Bueno e Pimenteiras do Oeste. Isso é importante, pois, nesse grupo de melhor IPS temos o segundo e o menor município (em termos populacionais) de Rondônia, com economias totalmente díspares. A capital estadual (Porto Velho) não consta no grupo que apresenta os melhores indicadores de progresso social da Amazônia. De acordo com o detalhamento metodológico foram agrupados "cinco níveis" de IPS, conforme pontuação média. Assim, no primeiro grupo (média de 65,79 pontos) estão os 87 municípios, incluindo todas as capitais regionais, com a única exceção do município de Porto Velho.

O primeiro destaque é que a capital de Rondônia, apesar dos investimentos (públicos e privados) nos últimos anos, não conseguiu melhorar o progresso social da população, estando inclusive com índices inferior a de municípios que não têm uma forte dinâmica econômica (Porto Velho representa 37% do PIB estadual). Vinculamos à análise do objeto do texto, que é o município de Porto Velho, os municípios de Ji-Paraná, Ariquemes, Cacoal e Vilhena (Quadro 1 e 2), por sua relevância geoeconômica, localização, infraestrutura e população. Assim, procedemos ao exame comparando com os demais municípios (Quadro 2), considerando que o conjunto representa 61% do PIB estadual, 51% da população e taxa de urbanização (86%) acima da média estadual (73,22%), ambos localizados na rodovia BR-364, formando o eixo urbano da geografia estadual.

A diferença econômica entre Porto Velho e os demais municípios é bastante elevada. Enquanto Porto Velho representa 37% do PIB estadual, os demais somam 24% para a mesma referência e suas economias variam, individualmente, entre 7 a 5% do PIB rondoniense. Isso demonstra uma concentração econômica de Porto Velho que não resulta necessariamente em melhorias sociais. Quando comparamos o IDH do conjunto dos municípios, a diferença entre eles é menor. Assim, Porto Velho apresenta o melhor IDH (0,736), superando os demais municípios com diferenças mínimas percentuais:

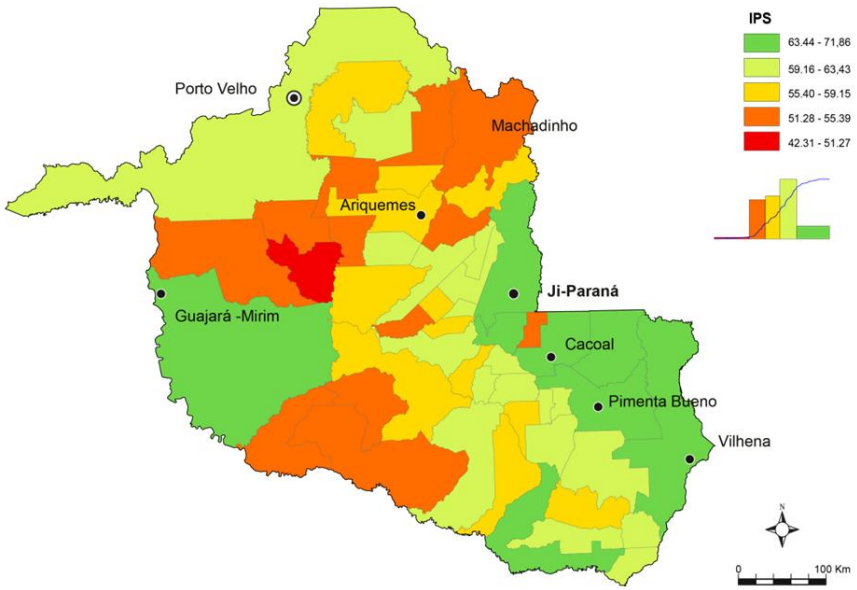
Ji-Paraná, 2,99%; Ariquemes, 4,62%; Cacoal, 2,45%; Vilhena, 0,68%. Fazendo o mesmo cálculo para o PIB *per capita*, Porto Velho mostra sua grandiosidade, cuja diferença para os demais são na ordem de: Ji-Paraná, 23%; Ariquemes, 26%; Cacoal, 30%; Vilhena, 5% (Quadro 2).

