

DINÂMICA TERRITORIAL DO IATA

Territorial dynamics of Iata

Lucineide da Silva Teixeira¹

Resumo

O objetivo deste trabalho consiste em analisar a dinâmica territorial do Iata, abordando o processo histórico-geográfico no qual foram considerados os aspectos materiais e simbólicos. No contexto geral, buscamos traçar uma abordagem sobre os efeitos da desativação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e a abertura das rodovias. Trazemos informações sobre a situação do campesinato diante das mudanças efetivas no território. O trabalho engloba a revisão bibliográfica e a pesquisa de campo, imprescindível para conferir a concretude das ideias refletidas.

Palavra-chave: Ferrovia; Colônia Agrícola; Território.

Abstract

The aim of this work consist in analyzing the territorial dynamics of Iata, approaching the historical-geographical process which were considered the material and symbolical aspects. In the general context, we seek to trace an approach about the effects of the desativation of the Madeira-Mamoré Railroad and the opening of highways. We bring informations about the peasantry situation facing this effective changes in the territory. The work encompasses a bibliographic review and fieldwork, indispensable to check the concreteness of the ideas presented in here.

Keywords: Railroad; Farm Colony; Territory..

¹ Graduada em História pela Universidade Federal de Rondônia. Mestanda do Programa de Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. E-mail: lucineide.teixeira@bol.com.br

INTRODUÇÃO

Iniciamos o estudo pela construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), evidenciando sua importância para a formação do distrito do Iata. Em seguida analisamos o contexto da criação da Colônia Agrícola do Iata, para aprofundarmos a discussão sobre o território e a situação do campesinato. O contato com pessoas que vivenciaram parte do período retratado, através delas foi possível reunir uma base de informações necessárias para arguição empírica.

A ocupação de Rondônia remonta o século XVII, mas o avanço da ocupação se deu com a descoberta da borracha no século XIX. No início a mão de obra utilizada para a extração do látex era indígena, posteriormente milhares de nordestinos passaram a trabalhar nos seringais da Amazônia. Foi nesta base de formação do território rondoniense que boa parte das terras, foi dominada pelos seringalistas que conduziram o processo de exploração da borracha. No fim do ciclo da borracha o próprio Estado passou a controlar a exploração das riquezas, caracterizada como medida de proteção e política de povoamento.

A principal herança do ciclo da borracha foi a construção da EFMM e suas consequências para a ocupação territorial rondoniense, pois ao longo da ferrovia surgiram diversos núcleos de povoamento. Assim, surgiram os dois primeiros municípios de Rondônia, Porto Velho e Guajará-Mirim. Ao longo do percurso do trem havia as estações, nelas se formaram diversas vilas Jaci-Paraná, Mutum-Paraná, Abunã, Murtinho e Iata. Na estação do Iata foi criada uma colônia agrícola, que objetivava ocupar a área de fronteira, bem como, atribuir outras funções a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, em razão de sua ociosidade causada pelo declínio da produção da borracha.

A ESTRADA DE FERRO E A BORRACHA

A construção da EFMM constituiu-se como ação Imperialista das potências estrangeiras em Rondônia, o empreendimento estava fortemente influenciado pelo impacto da modernidade, Hobsbawm mostra que,

tal como existia na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual estes bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo. (HOBSBAWM, 1986, p. 76)

O produto primário exportado era a borracha, a EFMM atendeu o objetivo Imperialista e resolveu o problema do trecho encachoeirado do rio Madeira. Para resolver o inconveniente das cachoeiras que ocasionavam perdas humanas e materiais, foi construída a

ferrovia para o escoamento da produção boliviana e brasileira ao mercado internacional. Os primeiros a se interessar pela construção da ferrovia foram os bolivianos, “Assim, Quentin Quevedo, que desceu o Madeira em 1861 a serviço do governo boliviano, sugeriu a sua canalização ou a construção da ferrovia entre as cachoeiras de Guajará-Mirim e Santo Antônio.” (TEIXEIRA; FONSECA, 2002, p.137).

As duas primeiras tentativas fracassaram devido aos graves problemas que as empresas enfrentavam como a falta de mão de obra, alto custo da construção e as doenças tropicais, como a malária e a febre amarela. Porém, por motivos econômicos e por um acordo feito entre o governo boliviano e o brasileiro a construção foi efetivada. Através do Tratado de Petrópolis em 1903, o Brasil anexou terras que pertenciam à Bolívia, área que corresponde ao estado do Acre, uma das cláusulas do tratado responsabilizou o Brasil pela construção da ferrovia (FERREIRA, 2005). Para concluir a obra foram criadas medidas sanitárias, incluindo a construção do Hospital da Candelária, a respeito da insalubridade da região Manoel Rodrigues Ferreira destaca.

