



CIDADES E RODOVIARISMO NA AMAZÔNIA OCIDENTAL: análise das dinâmicas territoriais de Lábrea (Amazonas)

Cities and highway network in the western amazon: analysis of the territorial dynamics of Lábrea (Amazonas)

Ricardo Gilson da Costa Silva

Universidade Federal de Rondônia – UNIR, Rondônia, RO, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0211130944560194> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3348-9629>

E-mail: rgilson@unir.br

Viviane Vidal da Silva

Universidade Federal do Amazonas – UFAM, Humaitá, AM, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4787853604608970> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0887-7523>

E-mail: vivianevidal@ufam.edu.br

Marcelo Horta Messias Franco

Universidade Federal de Rondônia – UNIR, Rondônia, RO, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2387230391047975> ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7078-0020>

E-mail: marcelo.franco@unir.br

Marcelo Pires Negrão

Université d'Angers, rue de Rennes, Angers, Paris, França

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0647888918858310> ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1196-0878>

E-mail: marcelo.piresnegrão@univ-angers.fr

Trabalho enviado em 19 de julho de 2023 e aceito em 05 de dezembro de 2023



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.03., 2023, p.1688-1611.

Ricardo Gilson da Costa Silva, Viviane Vidal da Silva,
Marcelo Horta Messias Franco e Marcelo Pires Negrão

DOI: 10.12957/rdc.2023.77864 | ISSN 2317-7721

RESUMO

O objetivo do texto é analisar os desdobramentos do rodoviarismo que atinge a cidade de Lábrea, discutindo as questões socioeconômicas, socioambientais, no processo de expansão da fronteira agrícola que atinge o sul do estado do Amazonas. Como método e metodologia da pesquisa, foram mobilizados os conceitos operacionalizados nos estudos amazônicos sobre fronteira, frentes pioneiras, dinâmicas territoriais e rodoviarismo que, de modo geral, problematizaram as transformações estruturais amazônicas nos últimos 60 anos. Para operacionalização da pesquisa, o acesso aos dados qualitativos da agropecuária, populacional, desmatamento, configuração territorial e cartografia realizou-se a partir das bases de dados do IBGE e INPE. Os trabalhos de campo foram realizados em três municípios do sul do Amazonas (Lábrea, Humaitá e Apuí), no período de 2019 a 2022, intercaladamente. Os principais resultados indicam que o deslocamento da fronteira agrícola, combinado com a expansão rodoviária, vem transformando a região em novo polo do desmatamento e pressões nas áreas protegidas, assim como, modificando a cidade de Lábrea a partir dos fluxos econômicos e sociais impulsionados pela demanda por terras e recursos naturais, cujas modificações se fazem presentes no campo e na cidade.

Palavras chave: Cidades; Rodoviarismo; Natureza; Espacialidades amazônicas; Povos Originários.

ABSTRACT

The objective of the text is to analyze the developments of road transport that affects the city of Lábrea, discussing the socioeconomic, socioenvironmental issues, in the process of expansion of the agricultural frontier that reach the south of the state of Amazonas. As a research methodology, the concepts of Amazonian studies on frontiers, pioneering fronts, territorial dynamics and road transport were brought, which problematized the Amazonian transformations in the last sixty years. The operationalization of the research, accessing qualitative data on agriculture, population, deforestation, territorial configuration and cartography, was carried out from the IBGE and INPE databases. Field work was carried out in three municipalities in the south of Amazonas (Lábrea, Humaitá and Apuí), from 2019 to 2022, in an interspersed manner. The main results indicate that the displacement of the agricultural frontier, combined with the expansion of the road network, has transformed the region into a new center of deforestation and pressures on protected areas, as well as modifying the city of Lábrea from the economic and social flows driven by the demand for land and natural resources, whose changes are present in the rural area and in the city.

Keywords: Cities; Road transport; Nature; Amazon spatialities; Native peoples.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.03., 2023, p.1688-1611.

Ricardo Gilson da Costa Silva, Viviane Vidal da Silva,
Marcelo Horta Messias Franco e Marcelo Pires Negrão

DOI: 10.12957/rdc.2023.77864 | ISSN 2317-7721

INTRODUÇÃO

Analisar a Amazônia brasileira enquanto categoria genérica, sem considerar as especificidades de uma região que corresponde a mais da metade do território nacional, seria um risco e uma forma de se acomodar em análises superficiais e distantes da compreensão da dinâmica social em curso neste espaço geográfico.

Na região amazônica se encontram os municípios brasileiros mais extensos territorialmente, apresentando também baixa densidade populacional. Altamira, por exemplo, no estado do Pará, com seus 159.533,306 km² de extensão, é o maior município brasileiro, e apresenta algumas características semelhantes às de Lábrea, município objeto de estudo neste trabalho. Em ambos os casos, o desenvolvimento econômico e o histórico de ocupação têm relação com os rios. No caso de Altamira, o rio Xingu, e no caso de Lábrea, o rio Purus. Mas os processos que aproximam esses dois municípios, com distância rodoviária de 1.750 km, é o fenômeno da rodovia, da estrada, como eixo de transformações estruturais. Ambos tiveram suas geografias modificadas pela rodovia BR-230, conhecida como Transamazônica, com o trajeto de leste a oeste que abriu a floresta aos fluxos modeladores dos últimos 60 anos na Amazônia.

Lábrea, popularmente conhecida como a “princesinha do Purus”, o que denota que ela é um polo regional em relação aos demais municípios ao longo do rio, é também o ponto final da rodovia BR-230, eixo que atualmente vem ganhando importância, tanto nos fluxos de mercadorias, como de pessoas e de expansão da fronteira agrícola.

No presente estudo, o objetivo é analisar os desdobramentos do rodoviarismo na cidade de Lábrea, discutindo cenários em relação às questões socioeconômicas e socioambientais, no processo de expansão da fronteira agrícola e como essas questões transformam a cidade e suas relações com o mundo agrário amazônico. Analisar as recentes alterações regionais nos permite uma maior compreensão dos significados das modificações espaciais, no campo e na cidade, que se evidencia no sul do estado do Amazonas.

Como método e metodologia da pesquisa, foram mobilizados os conceitos operacionalizados nos estudos amazônicos sobre fronteira, frentes pioneiras, dinâmicas territoriais, rodoviarismo (BECKER, 2009; MARTINS, 2009; THERY; MELLO, 2005; OLIVEIRA NETO; 2015, 2020; COSTA SILVA; SILVA; LIMA, 2019) que, de modo geral, problematizam as transformações estruturais amazônicas nos últimos 60 anos.



Para a operacionalização da pesquisa, o acesso aos dados qualitativos da agropecuária, populacional, desmatamento, configuração territorial e cartografia foram produzidos a partir das bases de dados do IBGE e INPE. Os trabalhos de campo foram realizados nos municípios do sul do Amazonas, no período de 2019 a 2022, intercaladamente. A produção cartográfica, mapa em escala de 1:2.338.587, foi elaborada por meio do software QGIS, combinando dados coletados nos trabalhos de campo, com dados secundários disponibilizados nos órgãos oficiais de governo.

O trabalho está dividido em quatro seções que tratam das diferentes formas de transformação da região em análise, priorizando o município de Lábrea. Na primeira parte, discutem-se os conceitos centrais da pesquisa, contextualizando sua aplicação nos estudos amazônicos. Em seguida, a cidade de Lábrea é revisitada em sua dimensão histórica e condição fronteiriça, para, posteriormente, analisar o rodoviário nas dinâmicas territoriais da Amazônia, sendo, pois, um fenômeno estruturador da região, que atinge Lábrea. As transformações deste município combinam a cidade fluvial com o nexos rodoviário na fronteira Amazônica, em que discute o ordenamento territorial e os impactos recentes do rodoviário vinculado à fronteira agrícola.