Se para os indicadores econômicos (PIB e PIB *per capita*) Porto Velho mostra superioridade absoluta, no IDH esse quadro se reduz, indicando, no primeiro momento, que a grande diferença econômica não se traduz proporcionalmente em diferença social. Nessa perspectiva, quando se submete Porto Velho a um indicador que visa medir a qualidade de vida e progresso social, aquela superioridade desaparece, demonstrado que a vida cotidiana nas pequenas cidades parece ser melhor que nas cidades médias e regionais. Ressaltamos que, em termos populacionais, Porto Velho é quase quatro vezes maior que Ji-Paraná, cinco vezes que Ariquemes e Cacoal, e seis vezes que Vilhena.

Em análise do IPS e suas respectivas dimensões, uma geografia social que se mostra na diferença entre esses municípios, certamente nos permitirá melhor analisar as políticas públicas, considerando a taxa de urbanização que alcança índices muito superiores à média estadual.

O IPS dos municípios selecionados é melhor (Mapa 1), em geral, que a média de Rondônia (59,21 pontos). Somente Ariquemes está um pouco abaixo que o índice estadual, com uma diferença mínima de 0,07 pontos. Nesse caso, destaca-se o município de Ji-Paraná que apresenta IPS superior aos índices de Rondônia, Amazônia e Brasil. Para Porto Velho, o IPS (62 pontos) é inferior a Ji-Paraná (68,31), Cacoal (66,14) e Vilhena (64,43), mantendo-se superior a Ariquemes (59,14), Rondônia (59,21) e Amazônia (57,31). Em resumo, como afirmamos, os municípios de Ji-Paraná, Cacoal e Vilhena compõem o grupo da Amazônia com melhores indicadores (o IPS médio é de 65,79)[10]. Porto Velho se enquadra no segundo grupo com IPS médio de 61,13 e Ariquemes está no terceiro grupo com IPS médio de 57,21 pontos (Imazon, 2014c).

Mapa 1: IPS nos municípios de Rondônia



Fonte: Imazon (2014). Organização: RGCS-2016
Elaborado com Philcarto (http://philcarto.free.fr)

Se o IPS de Rondônia e dos municípios selecionados são melhores que o índice da Amazônia, uma verificação mais detalhada das dimensões que compõem esse dado entre os municípios apresenta diferenças relevantes para compreendermos a situação econômica, social e geográfica dessas unidades territoriais. A **Dimensão 1 - Necessidades humanas básicas**, como já explicamos, refere-se às condições mínimas de acesso aos serviços básicos referentes à nutrição e cuidados médicos, acesso à água e saneamento, moradia e segurança.

Nessa dimensão o IPS de Porto Velho foi de 62,95 pontos, superando somente o de Ariquemes (59,14). Enquanto que o IPS de Cacoal (67,73) e Vilhena (67,07) os valores são semelhantes, o de Ji-Paraná (72,17) supera em 13% o indicador de Porto Velho. Diz respeito, sob nosso entendimento, que a qualidade de vida nesses municípios está prejudicada não somente em função dos indicadores de *água e saneamento*, mas, sobretudo, o de *segurança*.

Em Porto Velho isso se torna mais grave, na medida em que a questão da segurança pública e assassinatos de jovens coloca em evidência a ausência de política pública eficaz em uma região de fronteira do narcotráfico. Portanto, se os indicadores de *acesso à água e saneamento* são críticos para o conjunto dos municípios, registrando um pouco melhor para Cacoal, a questão da *segurança* e da *vulnerabilidade juvenil* parece ser uma problemática social com imperativa atuação urgente de todas as esferas do Estado brasileiro.

Na **Dimensão 2 - Fundamentos para o bem-estar** todos os municípios superaram os índices da dimensão 1. Nessa dimensão, a capital do estado de Rondônia não somente foi superada por todos os municípios selecionados, como eles melhoraram seus desempenhos em relação ao indicador anterior, o que certamente contribuiu para que o conjunto estivesse entre os melhores municípios da Amazônia. A diferença entre essas dimensões foi de 5% para Porto Velho (66,20) e Ji-Paraná (75,76), 16% para Ariquemes (66,35), 7% para Cacoal (72,73) e 6% para Vilhena (71). O melhor índice mais uma vez é de Ji-Paraná (75,76), superior ao de Rondônia, Amazônia e Brasil. A debilidade de Porto Velho está nos indicadores acesso ao conhecimento básico (a qualidade da educação teve classificação fraca) e ao acesso à informação e comunicação (a capital apresenta um serviço de telefonia e internet de péssima qualidade).