Se a malária não matava em grande escala, em compensação inutilizava em grande escala. Lembremo-nos de que, em 1910, Oswaldo Cruz declarava que a malária matava uma vida por dia, e inutilizava talvez dez (2005, p.185).

Em 1912 foi finalizada a construção da ferrovia marcada por uma história de sofrimento de inúmeras pessoas, deixando um saldo de milhares de trabalhadores mortos e populações indígenas dizimadas. Coincidentemente ao fim da construção da EFMM o preço da borracha caiu, afetando toda a economia rondoniense e provocando o desinteresse da empresa americana em manter o funcionamento da ferrovia. Getúlio Vargas se viu obrigado a assumir o controle do transporte, por isso realizou uma intervenção em 1931, resultando na estatização da ferrovia e o contrato com a companhia Madeira-Mamoré *Railway* foi rescindido em 1937. E assim, garantiu o funcionamento da ferrovia, se a estrada não atingiu o seu principal objetivo de transportar a borracha, serviu conseqüentemente para tirar do isolamento o eixo dos rios Guaporé-Mamoré-Madeira.

Desde o fim da construção da EFMM Rondônia passava por uma crise econômica, porém houve uma curta reação durante a Segunda Guerra Mundial. Foi interrompido o acesso à produção da borracha asiática, favorecendo o aumento das exportações da borracha brasileira. O governo brasileiro se comprometeu em aumentar o fornecimento da borracha, por isso, envia um enorme contingente de nordestinos para trabalhar nos seringais. Pela circunstância da guerra o seringueiro passou a ser chamado de ‘soldado da borracha’. Os trabalhadores foram atraídos por promessa de enriquecimento e

garantia do retorno no fim da guerra, porém, os soldados da borracha foram abandonados na Amazônia.

À medida que os seringais vão sendo desativados, surgiram unidades produtivas baseado na agricultura de subsistência e no extrativismo. Os seringueiros engrossavam os números de pequenos posseiros, denominados por Silvio Simione de *'campesinato na floresta'* (SILVA, 2005). Sob as bases da floresta praticavam o extrativismo, criavam animais, pescavam e produziam alimentos para a subsistência. O seringueiro vai se integrando a uma unidade de produção agrícola no meio da floresta, assim firmavam, redescobriam e recriavam um novo ambiente voltado para a atividade agroextrativista.

A territorialidade seringueira vai dando lugar a uma vida camponesa, assim o território agrário vai se constituindo, ao mesmo tempo em que a identidade do seringueiro vai se modificando lentamente, à medida que a produção do látex vai chegando ao fim e surgindo uma nova categoria social. Como medida de contenção da crise econômica a alternativa mais viável do governo era investir na agricultura, desta forma absorveu a mão de obra disponível. Neste contexto, foram criadas as colônias agrícolas no então Território Federal do Guaporé em 1945. Aprofundamos o estudo sobre a Colônia Agrícola do Iata objeto empírico deste estudo.

A COLÔNIA AGRÍCOLA DO IATA

O governo criou os territórios federais que objetivavam o povoamento, a nacionalização e a defesa da fronteira, o plano de proteção da fronteira incluía a implantação das colônias agrícolas. Em 1943 foi criado o Território Federal do Guaporé, o nome foi modificado para Território Federal de Rondônia, em 1956. Quando ainda era Território Federal do Guaporé foram criadas as colônias que objetivavam aquecer a economia, após a estagnação da produção da borracha. Ao mesmo tempo serviu para enfrentar a ociosidade da ferrovia, tornando viável o transporte da produção e garantindo o abastecimento de Porto Velho e Guajará-Mirim.

Neste contexto, foi criada a Colônia Agrícola do Iata em Guajará-Mirim; em Porto Velho foram criadas as Colônias Agrícolas Areia Branca, Paulo Leal, Periquitos, Treze de Setembro (Nipo-Brasileira) e Candeias. A única que prosperou foi a colônia Nipo-Brasileira, pois recebeu apoio financeiro de Belém, onde havia uma embaixada japonesa. As principais razões da falência das demais colônias agrícolas foram: o tamanho insuficiente do lote (25 hectares), solos pouco férteis, incidência de doenças tropicais, dificuldade de produção, falta de infraestrutura e assistência técnica.