CIDADES, FRONTEIRAS E FRENTES PIONEIRAS NA AMAZÔNIA: APROXIMAÇÕES CONCEITUAIS

As pesquisas atinentes à expansão da fronteira na Amazônia indicam particular fundamento em sua assunção urbana. Segundo vários autores, o que qualificou os processos de interiorização da região Amazônica no conjunto de expansão territorial do país, é que condição de fronteira tem nas cidades e na urbanização o alicerce da reprodução, tanto econômico, quanto da sociedade nacional, como ocorreu no antigo Território Federal de Rondônia (hoje, estado da Federação), Mato Grosso, norte de Goiás (estado do Tocantins) e sudeste do Pará (BECKER, 2009; THERY; MELLO, 2005; TRINDADE JR *et. al.*, 2009).

Os fluxos migratórios, a colonização agrícola, a expansão agropecuária e madeireira, somadas aos grandes projetos de infraestrutura regional (1960/1990), potencializaram as transformações espaciais e urbanas que atualmente configuram na floresta urbanizada. Os conceitos mobilizadores para a compreensão desses processos, a partir da década de 1960, foram as frentes pioneiras, frentes de expansão e fronteira, em seus aspectos geopolítico, social e econômico.

As frentes pioneiras, conceito desenvolvido por geógrafos europeus que estudaram o Brasil na primeira metade do século XX, especialmente na expansão paulista (Pierre Monbeig), fora operacionalizado nas pesquisas sobre a Amazônia. A centralidade do conceito corresponde à análise do



deslocamento da economia e da sociedade em novas áreas da periferia do país, observando a formação de cidades, expansão agropecuária, infraestrutura, mercado de terras, relações de trabalho e transformações na paisagem rural (THÉRY, 1976; COY, 1988). Trata-se de um conceito que analisa o deslocamento da sociedade (grupos sociais) e da economia capitalista em áreas que não tinham os elementos da modernidade nacional. Tais pesquisas ganharam atenção especial na região Amazônica, nas décadas recentes, com os estudos sobre a colonização agrícola (Rondônia, Mato Grosso e Pará), polos minerais e energéticos (Pará), agropecuários (Rondônia e Mato Grosso), expansão das estradas – a exemplo da rodovia BR-230 Transamazônica – e integração regional, expansão urbana e crescimento das cidades, dentre tantos temas. As contribuições principais foram nos aspectos teórico-metodológicos (pesquisa de campo, observação direta da paisagem), nos registros das emergentes configurações territoriais, nos fluxos mercantis e humanos, e à formação de novas cidades que se vinculavam ao centro dinâmico nacional, demonstrando os elementos da integração territorial brasileira.

No campo dos estudos sociológicos e antropológicos, a contribuição de José de Souza Martins sobre fronteira se relaciona à condição sócio-histórica do encontro dialético entre sujeitos desiguais, do estranhamento e dos conflitos entre mundo diferentes, cuja relação social atingiu os grupos mais fragilizados e vulneráveis da região Amazônica, seja no campo, na floresta ou na cidade. Martins (1996) se vale da perspectiva centro-periferia, descrevendo lugares distantes dos grandes centros brasileiros, os quais foram sendo penetrados pelas frentes pioneiras, aquelas capazes de criar novas sociabilidades, influenciadas pela busca de novos mercados na lógica da reprodução ampliada do capital e da sociedade nacional.

Tal concepção possibilita observar o período colonial amazônico – séculos XVI a XVIII – quando o rio Purus era “visitado” e penetrado para vias de obtenção de produtos extrativos demandados pelo centro provincial, assim como, para analisar fenômenos, tais quais, os “descimentos” de indígenas, operados com a intenção de aprisionar e escravizar mão de obra para os empreendimentos coloniais. Tais processos, ao tempo em que desestabilizavam as lógicas sociais nativas, período de certo endogenismo histórico na região, também se reproduziu com a penetração ferroviária (a exemplo da lendaria Estrada de Ferro Madeira Mamoré, construída na cidade de Porto Velho) e rodoviária, expressa na década de 1950, quando vários planos governamentais foram desenvolvidos para promover a integração nacional, superando, assim, os arquipélagos econômico-regionais historicamente vigentes no Brasil (SANTOS; SILVEIRA, 2001; OLIVEIRA NETO, 2015).



Para Valcuendes e Arruda (2009), analisando o caso brasileiro, ao compreender a expansão das fronteiras internas, observam que na formação do mapa político do Brasil, estas foram se deslocando sobre “territórios considerados não ocupados” ou pouco explorados, apesar de serem espaços territorializados por povos indígenas. Resulta, segundo os autores, que o movimento da formação territorial se dá no deslocamento das fronteiras das periferias das regiões centrais para o interior do país, processo esse ainda em curso na Amazônia.

Em nosso entendimento, corroborando com Martins (2009), essas fronteiras internas ficaram marcadas pela degradação humana, tamanha foi a violência empregada para incorporá-las aos circuitos mercantis da modernização brasileira. As chamadas frentes pioneiras, ao tempo que cristalizavam a migração rural e a ocupação de novas áreas pelos novos habitantes da Amazônia, igualmente, trouxeram doenças, processos produtivos exógenos, conflitos e estranhamentos, censuras aos costumes tradicionais, constituindo em fatores de desagregação, desestruturando sociedades inteiras, as quais foram reinseridas numa condição de marginalidade e subalternidade, como se registrou nas fronteiras contemporâneas da Amazônica, sobretudo com o processo de colonização agrícola (1960-1990).

Nesse sentido, o que qualifica a fronteira na perspectiva de Martins é o conflito social, categoria sociológica que dialoga com a de alteridade, no sentido do encontro/desencontro entre desiguais. Tais (des)encontros entre tempos históricos e visões de mundo, de valores completamente distintos, ocorreu (e ainda se manifesta) nas regiões de fronteira. Assim,

o desencontro na fronteira é o desencontro de temporalidades históricas, pois cada um desses grupos está situado diversamente no tempo da História. Por isso, a fronteira tem sido cenário de encontros extremamente similares aos de Colombo com os índios da América: as narrativas das testemunhas de hoje, cinco séculos depois, nos falam das mesmas recíprocas visões e concepções do outro (MARTINS, 1996, p. 27).

Nas situações limites, as quais os antropólogos chamam de “cultura de fronteira” e que não necessariamente irá coincidir, todavia, com a “linha geográfica de fronteira”, são lugares sociais passíveis de serem incorporados pelos centros de decisão (FAULHABER, 2001, p. 105), dado que a fronteira pressupõe uma lógica escalar, de centro-periferia. A fronteira sociológica, cultural ou da alteridade, como colocada, é proposta pelos sujeitos sociais que chegam com a intencionalidade de delimitá-la. Esses sujeitos compõem a frente pioneira, vetor social que representa o projeto colonizador e a modernidade da sociedade do capital, um projeto que chega para impor mudanças sociais profundas, que atualmente cristaliza-se nas visões e discursos do agronegócio para com a Amazônia, especialmente na relação com os povos indígenas, comunidades tradicionais e território protegidos. Dessa maneira:



A frente pioneira é mais do que o deslocamento da população sobre 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 (MARTINS, 1996, p. 29).

A depender da lacuna existente entre os distintos tempos históricos envolvidos, o processo de expansão das frentes pioneiras tende a expressar, em nome da modernização e da mudança social, muita violência, produzindo desfiguração social e um quadro de desigualdade crônica. A situação de fronteira, assim descrita, conduziu milhares de pessoas para a marginalidade nas diversas frentes de deslocamento no Brasil.