O melhor indicador nessa dimensão foi a de sustentabilidade dos ecossistemas, em que o ponto positivo se registra na pequena taxa de desmatamento acumulado, mas, contraditoriamente, o incremento de desmatamento recente (nos últimos anos), o desperdício de água e a pressão nas áreas protegidas, incidiram negativamente no cálculo final do indicador de Porto Velho. Ou seja, poderia ser melhor se não tivéssemos invasão e crimes ambientais em áreas protegidas, como ocorre com a Reserva Extrativista Ji-Paraná, Floresta Nacional Bom Futuro e Terra Indígena Karipunas e Karitiana. No espaço urbano, o indicador negativo foi o desperdício de água, o que reflete a baixa qualidade do acesso e do saneamento básico oferecido no município de Porto Velho.

Avaliar e formular indicadores para a questão social das **Oportunidades** constituiu a terceira dimensão do IPS. Os resultados

demonstram o quanto o Brasil (61,18), a Amazônia (48,33) e os municípios selecionados devem avançar nessa questão, pois, apresentam o pior resultado das três dimensões analisadas, sendo a única dimensão em que nenhum dos municípios selecionados supera o baixo indicador do Brasil. Os componentes direitos individuais e acesso à educação superior são os que mais contribuíram para o baixo resultado dessa dimensão.

O primeiro está relacionado aos indicadores de *mobilidade urbana*, *representatividade partidária* e *pessoas ameaçadas*. Certamente a deficiência no transporte coletivo resultou, tanto em Porto Velho como nos demais municípios, no aumento da frota de veículos individuais (automóvel e motos) como opção de mobilidade urbana, somado ao fenômeno dos serviços de moto-táxi, muito forte nos demais municípios, atingiu sobremaneira a cidade de Porto Velho, aprofundando a péssima qualidade desses serviços para a população local. Ainda no componente direitos individuais, o indicador *pessoas ameaçadas* em nenhum município selecionado a situação é positiva, ou seja, apresentam resultados desfavoráveis nessa questão social. De uma maneira geral, revela o caminho da violência na Amazônia e, para o caso dos municípios, isto está vinculado às relações sociais críticas de violência urbana, mas também de violência política, que implica nas ameaças às lideranças dos movimentos sociais e disputas por terras e territórios dos povos e comunidades tradicionais amazônicas.

Para o componente tolerância e inclusão, composto pelos indicadores de *violência contra a mulher*, *violência contra indígenas* e *desigualdade racial na educação*, mostram que os municípios de Ariquemes, Cacoal e Vilhena estão em melhor situação em relação os índices do Brasil, Amazônia e de Porto Velho e Ji-Paraná. O indicador desigualdade racial na educação é o que melhor qualifica os municípios, pois o percentual de disparidade é menor. Isso representa mais *inclusão social* para todos os grupos étnicos, ainda que se registrem dificuldades de *acesso à escola*.

Contudo, quando nos detemos nos demais indicadores deste componente, os dados são extremamente preocupantes. A violência aos indígenas é forte em Ji-Paraná e Porto Velho. Certamente, a invasão de terras

indígenas e o aliciamento econômico do setor madeireiro juntos aos indígenas ampliou a problemática social para com os grupos étnicos. Um das respostas à situação foi a criação (2012) do Curso de Licenciatura Intercultural na Universidade Federal de Rondônia, na cidade de Ji-Paraná, que possibilitou acesso à universidade, a formação de professores e a capacitação das lideranças dos grupos étnicos para atuarem em suas pautas políticas, educacionais, culturais e territoriais de modo mais adequado, visto as pressões de todas as naturezas políticas em seus territórios (Neves, 2012)[11]. O avanço da agropecuária e o setor madeireiro nos limites, e mesmo invasão de áreas protegidas (unidades de conservação e terras indígenas) tende a ampliar o conflito territorial em Rondônia, principalmente na região do município de Porto Velho e Nova Mamoré, na fronteira com a Bolívia. Outro indicador perverso refere-se à *violência contra a mulher*. Nenhum município apresentou resultado positivo, ou seja, um *scorecard* de bom resultado em relação aos demais municípios que estão na mesma faixa de renda. Nesse componente (Tolerância e inclusão), os municípios de Porto Velho e Ji-Paraná apresentam os piores indicadores em função da violência contra mulheres e indígenas. O pior componente é o acesso à educação superior. No Brasil (33,76), Amazônia (19,10), os demais municípios (variação de 29,93 a 37,65) revela uma das causas centrais da desigualdade e progresso social. O acesso dos jovens à universidade nivela a desigualdade regional no Brasil, mais se torna mais forte na Amazônia. Nesse caso, o município de Porto Velho apresenta melhor indicador entre os demais, dado certamente inerente à expansão das vagas públicas (UNIR e IFRO) e crescimento das faculdades particulares, mediante as políticas do governo federal que possibilitam maiores oportunidades à presença de jovens no ensino superior.