As colônias ficavam sob a responsabilidade do governo territorial na Secretaria de Agricultura, Economia e Colonização (SEAC). Com a política das colônias agrícolas surgiu um novo modelo de ocupação espacial, a floresta vai dar lugar às demarcações feitas pela SEAC e a terra foi cortada em lotes perpendiculares, destinados aos pequenos agricultores. As técnicas de produção eram rudimentares não havia equipamentos, iniciava-se pela derrubada das árvores, seguia com as queimadas e as plantações. As mudanças vão se configurando, com a utilização do lote em toda a sua extensão, causando o desmatamento. O colono que não tivesse feito o desflorestamento não era legitimado sua posse, necessitava desmatar e produzir.

A criação da Colônia Agrícola do Iata apresenta-se como uma estratégia geopolítica incentivada pelo governo de Vargas. O distrito do Iata está localizado a trinta quilômetros de Guajará-Mirim, faz divisa com a Bolívia, nas margens do rio Mamoré foi construída a estação da EFMM. A estação ferroviária do Iata encontra-se completamente abandonada, não houve nenhuma preocupação com a preservação das edificações neste espaço, nem tão pouco foi feito o tombamento do patrimônio histórico.

Foto 1 – Estação da EFMM no distrito do Iata



Fonte: Lucineide da Silva Teixeira (2013).

A colônia do Iata passou por uma curta experiência de sucesso através da fixação de pequenos camponeses recrutados no Nordeste, principalmente no Ceará, por agentes do Território. No início a colônia era mantida com recursos do governo, a estrutura física contava com escola, igreja, correio, comércio e a estação do trem. “O governo fornecia de início ferramentas, sementes, assistência médica e técnica, as colônias tendo, em troca, que

abastecer Porto Velho e Guajará-Mirim” (THÉRY, 2012, p. 172). Mas, não houve manutenção da assistência do governo, aliado a isso, houve o esgotamento dos solos com o desflorestamento após seis anos, quando começou a diminuir os rendimentos dos agricultores.

Na colônia do Iata foi assentado um grupo já estava territorializado na região, formado por seringueiros e ferroviários, mas a maior quantidade de assentados veio do nordeste. Consequência do plano governamental que empreendeu a Marcha para Oeste, com o slogan ‘levar homens sem terra, a terra sem homens’, os primeiros nordestinos foram encaminhados para servirem de soldado da borracha no seringal. Na sequência do programa foram enviados agricultores, tangidos pela expropriação camponesa e os problemas climáticos do Nordeste. A vontade de possuir sua própria terra passou a fazer parte do imaginário social dos migrantes, influenciando diretamente na decisão de partir em busca de melhores condições de vida.

O primeiro a escrever sobre a Marcha para Oeste, foi o Cassiano Ricardo (1940) partiu de uma análise do espírito bandeirante formador do povo brasileiro. Enquanto Leo Waibel (1955), com seu artigo Zonas Pioneiras no Brasil mostrou que o povoamento do oeste sem a manutenção do apoio aos colonos e sem garantir a colocação lucrativa de produtos agrícolas, manifesta o velho erro da colonização. A decadência da colônia do Iata se agravou ainda mais com a abertura das rodovias e a desativação da ferrovia, quando os camponeses não resistem e acabaram abandonando ou vendendo seus lotes. Com a construção das rodovias federais, BR-425 e BR-364 que ligam Guajará-Mirim a Porto Velho, tornaram a EFMM obsoleto sendo desativada em 1972. Apenas dois trechos são reativados para fins turísticos, 7 km de Porto Velho a Santo Antônio e 10 km de Guajará-mirim até o Iata. Em 2000 a ferrovia foi totalmente paralisada, o maquinário ferroviário foi vendido como sucata. A abertura das rodovias atingiu diretamente a colônia do Iata, nela foram construídas seis linhas (estradas vicinais) todas ligadas a uma estrada larga que dar acesso a BR-425. O impacto da construção da rodovia provocou mudanças substanciais, afetando as relações econômicas, sociais e ambientais. Ironicamente, a estrada que deveria trazer o progresso possibilitou a saída dos camponeses.

O desenvolvimento só é progresso quando não se limita a negar ou suprimir, mas quando também conserva; é progresso quando, ao lado do que existe e merece desaparecer, também encontra o que existe e merece ser conservado. Nesse sentido o progresso consiste num acúmulo de conquistas das fases anteriores do desenvolvimento (KAUTSKY, 1986, p. 9).