Cabe destacar, por último, no tocante a essas breves considerações atinentes à categoria analítica “fronteira”, um aspecto crucial é a viabilização da estruturação no espaço geográfico. Sem a evolução da técnica, seria impossível que o projeto colonizador se viabilizasse. Desse modo, na perspectiva da geografia política, a fronteira expressa o projeto de organização espacial do Estado, instituindo agências, políticas públicas e um conjunto de transformações técnicas que alteraram a composição orgânica do espaço regional. Cabe especial atenção ao projeto rodoviário planejado, implantado e potencializado na Amazônia, no qual as rodovias BR-364 (Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco), BR-163 (Cuiabá-Santarém), BR-010 (Belém-Brasília), BR-319 (Porto Velho-Manaus) e, especialmente, BR-230 (Transamazônica), serviram, não somente como frente de expansão agropecuária, mas como, eixos de centralidades urbanas. Certamente, no sul do estado do Amazonas, esse processo se acelera como as transformações urbanas e econômicas e, como objeto de estudo, analisaremos os impactos do modal rodoviário no município de Lábrea, situação de uma típica fronteira amazônica.

CIDADE DE LÁBREA E SUA CONDIÇÃO NA FRONTEIRA AMAZÔNICA: DE VILA DO CORONEL ÀS ENCRUZILHADAS CONTEMPORÂNEAS

Município localizado entre três estados da federação – Amazonas, Acre e Rondônia, na região norte do Brasil, em sua porção mais a oeste, próximo ao Peru e à Bolívia, Lábrea é uma cidade onde muitas fronteiras se encontram, de maneira que a sua condição fronteira, de certa forma, está dada desde a sua fundação, há 137 anos.

A região de Lábrea permaneceu por muitos anos, relativamente, livre das frentes coloniais, quando a bacia hidrográfica do Purus começava a ser frequentada com mais intensidade, na segunda metade do século XIX, por exploradores como João Cametá, Serafim da Silva Salgado e Manuel Urbano



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.03., 2023, p.1688-1611.

Ricardo Gilson da Costa Silva, Viviane Vidal da Silva,
Marcelo Horta Messias Franco e Marcelo Pires Negrão

DOI: 10.12957/rdc.2023.77864 | ISSN 2317-7721

da Encarnação (FERRARINI, 1976), além de Antônio Pereira Labre, o maranhense que acabou por ter sua trajetória pessoal imbricada à formação do município de Lábrea (ROCHA, 2016).

Desse modo, abrem-se caminhos para a chegada de levas de migrantes nordestinos a essa grande área ao sul do vasto espaço no qual os antigos Tratados de Madrid e Santo Idelfonso estabeleceram “fronteiras traçadas às cegas” (CRAVEIRO COSTA, 2005, p. 67 *apud* GABRINO, 2016, p. 24), que foram definidas com mais precisão conforme a ocupação foi acontecendo, o que acirrou disputas territoriais. É importante salientar que antes do tratado de Ayacucho de 1867, assinado por Brasil e Bolívia, uma grande parcela do que hoje faz parte o território de Lábrea pertencia a países de colonização espanhola (Peru e Bolívia).

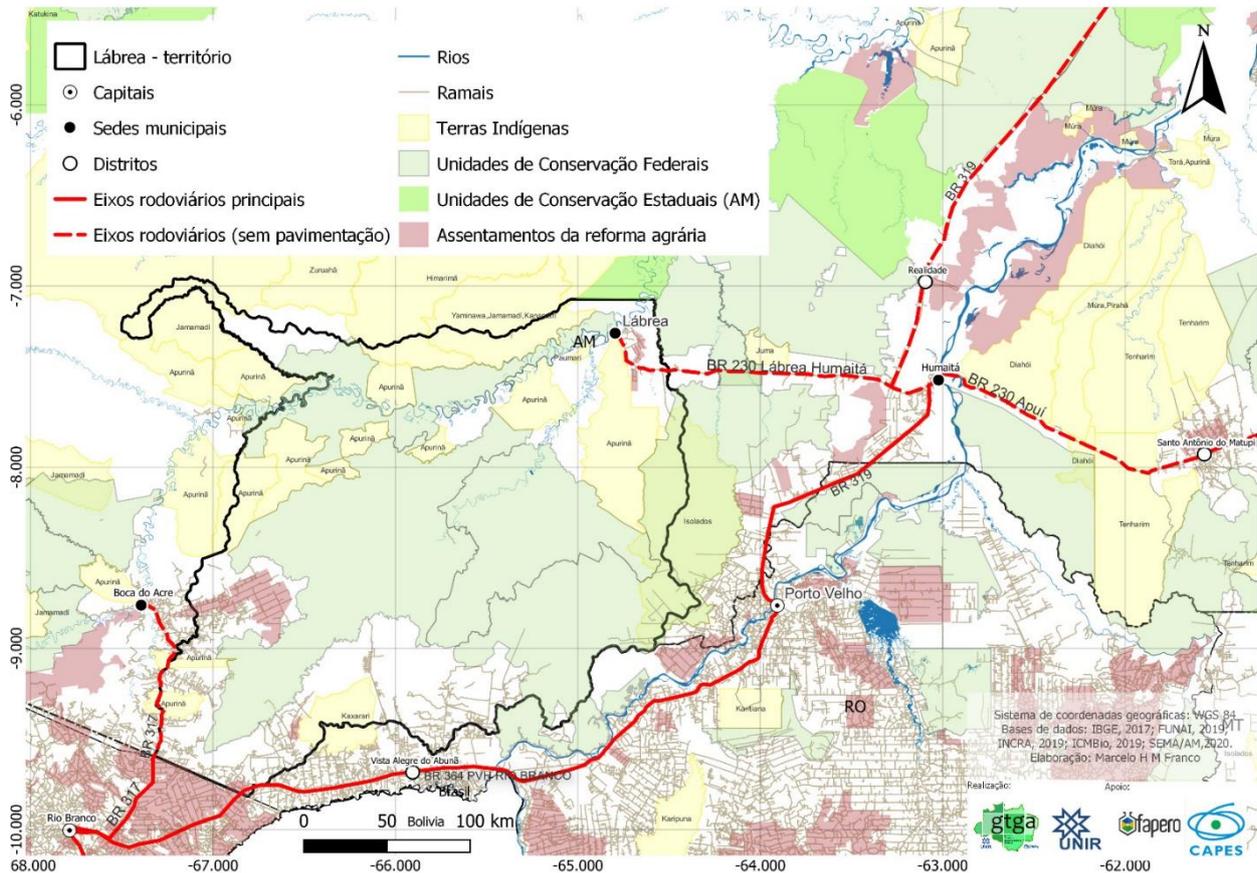
As consequências da abertura da fronteira seringalista foram avassaladoras para as populações autóctones do vale do Purus, um verdadeiro holocausto colonial já vivenciado em outras regiões do Brasil Colônia. No Purus, assim como foi no Acre, a ocupação seringalista foi decisiva na definição dos limites territoriais do Brasil Império, que veio a se consolidar somente no ano de 1903, com o tratado de Petrópolis, no período republicano (ALVES, 2005).

O Coronel Labre, apresentado como o fundador da cidade, depois de algumas expedições, veio a se fixar em uma localidade batizada como Freguesia de Nossa Senhora de Nazaré do Ituxi, no ano de 1871, núcleo de povoamento que 10 anos mais tarde se tornara município, desmembrando-se de Manaus. No ano de 1886, realizou-se a solenidade de inauguração da comarca, fixando como marco de referência para comemoração do aniversário da cidade (FERRARINI, 1976, p. 38).

Diante do histórico de definição territorial, é possível pontuar quatro aspectos histórico-geográficos que posicionam o município de Lábrea na condição de fronteira (Figura 1), em sentido ampliado: (1) Fronteira territorial com dois estados da Região Norte do Brasil; (2) Fronteira de recursos naturais; (3) Fronteira da violência e (4) Fronteira sociobiodiversidade.