CONCLUSÃO

Os geógrafos estudaram as grandes metamorfoses socioespaciais da região amazônica e indicaram que a particularidade da fronteira que a diferenciava dos processos pretéritos de expansão territorial no Brasil estava em sua condição urbana. Bertha Becker (1985) qualificou a Amazônia como uma

fronteira urbana, sendo a condição espacial necessária para a reprodução do capital e dos processos sociais da sociedade nacional na Amazônia.

Especificamente de Rondônia, Antonio Teixeira Guerra (1953) publicou uma relevante e extensa monografia regional sobre o ainda Território Federal do Guaporé, em que analisou a configuração geográfica centralizada por Porto Velho, apontando as características de cidades ribeirinhas, assim como, suas limitações na infraestrutura urbana. Duas décadas depois, Hervé Théry (1976) publica sua tese de doutorado sobre as mutações do Território Federal de Rondônia. Acompanhou e registrou o fenômeno das frentes pioneiras se materializando, indicando que o eixo central das dinâmicas estava no surgimento de pequenas cidades, no qual vila de Rondônia (Ji-Paraná) se tornaria a principal cidade pioneira, formando em torno de si uma região pioneira com expansão agrícola e urbana.

Na mesma década, Orlando Valverde (1979) coordenou um estudo do IBGE sobre Rondônia, analisando as limitações e demandas estruturais que se colocavam frente à geografia emergente do então Território Federal. A necessidade de estradas e energia foi apontada como política central para assegurar o desenvolvimento social e econômico da sociedade migrante. Os autores também fizeram observações referentes aos conflitos sociais (camponeses, indígenas, pecuaristas e fazendeiros) que configuravam a geografia local e o crescimento das cidades como uma forte tendência da geografia regional.

Posteriormente, Milton Santos (1982) analisou o fenômeno em Rondônia e faz apontamentos sobre as pequenas vilas e cidades que apresentavam uma distinção "agro-cidades", em que as atividades produtivas eram gestadas nas cidades, espaço também da reprodução do capital local e regional. Em síntese, confirmou a tese do fenômeno urbano como elemento distinto na geografia da Amazônia. Fruto de sua tese de doutorado, Martin Coy (1986) sistematiza a dimensão urbana em Rondônia e assinala os limites da colonização e do planejamento regional sob a gestão do governo federal na região, destacando a migração campo-cidade e o crescimento das cidades sem infraestrutura adequada à crescente população.

Mais recentemente, a tipologia das cidades de Rondônia foi proposta por Silva (2010 e 2012), que define quatro classes: primeiras cidades ou cidades amazônicas (Porto Velho e Guajará-Mirim); cidades pioneiras (cinco unidades), com centralidade em Ji-Paraná; cidades de expansão da colonização (16 unidades), a principal é Rolim de Moura; e adensamento interiorano (29 unidades), com relevância para Buritis. O estudo demonstra a diferenciação urbana em Rondônia, onde as relações campo-cidade indicam o eixo urbano na rodovia BR-364 e as frentes que avançam para a conformação de novas cidades.

Atualmente, a dinâmica da rede urbana e o estudo da geografia social intra e inter-urbana se torna uma agenda promissora para avaliar os municípios relativamente novos, que não tem mais do que duas gerações. A fronteira urbana em Rondônia cresceu com a presença de novos municípios, mas mesmo assim, são somente 1.560.501 habitantes, menor que a população da cidade de Manaus. Como a urbanização tende a aumentar, significa que as densidades, demandas e problemas sociais também serão concentrados.

Nesse caso, o crescimento econômico, mediante políticas públicas, deverá ser ampliado em condições sociais adequadas às pequenas e grandes cidades. Há todo um conjunto de políticas que o Estado precisa avançar, para garantir fundamentos necessários à qualidade de vida e às oportunidades econômicas e sociais. A diferença social de Porto Velho para os municípios analisados confere exemplo de uma capital regional que experimentou as virtudes do crescimento populacional e econômico, mas não soube redistribuir esses ativos em progresso social.