E assim, podemos utilizar a visão de progresso de Karl Kautsky para mostrar a ação da rodovia na colônia do Iata. Só representa progresso se o empreendimento não destrói o que existe, pelo contrário, só é progresso se ajuda a desenvolver o que já existe. Os agricultores do Iata não tinham condições de escoar a produção pela rodovia e deixam suas terras em busca de melhores condições de sobrevivência. Este processo demonstra que o principal objetivo da criação da Colônia Agrícola do Iata não foi atingido, dar uma terra a camponeses que não a possuíam no Nordeste.

A construção das rodovias fez parte do Plano de Integração da Amazônia (PIN), promoveu a organização do espaço vinculado a expansão do capitalismo na fronteira. Sobre este programa Januário Amaral argumenta que a base estratégica era “criar condições para a incorporação da Amazônia à economia de mercado, envolvendo amplas faixas de população anteriormente dissolvidas na economia de subsistência, condenadas a estagnação tecnológica” (2004, p. 49). O Estado promoveu a mudança da economia tradicional baseada na agricultura rudimentar para a economia integrada ao mercado.

A periferia da fronteira assume, assim, na década de 1970, prioridades para ação governamental nos setores econômico, social e de segurança. É para a Amazônia que deverão ser distribuídos os excedentes demográficos nordestinos, permitindo simultaneamente aliviar as tensões da periferia deprimida, conter a migração para o “centro”, que já mostra indícios de saturação, criar condições para novos investimentos do “centro” e garantir a soberania nacional na área. (BECKER, 1982, p. 29).

Ao analisar o crescimento econômico e a estrutura espacial do Brasil baseado do modelo centro-periferia, mostrou a intenção do governo na fronteira. Pois, através dos recursos do PIN foram construídas as rodovias que substituíram o antigo sistema de transporte ferroviário, de acordo com o que estava previsto as mudanças serviriam para garantir o progresso, ativar a economia e promover a integração nacional. Mas este progresso não chegou até os camponeses do Iata, pelo contrário a rodovia possibilitou a saída deles da colônia. Processo que promoveu a apropriação dos fazendeiros das terras do Iata, “[...] 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” (BECKER, 1990, p. 23).

A desigualdade favoreceu a saída dos camponeses e a área passa ser reocupado, quando surgem novas relações socioeconômicas na região. A rodovia facilitou a entrada do gado e dos fazendeiros no Iata, os lotes de 25 hectares da colônia deram lugar as grandes fazendas de 200 até 500 hectares. Poucos foram os camponeses que resistiram a essas mudanças e os que permaneceram conseguiram aumentar o tamanho de sua propriedade,

ficando com o lote de parentes que foram embora da colônia. Dessa forma, o tamanho da propriedade dos camponeses varia de 50 a 100 hectares, são unidades produtivas que resistiram ao lado das grandes fazendas que chegam até 500 hectares. (Pesquisa de Campo, 2013)

Da antiga colônia do Iata sobraram prédios de grande importância histórica e o esplendor da estação ferroviária permaneceu apenas na lembrança dos camponeses que ainda vivem no Iata. Os trilhos da ferrovia estão sendo destruídos pela ação do tempo, pois, não existe nenhum tipo de conservação a essa riqueza histórica. Na fotografia abaixo, verificamos o trecho da estrada de ferro que passa por dentro de uma propriedade rural particular no distrito do Iata. (Pesquisa de Campo, 2013).

Foto 2 – Trilhos no distrito do Iata



Fonte: Lucineide da Silva Teixeira (2013).

TERRITÓRIO E CAMPESINATO

A ação desencadeada pelo Estado foi responsável pela mudança na dinâmica do território, atingindo diretamente os camponeses. A ineficiência de políticas agrícolas que privilegiem a permanência do pequeno produtor no campo, tem como resultado o êxodo rural. Neste sentido, o processo de mobilidade desempenha extraordinário papel no modo de produção e no ajuste espacial, situando-se como importante mecanismo no deslocamento da força de trabalho. Para traçar uma abordagem sobre território e campesinato utilizamos a

mobilidade que está fortemente relacionada ao processo de territorialização, desterritorialização, reterritorialização.

Marcos Saquet apresenta o conceito de território e territorialidade de vários teóricos, como a concepção unilateral de Friedrich Ratzel para ele território é um espaço que alguém possui. Apresenta a concepção de Claude Raffestin formulada a partir da visão político-administrativa, ressalta as relações de poder como fundamentais no processo de construção do território e da territorialidade. Giuseppe Dematteis conceitua o território “como resultado da dinâmica socioespacial: a identidade, relações de poder e as redes de circulação e comunicação” (SAQUET, 2011, p. 41).