Figura 1: Configuração territorial do município de Lábrea na Amazônia Sul-Occidental (2023)



Fonte: elaborado pelos autores (2023)

Em primeiro lugar, sua localização limítrofe aos estados do Acre e Rondônia apresenta, como consequência, debilidade da presença de instituições de Estado, das limitações de continuidade de políticas públicas, fragilidades institucionais no enfrentamento da violência contra a pessoa humana, sobretudo, nas questões atinentes às disputas por terra e territórios, recursos naturais e preservação ambiental, principalmente em terras da União. O conjunto de problemas sociais, igualmente, dificulta o acesso ao sistema de justiça, segurança pública, políticas de extensão rural, saúde, educação e infraestrutura.

A região conhecida como sul de Lábrea é acessada por meio dos distritos do município de Porto Velho, ao longo da região denominada de Ponta do Abunã, no eixo da rodovia BR-364, cujos ramais abertos em ligação com a rodovia adentram as áreas protegidas no município de Lábrea. A rodovia BR-364 conecta

as capitais dos estados de Rondônia e Acre, de modo que a Ponta do Abunã foi por muitos anos zona de litígio entre essas duas unidades da federação (ALMEIDA, 2016; SANTANA, 2020).

Em segundo lugar, vem a sua condição de fronteira de recursos naturais, dado às áreas de floresta, rios, pesca e caça, e pressão da fronteira agrícola que anualmente se desloca à região sul do Amazonas. Lábrea se insere entre as cidades amazônicas, as quais Becker chamou, na década de 1970, de “grande fronteira de recursos naturais” (BECKER, 2009), ou seja, um grande quintal extrativo, local de onde tudo se pode extrair em abundância, sobretudo, produtos das economias neoextrativas (madeira, pecuária, grãos, minérios, mercado de terras, energia elétrica).

O município parece ter herdado do período colonial essa condição fronteira de recursos naturais, quando já no século XVIII, o rio Purus era acessado por exploradores, via rio Solimões, para expedições de coleta de produtos da flora e fauna. Os principais produtos foram o cacau, salsaparrilha, óleo de copaíba, carne de caça e de tartaruga (e outras várias espécies de quelônios), retirando-se também a gordura animal, que era utilizada na iluminação pública da cidade de Manaus (KROEMER, 1985, p. 30).

Um terceiro ponto que merece atenção referente à condição fronteira de Lábrea é situação de violência à pessoa humana, ou seja, a violência sendo utilizada como modo de expressão de conflitos, sobretudo fundiários, mas também, pela exploração dos recursos naturais, como lagos, castanhais, açaçais, etc. Consequência dos dois fatores anteriores, a violência no sul do estado do Amazonas está generalizada, manifestando-se de forma explícita ou mesmo simbólica nas relações sociais do cotidiano, que estão permeadas tanto pelo racismo estrutural, quanto pela injustiça ambiental.

Contemporaneamente, no sul do Amazonas produz-se a fronteira de expansão do agronegócio, constituindo-se em zona de atração de grilagem de terras públicas e especulação fundiária, garimpo, atividade madeireira, pressões e invasões de terras públicas destinadas, a exemplo das Terras Indígenas (TI) ou Unidades de Conservação (UC). Em termos de áreas protegidas, por mais qualificada e normatizada seja a sua classificação no Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), como Reservas Biológicas ou Parques Nacionais, várias UC estão invadidas e as ações criminosas não estão sendo fiscalizadas adequadamente pelos órgãos públicos, ampliando o espaço da agrobandidagem (COSTA SILVA, 2022).

Ademais, outras modalidades de crimes estão em expansão na região, sobretudo as facções criminosas transnacionais, cuja principal atividade econômica é o narcotráfico (COUTO, 2019). Aos problemas atuais de violência expresso nas estatísticas e páginas policiais, quando não subnotificados, soma-se o aspecto de uma cultura de violência enraizada na sociedade, herança do autoritarismo e do



militarismo tão exacerbados em zonas de fronteira, principalmente em períodos de fragilidade democrática. A sensação de impunidade, inoperância e a debilidade de investimentos na área da segurança pública são agravantes desta situação de permanente insegurança.

Não poderíamos deixar de citar, por último, uma característica de Lábrea como município amazônico em sua condição de fronteira de proteção da sociobiodiversidade. Com aproximadamente 73% do território configurados em Terras Indígenas homologadas e Unidades de Conservação federais decretadas a partir do ano de 2008¹, Lábrea encontra-se, no início do século XXI, na arena de debates entre modelos de desenvolvimento, opondo os que desejam a continuidade da expansão da fronteira gestada na região desde a década de 1960, com aberturas de estradas, sem qualquer tipo de licenciamento ambiental ou mesmo consultas aos povos indígenas e comunidades tradicionais, e àqueles que defendem um modelo de desenvolvimento socioambiental, com uso sustentável da floresta, investindo no manejo dos recursos naturais com segurança fundiária e sociobiodiversidade. Trata-se do encontro e estranhamentos de perspectivas e territorialidades diferentes, por vezes, antagônicas.

RODOVIARISMO E AS DINÂMICAS TERRITORIAIS NA AMAZÔNIA

A literatura especializada nos processos de transformações territoriais na Amazônia e nos estudos ambientais, indicam que as rodovias e estradas causam grandes consequências nas paisagens rurais e nas dinâmicas socioeconômicas pré-existentes, sobretudo, quando tais grandes obras, ou podemos dizer grandes objetos técnicos, modificam a composição orgânica do espaço regional, fruto de estratégia geopolítica desenhada longe dos lugares onde causarão o impacto (SILVA; COSTA SILVA; LIMA, 2019). Todo o planejamento de integração da Amazônia foi idealizado em gabinetes militares, seguindo os preceitos de povoamento, integração regional, desenvolvimento econômico, mas, sobretudo, o de segurança das fronteiras (KOHLHEPP, 2002; NOGUEIRA; OLIVEIRA NETO, 2017).

As rodovias são importantes vetores de comunicação, servindo para encurtar distâncias, facilitar o fluxo de bens, mercadorias e serviços, redução de custos e integração, ainda que relativa, de lugares, então isolados, aos centros econômicos mais desenvolvidos, resultando na influência destes centros dinâmicos nas periferias regionais. Quando desenvolvidas de maneira espontânea, não deixam de

¹ São 12.779,09 Km² de Terras Indígenas homologadas inscritas dentro do território municipal, com mais 36.954,3 Km² de Unidades de Conservação federais somando 49.733,39 km² de áreas protegidas no município de Lábrea, que tem área total de 68.262,68 km² (IBGE, 2023; FRANCO, 2011).



expressar o desejo da comunidade local em estabelecer uma ligação mais eficiente com a vizinhança, facilitando as trocas comerciais, “constituindo-se em um fluxo oriundo de diversos anseios, sejam eles econômicos, políticos, sociais e culturais” (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2019, p. 22), como se observa em várias manifestações dos municípios amazonenses localizados no rio Madeira, que demandam uma ligação terrestre com capital Manaus, utilizando, assim, a rodovia BR-319.

O Estado e as corporações atuam como catalisadores de tais anseios sociais, uma vez que são agentes com capacidade de investimento em grandes projetos, seja de abertura, pavimentação ou manutenção dessas vias, consolidando as redes de circulação anteriormente existentes. Assim, os arranjos espaciais são redefinidos, tendo como função a circulação de pessoas e mercadorias, ampliação das atividades produtivas e reprodução do capital agropecuário.

Figura 2: Configuração territorial do município de Lábrea na Amazônia Sul-Ocidental (2023)



Fonte: elaborado pelos autores (2023)

No caso da BR-230, a rodovia Transamazônica, a despeito dos problemas já conhecidos nas tentativas anteriores de abertura de estradas na Amazônia, sua concepção fez parte do projeto geopolítico militar do Estado brasileiro assentado no discurso da integração nacional. Originalmente concebida como um corte transversal no território nacional de leste à oeste, a estrada com seus 5.662,60 km planejados

acabou por interligar frentes pioneiras como as do norte do estado de Goiás (hoje, Tocantins), sudeste do Pará ao sul do estado do Amazonas, iniciando no município de Cabedelo (Paraíba), chegando até a cidade de Lábrea (Figura 2) (OLIVEIRA NETO, 2015; COSTA SILVA *et. al.* 2019).