REFERÊNCIAS

BARCELOS, Giovani da S. **Cidade Imaginária e Cidade Real: Um estudo urbanístico sobre Porto Velho a partir do Plano de Ação Imediata de 1972**. 2014. 137 fl. Dissertação (Mestrado em Geografia), Fundação Universidade Federal de Rondônia. Porto Velho, RO, Brasil.

BECKER, Bertha. Fronteira e urbanização repensadas. **Revista Brasileira de Geografia**, 47 (3/4), p. 357-371, Rio de Janeiro, jul./dez., 1985.

COY, Martin. Problemas atuais de colonização e desenvolvimento rural numa fronteira agrícola na Amazônia brasileira e a resposta do Estado: O caso de

Rondônia. In: EMBRAPA/CPATU (Org.) **I Simpósio do Trópico Úmido**. Anais. Vol. VI: Temas Multidisciplinares, p. 321-331. Belém, 1986.

GUERRA, Antonio Teixeira. Observações geográficas sobre o território do Guaporé. **Revista Brasileira de Geografia**, ano 15, n. 2, abril-junho de 1953. p. 3-122.

IBGE. Censo Demográfico 2010: Brasil, grandes regiões e unidades da federação. Rio de Janeiro, 2010.

IBGE. Banco de dados agregados – SIDRA, 2016. Várias consultas (http://www.sidra.ibge.gov.br/)

FONSECA, Dante Ribeiro. **Estudos de História da Amazônia**. Porto Velho: Maia, 2007. v. 1. 260 p.

IMAZON. **Índice de Progresso Social na Amazônia brasileira**: IPS Amazônia 2014. Belém, 2014a. 104 p.

IMAZON. **Índice de Progresso Social na Amazônia brasileira**: IPS Amazônia 2014 – *Scorecards* Estado de Rondônia. Belém, 2014b. 56 p.

IMAZON. **Índice de Progresso Social na Amazônia brasileira**: IPS Amazônia 2014 – Resumo Executivo. Belém, 2014c. 46 p.

NEVES, Josélia Gomes. Ensaio de interculturalidade: a presença indígena na UNIR. In: ALMEIDA SILVA, Adnilson de; NASCIMENTO SILVA, Maria das Graças Silva; SILVA, Ricardo Gilson da Costa (Org.) **Colonização, Território e Meio Ambiente em Rondônia**: Reflexões geográficas. Curitiba: Editora SK, 2012, v. 1, p. 139-158.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001. 178 p.

RABELLO, Antônio Cláudio Barbosa. **Produzindo a periferia**: noroeste do Brasil (1950-1960). Niterói, 1998. Dissertação (Mestrado em História – UFF)

SANTOS, Milton. Organização do espaço e organização social: o caso de Rondônia. **Boletim Carioca de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 32, p. 51-77, 1982.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa. Das margens do Madeira ao interior da floresta: percursos da formação sócioespacial de Rondônia (1970-1995). In: ALMEIDA SILVA, Adnilson de; NASCIMENTO SILVA, Maria das Graças Silva; SILVA, Ricardo Gilson da Costa. (Org.). **Colonização, Território e Meio Ambiente em Rondônia**: Reflexões geográficas. 1ed. Curitiba: Editora SK, 2012, v. 1, p. 1-24.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa. **Dinâmicas territoriais em Rondônia**: conflitos na produção e uso do território no período de 1970/2010. São Paulo, 2010. Tese (Doutorado em Geografia Humana-USP).

_____. Espaço, sociedade e natureza em Rondônia. **Revista GeoAmazônia**, Belém, n. 2, v. 1, p. 144-165, jan./jun. 2014.

THERY, Hervé. **Rondônia**: mutações de um território federal na Amazônia brasileira. 1 ed. [Curitiba]: SK Editores, [1976] 2012. 304 p.

VALVERDE, Orlando (Coord.) **A organização do espaço na faixa da Transamazônica**: introdução sudoeste amazônico e regiões vizinhas. Rio de Janeiro: **IBGE/INCRA**, 1979. v. 1.

NOTAS

1. As *company towns* – significa *cidade empresa* - representa a fundação de cidades organizadas pelas grandes companhias que desejavam ampliar os negócios com a exploração, em larga escala, de produtos naturais e minerais, como vista às exportações. Muito comum nos Estados Unidos desde o século XIX, foi introduzida na Amazônia no século XX, caracterizando-se pela organização dos equipamentos e serviços urbanos e, sobretudo, pelo monopólio e paternalismo como condição do processo social nesses núcleos urbanos. As principais *company towns*: *Fordlândia* (1927), pensada pelo famoso industrial Henry Ford, localizada no oeste do Pará. Hoje a cidade de Belterra, constituiu um grande projeto para a exploração de látex (borracha) que não subsistiu aos processos natural e social; *Serra do Navio* (1953), criada pela mineradora ICOMI, localizada no Amapá, para exploração de manganês, hoje está desativada; *Porto Trombetas* (1971), localizada no município de Oriximiná, nas margens do rio Trombetas, oeste do Pará, continua sendo um mega projeto da empresa Mineradora Rio do Norte (MRN), para extração de bauxita. Como efeito, desterritorializou comunidades quilombolas, transformando-os em trabalhadores assalariados; *Monte Dourado*, localizada no Pará, nas margens do rio Jari, é considerado o maior fracasso das *company towns*. Criada em 1983 pelo bilionário Daniel Keith Ludwig, para exploração de celulose, em função do desastre social e ambiental, conseguiu ser objeto de uma CPI no Congresso Nacional; Núcleo Carajás, localizada no município de Parauapebas, estado do Pará, está ligada ao grande projeto Carajás, a maior mina de exploração de ferro do mundo.

2. Na década de 1970 foram criados sete projetos de assentamentos rurais em Rondônia, na região dos atuais municípios de Ouro Preto do Oeste, Ji-Paraná, Cacoal, Colorado do Oeste, Jarú, Ariquemes e Guajará-Mirim. O Projeto Integrado de Colonização - PIC Sidney Girão originou o município de Nova Mamoré, na fronteira com a Bolívia.

3. Por "fofocas", entende-se um número significativo de dragas e balsas que se juntam e formam um conjunto ao longo do rio, lado a lado, quase que emendadas, para extrair o ouro de aluvião. São pequenas vilas fluviais formadas pelos garimpeiros.

4. Ainda hoje, nos parece ser esta uma situação não resolvida na cidade. No âmbito do serviço público federal, muitos dos servidores aprovados em concurso público aguardam o período mínimo de *estágio probatório* para solicitar transferência aos lugares de origem ou onde residem suas famílias. Certamente, há toda uma questão geográfica posta: distância da família, dos amigos e dos lugares que identificam o sujeito. As pessoas fazem concurso público para Porto Velho, mas não desejam moram por muito tempo na cidade. A questão do lugar e da *cidade de passagem* nos parece uma importante problemática a ser objeto de pesquisa.

5. No período de 1999/2013, o PIB de Porto Velho multiplicou oito vezes, ao passo que o de Rondônia esse resultado foi de seis vezes. Isso projetou a importância geoeconômica da cidade, que atualmente representa 37% do PIB estadual. Os investimentos diretos e indiretos das hidrelétricas do Madeira e as obras do PAC certamente incidiram no resultado.

6. Segundo Barcelos (2015) foram realizados os seguintes instrumentos de gestão urbana de Porto Velho: Plano de Ação Imediata de 1972; Plano Viário de 1979; Projeto para Cidades de Médio Porte de 1983; Plano Diretor de Porto Velho de 1987; Plano Viário de 1989; Plano Diretor de Porto Velho de 1990; Plano Diretor de Porto Velho de 2008; Plano de Mobilidade Urbana de 2012; e Novo Plano Diretor de Porto Velho de 2015, em discussão.

7. Devemos ressaltar, sob nosso entendimento, o papel das três esferas governamentais para com a cidade de Porto Velho: o governo federal teve papel preponderante na gestão do Presidente Luis Inácio Lula da Silva, quando um conjunto considerável de investimento público foi aplicado na cidade e no Estado de Rondônia, principalmente recursos de investimento social e

infraestrutura na cidade. Todavia, por incompetência do governo estadual, os recursos destinados ao saneamento básico da cidade retornaram por falta de "adequada aplicação republicana". As diversas gestões do governo estadual, todas elas com base eleitoral no interior do estado, de certa forma, negligenciaram e também discriminaram os investimentos em Porto Velho. Podemos afirmar que a cidade sofreu uma discriminação socioespacial em função, sobretudo, de seu fragmentado peso eleitoral. Por sua vez, as gestões da prefeitura de Porto Velho padecem de graves limitações administrativas e gerenciais, não conseguindo sequer aplicar adequadamente os recursos que recebem para tais investimentos, penalizando a cidade e a população em seus serviços básicos: coleta de lixo, limpeza urbana, iluminação e aspectos paisagísticos, por exemplo.