Oliveira Neto (2015, p. 293) assinala que, para aprovar a construção da Transamazônica, o governo militar “forjou uma justificativa, apoiada em uma ampla divulgação dos problemas da região Nordeste, relacionados às secas e às disponibilidades de terras na Amazônia”. Corroborando com esse argumento, Campos (2021) acrescenta que a tomada do poder no Brasil, pelos militares, envolveu grandes empresários que, na Amazônia, resultou na participação e na propaganda dos chamados grandes projetos de integração regional, dentre eles, rodovias, mineração, agropecuária, hidrelétrica e colonização.

Com um direcionamento geopolítico bem elaborado e a máquina de propaganda do governo militar exaltando tanto o regime, quanto as empresas privadas envolvidas², a abertura das rodovias na Amazônia, vendida por *slogans* como “integrar para não entregar”, justificou o avanço do capital privado na região “com vastas possibilidades de exploração de riquezas existentes no local” (CAMPOS, 2021, p. 71). Ressalta-se ainda que, por transpassar, estrategicamente, locais próximos aos grandes polos de mineração da Amazônia, como Carajás, Serra Pelada e a bacia dos rios Tapajós e Madeira (nos estados do Pará e Amazonas), o traçado da Transamazônica serviu, posteriormente, para facilitar a exploração de jazidas de minerais como estanho, manganês, bauxita, níquel, minério de ferro e ouro nas zonas minerárias previamente mapeadas. Por conseguinte, a concentração fundiária, com a aquisição de grandes estoques de terras públicas por empresas e bancos privados, fez explodir a violência no campo, com evidentes episódios de massacres contra povos indígenas, trabalho escravo e impactos socioambientais no entorno destas grandes infraestruturas.

Na década de 1970 se materializou na Região Amazônica o poder estatal, com a participação de empresas privadas, implementando, sem maiores preocupações sociais, muito menos ambientais, a prometida “integração nacional”. No âmbito local e regional, de certa forma, esse processo se mostrou problemático e incompleto, mas independentemente das limitações dos projetos de colonização e mesmo o rodoviário, estes limitados pela intensidade do regime pluvial, com o seu colapso sacramentado com a crise do petróleo em 1974 (CAMPOS, 2021, p.78), pode-se afirmar que foi alcançado o propósito

² Segundo Campos (2021), o perfil dessas empreiteiras é o de empresas familiares surgidas em períodos anteriores e crescendo no período em que as políticas públicas de infraestrutura e industrialização demandaram obras estruturais como foi no governo JK. Assim, nomes como Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Mendes Júnior, saíram da esfera regional de atividades para alcançarem projeção nacional.

de captura da Amazônia para o centro das decisões políticas do país, dinamizando fortemente a economia nacional (NOGUEIRA; OLIVEIRA NETO, 2017).

Em agosto de 1970, os jornalistas Fernando Moraes, Ricardo Gontijo e Roberto Campos encontraram muitas dificuldades ao tentarem percorrer os mais de 5.000 quilômetros da Transamazônica, em uma caminhonete da época. Os jornalistas assim descreveram a cidade de Humaitá, último ponto da Transamazônica que conseguiram alcançar sem a necessidade de recorrer ao transporte aéreo:

Humaitá é uma cidade entre a decadência e o progresso. Já teve asfalto e hoje é toda de terra, por falta de serviços de conservação; é também ponto de ligação entre Manaus e Porto velho, mas a estrada é intransitável por falta de pontes no trecho que liga a Porto Velho; tem hospital inteiramente equipado, mas não tem médicos para fazê-lo funcionar; tem prefeito e prefeitura, mas não tem orçamento municipal, vivendo da arrecadação estadual. Os 1.700 habitantes da cidade e os 22.000 do município têm uma das mais baixas rendas per capita da região: 70 cruzeiros. Quase toda a população trabalha na extração de seringa, castanha e sorva, trabalham o tempo todo sem parar, aos sábados ou domingos, e ganham em média, cada um, quatro cruzeiros por dia. Humaitá já foi a “Princesa do Madeira”, hoje não passa de uma vilazinha decadente com sete ruas de terra, muita fome, e iluminação elétrica das cinco da tarde à meia-noite” (MORAES; GONTIJO; CAMPOS, p. 39-40).

A despeito das críticas ao projeto militarista de incentivo ao fluxo migratório entre duas regiões igualmente miseráveis do Brasil, não seria exagero afirmar que a ideologia do rodoviarismo, com sentido de liberdade de ir e vir, atrelando-se à noção de desenvolvimento econômico, com elevado valor das terras no entorno das estradas, vigorou pelas décadas seguintes, servindo como argumentos grupos políticos locais como promessas de campanha e de idealização do espaço regional (NOGUEIRA; OLIVEIRA NETO, 2017).

Contemporaneamente, a construção da ponte sobre o rio Madeira, interligando a cidade de Porto Velho à Humaitá, sul do estado do Amazonas, constitui mais uma grande obra que atende as demandas políticas e econômicas regionais. Com 975 metros de extensão, foi inaugurada em 2014, ampliando os fluxos na Amazônia sul-ocidental, cujas modificações mais evidentes podem ser observadas na morfologia e dinamismo urbano da cidade de Humaitá. Para uma obra simbólica, dada a leitura de integração, inicialmente o Congresso Nacional propôs batizar a referida obra como Ponte Rondon-Roosevelt, em homenagem à expedição realizada pelo ex-presidente norte-americano 100 anos antes. Tais encaixes terrestres possibilitaram, por exemplo, a chegada da rede de comunicação importante, como a fibra óptica, equivalente à rede de telégrafos que deu notoriedade ao marechal brasileiro que inspirou o nome do Território Federal, hoje, estado de Rondônia.



Em Humaitá está o entroncamento entre os eixos da BR-319, que conecta Porto Velho à Manaus e à BR-230, que liga à Lábrea. A dinâmica entre a capital rondoniense e Humaitá vem transformando a geografia regional entre as duas cidades amazonenses, em função da expansão da fronteira agrícola articulada pelo circuito rodoviário. Nas imagens seguintes, no ano de 2022, constata-se o estado atual da rodovia no trecho Humaitá – Lábrea, atravessando o território do município de Canutama. Mesmo em situação precária, não asfaltada, pontes de madeira e balsa no percurso, a Transamazônica tem fluxo diário de ônibus de passageiros (Lábrea – Porto Velho), caminhões repletos de mercadorias, carros e motos (Figura 3).

Figura 3: Travessia de balsa na rodovia Transamazônica, município de Canutama - AM, entre Lábrea e Humaitá (2022)



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Nas condições climáticas amazônicas, o não asfaltamento da BR significa ter muito barro, lama e atoleiros no período chuvoso, e muita poeira, na estiagem. Esse curto trecho de 215 km da Transamazônica, entre as duas cidades do sul amazonense, tem, contudo, a sua melhor condição em infraestrutura desde a inauguração na década de 1970. Com aportes financeiros constantes do governo federal, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes – DNIT, que mantém certa logística na área (garagem de acesso à estrada, maquinaria e equipamentos), bem como, funcionários de empresa

terceirizada. Em anos recentes a estrada tem recebido manutenção com terraplanagem e aplicação de cascalho que, por sua vez, acelera os fluxos socioeconômicos na região.

Por fim, ainda que pontualmente, não poderíamos deixar de comentar a respeito da marca do autoritarismo nos povos indígenas que “estavam no caminho da estrada”. Os Tenharim, Parintintin, Juma e Jahui, especificamente no trecho entre as cidades de Humaitá e Lábrea, sofreram também com o fluxo de trabalhadores e migrantes que vieram na esperança de melhorias de vida, como em tantas vezes na história do Brasil, deslocados, cedendo sua força de trabalho numa relação totalmente assimétrica com o capital e o Estado.