8. O Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia – IMAZON é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (Oscip), sediada na cidade de Belém (Pará), com o objetivo de produzir pesquisas e promover o desenvolvimento sustentável na Amazônia. Constitui um dos principais institutos de pesquisa amazônica, com importantes formulações na área de políticas públicas e formação profissional especializado em pesquisa regional (http://imazon.org.br/).
9. Registramos que o governo federal ampliou o Programa Minha Casa Minha Vida para o espaço rural, atendendo famílias camponesas que nunca tiveram uma política de moradia.
10. Estão incluídos nesse grupo com melhor IPS os seguintes municípios de Rondônia: Guajará-mirim (64,66), Espigão D'Oeste (63,96), Pimenta Bueno (66,57) e Pimenteiras do Oeste (69,14).
11. Ressalta-se que mesmo reconhecendo a relevância científica, social e política da criação de um curso para atender e formar professores indígenas, setores conservadores da UNIR se recusaram a apoiar a ação acadêmica. Não foi um processo tranquilo, ao contrário, exigiu ações políticas dos indígenas para garantir sua presença na universidade.
12. Muitos textos publicados, na internet, sobre a história de Rondônia, são recorrentes aos fatos mais gerais, não apresentam referências bibliográficas, o que dificulta maior aproximação entre as informações.

SOBRE OS AUTORES

Daniel Monteiro Huertas (dmhuertas@unifesp.br)

Autor do livro *Da fachada atlântica à imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial* (Annablume, 2009), exerce o cargo de professor adjunto do Eixo Comum Multidisciplinar na Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), campus Osasco. É doutor e mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP), com graduação em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e jornalismo pela Universidade Metodista de São Paulo. Tem experiência na área de Geografia Humana, com ênfase em Geografia Econômica, atuando principalmente com temas relacionados à circulação, transportes e logística.

Dante Ribeiro da Fonseca (zeliafonseca@brturbo.com.br)

Docente do Departamento de História da Fundação Universidade Federal de Rondônia (UNIR) desde 1986. Possui o título de Doutor em Ciências pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Sócio efetivo da Academia de Letras de Rondônia (ACLER) e do Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia (IHGR) escrever regularmente nos jornais impressos e virtuais. Dentre os diversos trabalhos publicados destacam-se: *Estudos de História da Amazônia* volume I e *Rondônia sua História e sua Gente*.

Francilene Sales da Conceição (lenesalesgeo@hotmail.com)

Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), membro do Laboratório de Gestão do Território – LAGET e do Grupo de Pesquisa em Gestão do Território e Geografia Agrária da Amazônia – GTGA/DGEO/UNIR. Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal do Pará (UFPA/UFOPA).

Francisca Aurineide Barbosa Tamboril (fabtamboril@gmail.com)

Graduada em História (UNIPEC), mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), com a pesquisa *Espaço Urbano e Políticas Públicas: Análise do Programa de Regularização Fundiária na cidade de Porto Velho*.

Geraldo Castro Cotinguiba (gcotinguiba@gmail.com)

Doutorando em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente (PGDRA) pela Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Possui mestrado em História e Estudos Culturais pela UNIR (2014). Especialista em Educação. Graduado em

Ciências Sociais - Licenciatura e Bacharelado – pela PUC-Campinas (2009). Professor de Ciências Sociais na rede privada de Ensino Superior e Médio. Professor substituto lotado no Departamento de Ciências Sociais da UNIR. Vice-líder do Grupo de Pesquisa Migrações, Memória e Cultura na Amazônia Brasileira - MIMCAB-UNIR.

José Júlio Ferreira Lima (jjlimaufpa@gmail.com)

Graduado em Arquitetura pela Universidade Federal do Pará (1986), Mestre em Arquitetura - Fukui University, Japão (1991), Mestre em Desenho Urbano - Oxford Brookes University, Grã Bretanha (1994) e Doutor em Arquitetura - Oxford Brookes University (2000). Atualmente é professor associado III da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e dos Programas de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo e de Geografia da Universidade Federal do Pará. Coodenador do Laboratório Cidades na Amazônia – LABCAM. É coorganizador do livro *Belém: transformações na Ordem Urbana*, publicado na coleção Metrópoles: transformações na Ordem Urbana pelo Observatório das Metrópoles do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Desenvolve pesquisas nas seguintes temáticas: planejamento urbano, desenho urbano, desenvolvimento sustentável, habitação e políticas urbanas.