Para Simões e Valentini (2020, p. 13), presente na memória dos indígenas, cuja tradição oral é forte, estão as cenas de violência, doenças, desorganização dos modos de vida e impactos culturais e territoriais. A extração desenfreada de recursos naturais, caça, pesca, mineração, apresentam impactos presentes nos territórios tradicionais, mesmo com as terras indígenas plenamente demarcadas. Segundo Peggion (2022), a rodovia, ou “caminho grande”, como os indígenas Tenharin a chamam, reconfigurou completamente a espacialidade das aldeias que passaram a se situar nas margens da estrada, distanciando-se dos rios, como o Marmelo, o que implicou também na ressignificação de rituais importantes desse povo como o Mbotawa³.

Muitos Tenharin foram aliciados para o trabalho na abertura da estrada, sendo levados a ajudar inclusive na aproximação com remanescentes do povo Jiahui, outro povo profundamente afetado pelo empreendimento e com histórico de agressões por agentes do Estado, representado pelo extinto Serviço de Proteção aos Índios – SPI. Nesse sentido, a ditadura militar representou a continuidade de um pesadelo:

Os Jiahui sofreram profundamente as agruras do contato com a sociedade brasileira, em particular com a ditadura militar. Acossados pela chegada do maquinário que abria a Transamazônica, não viram outra alternativa que não aceitar o contato. Como solução dada, na época, foram levados para viver junto aos Tenharin do rio Marmelos. Antes disso, provavelmente diversos membros dos Jiahui já estavam dispersos pela região. Tratados como escravos por José Garcia de Freitas do SPI, foram obrigados a trabalhar na própria terra em troca da sobrevivência durante largos anos. É bem provável que os Jiahui levados a viver com os Tenharin tenham sido os últimos remanescentes que tinham pouquíssimo contato com a sociedade nacional. A chegada da estrada ganhou contornos de acontecimentos míticos nas narrativas dos Jiahui, como se fosse (e efetivamente foi) o prenúncio de uma tragédia (PEGGION, 2022, p. 12).

³ O autor destaca que a memória coletiva desse povo é viva e dinâmica e seus referenciais topográficos estão ao longo de seu território, presentes, e passíveis de ressignificações (p. b21).

Os conflitos sociais decorrentes da abertura da BR-230 na região jamais foram equacionados, permanecendo ora em estado de latência, às vezes despercebidos, eclodindo de tempos e tempos, às vezes, de forma bem violenta. Em pesquisa de campo realizada em 2022 na região, os grupos indígenas indicaram que as pressões econômicas aceleram com o crescimento da fronteira agrícola, cujas terras protegidas são alvos, primeiramente, dos madeireiros que, por vezes, estão associados à indústria da grilagem do agronegócio. Com as notícias de pavimentação da rodovia Transamazônica, tais processos cresceram vertiginosamente, de modo que alguns indígenas não se sentiam seguros a vigiar coletivamente o território, dado o estado de criminalidade contra a pessoa humana e a total ausência de Estado.

LÁBREA: DA CIDADE FLUVIAL AO NEXO RODOVIÁRIO NA FRONTEIRA AMAZÔNICA

Pela sua localização na margem direita do rio Purus, em direção à Manaus, Lábrea é uma cidade de tradição ribeirinha, um espaço ribeirinho. Nos portos da cidade embarcam e desembarcam mercadorias de diversos tipos: bens primários oriundos da agricultura de várzea, como feijão, melancia, tabaco; produtos do extrativismo, como o pescado e a castanha; fluxo de passageiros que viajam nos grandes barcos ou recreios e que fazem, assim como as grandes balsas, o transporte de mercadoria. De Manaus chegam produtos industrializados, alimentos processados, eletrodomésticos, motos e automóveis.

Nos portos fluviais de Lábrea também podem ser vistas as canoas e batelões dos ribeirinhos, dos pescadores, dos extrativistas e dos indígenas que se deslocam de suas comunidades e territórios para comercializar seus produtos e buscarem bens e serviços na sede municipal. Voadeiras e lanchas rápidas também frequentam os portos e os postos de gasolina fluviais, com preços bem mais elevados que os praticados nas demais capitais regionais. Seus proprietários geralmente são comerciantes da cidade ou órgãos de governo, que realizam trabalhos nas comunidades do interior.

No município de Lábrea estão circunscritas duas reservas extrativistas, a Resex Médio Purus e a Resex Ituxi, além de 15 Terras Indígenas, territórios dos povos Paumari, Jarawara, Jamamadi, Kaxarari e Apurinã, e, aos menos, três povos considerados como isolados, identificados pela Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai). Também há uma Floresta Nacional e um Parque Nacional, a FLONA Iquiri e o PARNA Mapinguari, com grandes partes de seu território na área do município de Lábrea. Há, finalmente, projetos de assentamentos do INCRA, dois às margens da BR-230, próximos à sede municipal, sendo o PA



Umari e PA Pacιά, e um grande assentamento na fronteira com o município de Boca do Acre, o PA Monte, que está invadido por grileiros, fazendeiros, migrantes e funcionários públicos. Soma-se o Projeto de Desenvolvimento Sustentável (PDS) Gedeão, limítrofe à TI Kaxarari e o PA Santo Antônio do Peixoto, na divisa com o estado do Acre.

Conforme Figura 1, referente à configuração espacial de Lábrea, verifica-se que o ordenamento territorial do município, com seus 68.262,680 km² de extensão territorial, na área sul/sudoeste apresenta alta vulnerabilidade em função das pressões sociopolíticas proveniente dos estados vizinhos (Acre e Rondônia), justamente sobre as terras não destinadas e áreas protegidas, o que causa severo impacto ambiental, sobretudo, o desmatamento.

A população do município de Lábrea é atualmente de 45.448 habitantes (IBGE, 2023), um incremento de 17,32% em relação ao Censo Demográfico 2010, ou seja, acrescentou 7.874 pessoas. Sua densidade demográfica é de 0,67 hab/Km² (IBGE, 2010), e o IDH de Lábrea, ano de 2010, era de 0,531, considerado baixo.

Com um PIB per capita de R\$11.856,93, o município comporta 328.300 cabeças de gado (IBGE, 2021). O percentual de dependência de receitas oriundas de fontes externas do município é de 95,8%, e a proporção de pessoas ocupadas em relação à sua população total é de apenas 4,6%. Cerca de 52% dos domicílios de Lábrea vivia com um rendimento mensal de até meio salário mínimo por pessoa, no ano de 2010. Quanto à frota de veículos, esta vem crescendo expressivamente nos últimos anos, chegando a 3.048 no último levantamento. Destes, 2.470 são motos, entre motocicletas e motonetas, 225 caminhonetes e 220 carros, para citar os três mais utilizados (IBGE, 2022).

A cidade de Lábrea, alcançada pela rodovia BR-230 no ano de 1974, só instalou o terminal rodoviário 48 anos depois da cerimônia de inauguração do último trecho da Transamazônica, que contou com a presença do presidente Garrastazu Médici. O terminal rodoviário (Figura 4) está localizado na “entrada” da cidade, no início de um pequeno trecho de 11 km pavimentado da rodovia, estando a menos de 2 km da “beira” do rio Purus.



Figura 4: Inauguração da rodoviária de Lábrea



Fonte: Jornal a Crítica de Humaitá

É emblemático, como observado em muitas áreas amazônicas, que a estrada simbolicamente expressa um movimento da cidade “virando as costas” para o rio⁴, indicando que a dinâmica de fluxos fluviais cede a emergente e acelerada lógica rodoviária. É inegável que na zona de influência dos eixos rodoviários das rodovias federais BR-230 e BR-364, que abarcam as regiões norte de Rondônia, sul do Amazonas e o leste do Acre, vem sendo dinamizada por projetos de infraestruturas que buscam acelerar a exportação de *commodities*, sobretudo a soja e a pecuária de corte, cujo acesso à hidrovia do Madeira e à expectativa de ligação ao Pacífico estimulam a ocupação recente do sul do Amazonas.

Soma-se a inacessibilidade da malha aeroviária para parcelas da população devido as altas tarifas das passagens aéreas, sendo, pois, um fator a se considerar quando se observa o aumento do fluxo rodoviário nos últimos anos. A modernização de terminais rodoviários importantes, como o de Rio Branco e a atual reforma do terminal de Porto Velho, sinalizam que a força da economia da fronteira agropecuária dinamiza as economias regionais. Os deslocamentos humanos se voltam para as estradas, enquanto os rios passam a ser modais secundários, ligando locais e cidades sem comunicação terrestre.

⁴ O observador social que perambula pelas cidades amazônicas pode observar claramente que as catedrais da Igreja Católica, normalmente presentes no processo de colonização desses espaços, estão sempre viradas para os rios – o Purus, o Madeira, o rio Juruá, e assim por diante.

No caso de Lábrea, muito embora o asfalto não tenha chegado à estrada, o incremento no fluxo de passageiros e cargas não deixa de acompanhar o que vem acontecendo na região. A inauguração do terminal rodoviário consolidou um fluxo que já vinha ganhando força. Atualmente, cinco empresas operam na cidade e as viagens são diárias com ônibus partindo de manhã e à noite para Manaus, Humaitá, Apuí e Porto Velho, principalmente.

Os significados das rodovias no sul do estado do Amazonas expressam o movimento de captura do espaço regional para os fluxos econômicos da fronteira agrícola, madeireira, mineral, energética e do mercado de terras. Se nas décadas de 1980/1990 esse processo estava estagnado ou pouco operacional, nas décadas iniciais do século XXI acelera-se a expansão da fronteira, reproduzindo os mesmos elementos mobilizadores dos processos pretéritos de incorporação de novas áreas rurais aos circuitos mercantis.

As dinâmicas territoriais contemporâneas de Rondônia, assim como os vetores de modernização agrícola do Mato Grosso, alcançaram o sul do Amazonas. As cidades de Lábrea, Humaitá e Apuí, cada vez mais se conectam às dinâmicas econômicas de expansão agrícola e os resultados desse processo impõem tanto transformações em sua morfologia urbana, quanto cada vez mais o nexo rodoviário/fronteira assume proeminência na dinâmica econômica, distanciando no nexo cidade/rio da lógica do extrativismo comunitário.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com seus 136 anos completos deste a instalação da vila como município, Lábrea inaugurou seu primeiro terminal rodoviário no dia 07 de março de 2022, algo simbólico e representativo de uma tendência provavelmente irreversível e presente em muitas cidades amazônicas que passaram a se voltar para as estradas, “virando as costas” para os rios.

Como analisado, o deslocamento da fronteira agrícola na Amazônia e os processos de transformações espaciais das cidades são mais acelerados na medida em estradas e rodovias, enquanto fenômenos de aceleração do espaço-tempo acentuam as dinâmicas territoriais nas sub-regiões amazônicas que ainda não foram atingidas estruturalmente pela modernização econômica.

O sul do Amazonas se converte na nova região da Amazônia Ocidental que vivencia as dinâmicas da fronteira agrícola, dos conflitos socioterritoriais, dos estranhamentos e dos desencontros. As cidades, por sua vez, tornam-se o *locus* das centralidades econômicas, dado os fluxos sociais que mobilizam suas dinâmicas, seja com a expansão comercial, com os novos condomínios fechados e comércios



agropecuários, dentre outras alterações. O campo, por sua vez, torna-se o espaço do desencontro, do estranhamento e dos conflitos, dado que a fronteira ignora os direitos territoriais dos povos indígenas e comunidades tradicionais, invadindo os territórios protegidos.

AGRADECIMENTOS

Para realização da pesquisa, agradecemos o apoio institucional das instituições: Fundação de Amparo ao Desenvolvimento das Ações Científicas e Tecnológicas e à Pesquisa do Estado de Rondônia – FAPERÓ; Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas – FAPESAM; Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES; Programa de Pós-graduação Mestrado Interdisciplinar Profissional em Direitos Humanos e Desenvolvimento da Justiça – DHJUS/UNIR.

REFERÊNCIAS

A CRÍTICA DE HUMAITÁ. **Lábrea ganha ‘novo’ terminal rodoviário’ em comemoração aos seus 136 anos, nesta segunda feira (07)**. Humaitá AM, 07/03/2022. Disponível em: <https://acriticadehumaita.com.br/labrea-ganha-novo-terminal-rodoviario-em-comemoracao-aos-seus-136-anos-nesta-segunda-feira-07/> Acesso em 05 mai. 2023.

AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS. **Ponte sobre o Rio Madeira, entre RO e AM, recebe o nome de Rondon-Roosevelt** Fonte: Agência Câmara de Notícias, Brasília 29/09/2021 <https://www.camara.leg.br/noticias/811298-ponete-sobre-o-rio-madeira-entre-ro-e-am-recebe-o-nome-de-rondon-roosevelt/>

ALMEIDA, Lucilene Ferreira de. Ponta do Abunã: um território entre Rondônia e o Acre. In: COSTA SILVA, R. G (org.). **Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária**. 1ª Ed., Porto Velho: Temática Editora/ Eudfro, 2016. p. 179-203.

ALVES, Flávia Lima e. O Tratado de Petrópolis: interiorização do conflito de fronteiras. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, ano 42, n. 166, p. 131-150, abr./jun. 2005.

BECKER, Bertha K. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009, 172 p.

CAMPOS, Pedro Henrique Pereira. As empreiteiras e a rodovia Transamazônica: Interesses econômicos e impactos sociais em um grande projeto da ditadura brasileira. **Cadernos do CEOM**, v. 34 n. 55 - 50 anos da Transamazônica, Chapecó, SC, Dez/2021, p. 67-82.

COSTA SILVA, R. G. A desamazonização da Amazônia: conflitos agrários, violência eagrobandidagem. **CONFLITOS NO CAMPO BRASIL**, v. 1, p. 104-111, 2022.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.03., 2023, p.1688-1611.

Ricardo Gilson da Costa Silva, Viviane Vidal da Silva,
Marcelo Horta Messias Franco e Marcelo Pires Negrão

DOI: 10.12957/rdc.2023.77864 | ISSN 2317-7721

COSTA SILVA, R. G; SILVA, V. V; LIMA, L. A. P. Os novos eixos da fronteira na Amazônia ocidental. **CONFINS** (PARIS), v. 43, p. 1-6, 2019.

COUTO, A. C. O. Um problema de fronteiras: a Amazônia no contexto do narcotráfico. In: Aiala Colares Couto; Willame de Oliveira Ribeiro; Tiago Veloso dos Santos. (Org.). **Amazônia: fronteiras, grandes projetos e movimentos sociais**. 1ª ed. Belém: EDUEPA, 2019, v. 01, p. 44-69.

COY, Martin. Desenvolvimento regional na periferia amazônica. Organização do espaço, conflito de interesses e programas de planejamento dentro de uma região de “fronteira”: o caso de Rondônia. In: AUBERTIN (org.) **Fronteiras**. Brasília/Paris: UNB/ORSTOM, 1988. p. 167-194

FAULHABER, Priscila. Fronteira na antropologia social: as diferentes faces de um problema. **BIB**, São Paulo, n. 51, p. 105-125, 2001.

FERRARINI, S. A. **Progresso e desenvolvimento no Purus**. São Paulo: Ed. FTD, 1976.

FRANCO, M. H. M. Novas configurações territoriais no Purus indígena e extrativista. In: Gilton Mendes dos Santos. (Org.). **Álbum Purus**. Manaus: EDUA, 2011, v. 1, p. 153-166.