José Joaci Barboza (joacijb@unir.br)

Graduado em História (UNIR), Mestre em Geografia (PPGG/UNIR), é professor do Departamento de Educação Intercultural - DEINTER da Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Pesquisador associado ao Grupo de Pesquisa Geografia Socioambiental. Email:

José Maria Leite Botelho (jbotelho@unir.br)

Graduado em Geografia (UNIR), Mestre em Educação (UFRJ), Doutor em Educação (Unida), é professor do Departamento de Geografia. Coordenador do Laboratório de Pesquisa, Ensino e Extensão em Geografia – LAPEXGEO/DGEO/UNIR. Desenvolve pesquisas nas áreas temáticas: Ensino de Geografia, Educação Ambiental, e Gestão Ambiental.

Luciana Riça Mourão Borges (lucianarmborges@gmail.com)

Bacharel e Licenciada em Geografia pela Universidade Federal de Rondônia (UNIR), Mestrado e Doutorado pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo (PPGH/FFLCH/USP). Integrante do

Projeto DURAMAZ 2 - Determinantes das condições do desenvolvimento sustentável na Amazônia, desenvolvido em âmbito do Centre de Recherche et de Documentation sur les Amériques (CREDA/CNRS) e financiado pela Agence Nationale de Recherche (ANR). Integrante do Grupo de Pesquisa Políticas Públicas, Territorialidade e Sociedade do Instituto de Estudos Avançados da USP (IEA/USP). Sua área de atuação comporta as seguintes linhas temáticas: Geografia Humana, Geografia Política, Gestão, Dinâmicas e Ordenamento do Território, Políticas Públicas Territoriais, Hidrelétricas, Energia, Infraestrutura e Megaprojetos na Amazônia Brasileira.

Lucilene Ferreira de Almeida (lulucageo@gmail.com)

Graduado em Geografia (UFAC), Mestre em Geografia (UNESP/Presidente Prudente), Doutora em Educação (UFPR), é professora do Centro de Filosofia e Ciências Humanas (lotada no Curso de Geografia) da Universidade Federal do Acre (UFAC). Desenvolve pesquisas nas seguintes áreas: Espaço Urbano, Desigualdades Espaciais e Educacionais e Relação Cidade e Educação.

Marília Lima Pimentel Cotinguiba (mpimentel9@gmail.com)

Professora da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), instituição em que concluiu a licenciatura em Letras. Possui doutorado em Linguística e Língua Portuguesa pela UNESP/Araraquara. Mestrado em Teoria da Literatura pela UNESP/São José do Rio Preto. Exerce a função de Coordenadora do Mestrado Acadêmico em Letras da Universidade Federal de Rondônia. É líder do grupo de pesquisa Migrações, Memória e Cultura na Amazônia Brasileira.

Márcio Douglas Brito Amaral (marcioamaral@ufpa.br)

Bacharel e licenciado pleno em Geografia (2003) pela Universidade Federal do Pará, Mestre em Planejamento do Desenvolvimento - UFPA/NAEA (2005) -, Doutor em Geografia Humana - USP - (2011) e Estágio de pós-doutoramento pela Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (2014). Atualmente é professor Adjunto III da Faculdade de Geografia e Cartografia (FGC) e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Federal do Pará. Desenvolve pesquisa na área de Geografia Urbana e regional, bem como em Planejamento e políticas urbanas e regionais.

Ricardo Gilson da Costa Silva (rgilson@unir.br)

Graduado em Geografia (UNIR), Mestre em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente (PGDRA/UNIR), Doutor em Geografia Humana (USP), é professor

do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Coordenador do Laboratório de Pesquisa em Gestão do Território – LAGET/DGEO e do Grupo de Pesquisa em Gestão do Território e Geografia Agrária da Amazônia – GTGA/DGEO/UNIR. Desenvolve pesquisas nas áreas temáticas: Gestão e Dinâmica Territorial, Globalização e Políticas Públicas Territoriais, Geografia Agrária e Geografia Regional (Amazônia e-Rondônia).