GARBINO, Henrique Siniciato Terra. **De Ayacucho a Petrópolis: a interdependência entre diplomacia e ação militar durante a questão do Acre**. Trabalho de Conclusão de Curso (Pós-graduação). Palhoça: Unisul, 2016.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Cidades e Estados - Lábrea. Disponível em <https://ibge.gov.br/cidades-e-estados/am/labrea.html>. Visitado em 18 jul. 2023.

KOHLHEPP, G. Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira. **Estudos Avançados - USP**, São Paulo, v. 16, n. 45, p. 37-61, 2002.

KROEMER, G. Cuxiuara: **O Purus dos Indígenas: ensaio etno-histórico e etnográfico sobre os índios do médio Purus**. São Paulo: Edições Loyola. 1985.

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

MARTINS, José de Souza. O tempo da fronteira. Retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. **Tempo Social**; Rev. Sociol. USP, S. Paulo, 8(1): 25-70, maio de 1996.

MORAES, Fernando, CONTIJO, Ricardo, CAMPOS, Roberto de Oliveira. **Transamazônica**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1970, 135p.

NOGUEIRA, R. J. B., & OLIVEIRA NETO, T. Geopolítica e rodovias na Amazônia brasileira. **Revista da Anpege**, 12(17), 55–83, 2017.

OLIVEIRA NETO, T. NOGUEIRA, R. J. B. Os transportes e as dinâmicas territoriais no Amazonas. **Confins** (Paris), N.43, p. 1 - 15 2019.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.03., 2023, p.1688-1611.

Ricardo Gilson da Costa Silva, Viviane Vidal da Silva,
Marcelo Horta Messias Franco e Marcelo Pires Negrão

DOI: 10.12957/rdc.2023.77864 | ISSN 2317-7721

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia Transamazônica: o projeto de integração deu certo? **Revista Gestão & Políticas Públicas**, v. 5, nº 2, 2015, pp. 284-308.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovias na Amazônia e as mudanças recentes a circulação regional. **Tamoios**, v. 16, nº 3, 2020, pp. 63-84.

PEGGION, E. A. Regularização fundiária e regimes de conhecimento: notas sobre o sul do estado do Amazonas (Brasil). **Revista de Antropologia**, [S. l.], v. 65, n. 1, p. 1- 24, 2022.

RIBEIRO SILVA, Cristóvão Henrique. Performance geoeconômica na América do Sul: Apontamentos sobre AMACRO e a agenda horizonte 2030. **UÁQUIRI**, v. 04, n. 01, p. 139-155, ano 2022.

ROCHA, Hélio. **Coronel Labre**. Editora Scienza, São Carlos, 2016.

SANTANA, F. M. Ponta do Abunã: Um território litigioso. In: Maria Madalena de Aguiar Cavalcante. (Org.). **Planejamento e Gestão no território na Amazônia**. 1ª ed. Porto Velho: Edufro - Editora da Universidade Federal de Rondônia, 2020, v. 1, p. 1-125.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **Brasil: Território e Sociedade no início do século 21**. Rio de Janeiro: Record, 2001a, 473 p.

SILVA, V. V; COSTA SILVA, R. G; LIMA; L. A. P.A estruturação da fronteira agrícola no sul do estado do Amazonas. **Geographia Opportuno Tempore, Londrina**, v. 5, n. 1, p. 67 - 82, 2019.

SIMÕES, Marcos. V. L.; VALENTINI, Juliana. Memórias invisíveis: a construção da Transamazônica nos relatos dos povos tradicionais. **Revista Temporis [Ação]**. Cidade de Goiás; Anápolis. v. 20, n.2, p. 1-16, e-200204, jul./dez., 2020.

THERY, Hervé. **Rondônia - Mutations d'un Territoire fédéral em Amazonie Brésilienne**. Paris, Université Paris I, 1976. 233 p. (Tese de Doutorado)

THERY, Hervé; MELLO, Neli Aparecida. **Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2005.

TRINDADE JR, Saint-Clair; CARVALHO, Guilherme; MOURA, Aldebran; NETO, João Gomes (orgs.) **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: FASE/ICSA-UFPA, 2009.

VALCUENDE, José Maria & ARRUDA, Rinaldo (orgs.) **História e Memória das Três Fronteiras: Brasil, Peru e Bolívia**. São Paulo: EDUC/PUC-SP, 2009. 278p.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.03., 2023, p.1688-1611.

Ricardo Gilson da Costa Silva, Viviane Vidal da Silva,
Marcelo Horta Messias Franco e Marcelo Pires Negrão

DOI: 10.12957/rdc.2023.77864 | ISSN 2317-7721

Sobre os autores:**Ricardo Gilson da Costa Silva**

Professor do Departamento de Geografia (DGEO), Docente do Programa de Pós-graduação Mestrado e Doutorado em Geografia (PPGG) e Programa de Pós-graduação Mestrado Profissional Interdisciplinar em Direitos Humanos e Desenvolvimento da Justiça (DHJUS) da Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP) e Posdoctorado en Ciencias Humanas y Sociales en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Coordenador do Laboratório de Gestão do Território (LAGET/UNIR) e do Grupo de Pesquisa em Gestão do Território e Geografia Agrária da Amazônia (GTGA/CNPq)

Universidade Federal de Rondônia – UNIR, Rondônia, RO, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0211130944560194> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3348-9629>

E-mail: rgilson@unir.br

Viviane Vidal da Silva

Doutora em Ecologia Aplicada pela ESALQ/USP, mestre em Ciência Ambiental pela Universidade Federal Fluminense, Graduada em Ciências Biológicas pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro e Licenciada em Geografia pelo Claretiano Centro Universitário. Atualmente é professora associada da Universidade Federal do Amazonas, no Instituto de Educação, Agricultura e Ambiente e do Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais/ IEAA-UFAM. Desenvolve pesquisa nos temas: Uso da terra e gestão e dinâmica territorial ambiental na Amazônia. É líder do grupo de pesquisa Política, Cultura e Meio Ambiente no contexto amazônico (CNPQ) e pesquisadora do Grupo de pesquisa Gestão Territorial e Geografia Agrária (CNPQ).

Universidade Federal do Amazonas – UFAM, Humaitá, AM, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4787853604608970> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0887-7523>

E-mail: vivianevidal@ufam.edu.br

Marcelo Horta Messias Franco

Bacharel em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Minas Gerais e mestre em Extensão Rural pela Universidade Federal de Viçosa. Doutorando em Geografia do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia (PPGG/UNIR). Membro do grupo de pesquisa em Gestão do Território e Geografia Agrária da Amazônia – GTGA e pesquisador externo do Mini laboratório de Cartografia Social e Técnicas de Gestão Territorial no Amazonas – IFAM – Campus Lábrea.

Universidade Federal de Rondônia – UNIR, Rondônia, RO, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2387230391047975> ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7078-0020>

E-mail: marcelo.franco@unir.br

Marcelo Pires Negrão

Maître de conférences en Géographie à l'Université d'Angers. Geógrafo graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com mestrado no Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine (IHEAL) e doutorado no Centre de Recherche et de Documentation des Amériques (CREDA), na Université Sorbonne Nouvelle - Paris 3, onde exerceu também a atividade de professor temporário de Geografia Humana e Cartografia por dois anos. Atualmente é professor de Geografia e Cartografia na Universidade de Angers (França)

Université d'Angers, rue de Rennes, Angers, Paris, França

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0647888918858310> ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1196-0878>

E-mail: marcelo.piresnegrão@univ-angers.fr

Os autores contribuíram igualmente para a redação do artigo.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.03., 2023, p.1688-1611.

Ricardo Gilson da Costa Silva, Viviane Vidal da Silva,
Marcelo Horta Messias Franco e Marcelo Pires Negrão

DOI: 10.12957/rdc.2023.77864 | ISSN 2317-7721