Consideramos as diferentes abordagens para a compreensão do conceito de território, porém atenção especial a Rogério Haesbaert (2004) que agrupa a noção de território a partir de três vertentes: econômica, política e cultural. Na dimensão política onde o território é visto como um espaço onde se efetivam as relações de poder, na dimensão cultural se prioriza o subjetivo com a apropriação simbólica do espaço e a dimensão econômica onde o território é visto como fonte de recursos e relações capital-trabalho. Ou seja, o território é fruto de uma territorialização, construída historicamente por relações políticas, econômicas e culturais.

Entendemos o território como o espaço no qual são efetivados trabalho humano e relações de poder, neste sentido, a colônia do Iata foi fruto da ação desencadeada pelo Estado, que não efetivou o desenvolvimento econômico dos assentados. Desse modo, a formação territorial da colônia do Iata não foi sinônimo de emancipação, pois estava carregado de contradição, os camponeses possuíam a terra, mas não tinham as condições de manter a atividade produtiva.

A instabilidade econômica dos camponeses que é a causa principal do êxodo rural, foi discutida por teóricos como José de Souza Martins (1986) e Bertha Becker (1982,1990). Ao analisar a problemática vivida pelos camponeses diante da instabilidade econômica, constatamos que este processo resultou na reconcentração fundiária. Ao recuperar a história dos camponeses, os caminhos percorridos, a saída do nordeste, posteriormente a saída do Iata, percebe-se esses movimentos como processos de desterritorialização, territorialização e reterritorialização.

Os camponeses que não registraram melhorias na colônia, deslocaram-se para a zona urbana, nos municípios de Porto Velho e Guajará-mirim, ocorrendo a desterritorialização do campo. Este processo resulta na proletarização dos camponeses aonde o vínculo com a terra desaparece, transformam-se em trabalhadores assalariados. Além do

deslocamento para a área urbana, se deslocaram para outras áreas rurais como os que foram ao Projeto Integrado de Colonização (PIC) Sidney Girão. “É possível distinguir dois tipos sucessivos de ocupação: em uma primeira fase, foram atribuídos lotes a colonos que já estavam no local, principalmente na colônia vizinha do Iata, em completa decadência” (THÉRY, 2012, p.165).

Em 1971 foi criado o PIC Sidney Girão, atraindo os camponeses do Iata, pois, o tamanho do lote ofertado era de 100 hectares, a assistência técnica e financeira foi oferecida pelo Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Verificamos a mobilidade acentuadamente forçada, a população está sendo obrigada a um caminhar contínuo em busca de melhores condições de vida. Por trás da decisão de migrar esconde-se sempre, um conjunto de condições concretas de vida que tornam tal opção uma consequência inevitável.

Os que se deslocaram ao PIC Sidney Girão ainda estavam atrás do ‘Eldorado’, não conheciam o cultivo de culturas agrícolas com alto valor de mercado como cacau e café, mas acreditavam encontrar uma terra de prosperidade. A colonização agrícola produziu símbolos para atrair a população para a Amazônia, como a imagem que simboliza a região o Eldorado, representa o lugar onde o camponês encontra fartura e realiza o sonho de conquistar a terra própria.

A mobilidade de indivíduos se insere numa série de fatores que dizem respeito ao sentimento do lugar de origem e a procura do desconhecido, em outras palavras, trata-se da desterritorialização de quem se retira, implica por sua vez no processo de territorialização. E, para construção de uma nova territorialidade – a reterritorialização, serão envolvidas manifestações tanto da memória, como do imaginário social de quem se deslocou. E assim, o território é construído, desconstruído e reconstruído pelas mudanças efetivadas pelas relações de poder, é um movimento contínuo de territorialização, desterritorialização e reterritorialização.

O resultado da intensa mobilidade dos colonos do Iata resultou na transformação territorial, onde território campesino e essencialmente agrícola foi transformado em um território agropastoril. Os fatores políticos também contribuíram para o surgimento de novas relações sociais e mudanças no uso do solo. O território é visto pelos sujeitos numa dimensão simbólica gerando significados diferentes, enquanto uns é a exclusão, outros a satisfação. Referem-se aos sentimentos que o território inspira para aquele que dele é excluído, os camponeses que não conseguiram manter-se no território (por diversos motivos) e satisfação para os que dele usufruem e compartilham. O conflito de interesses se configura quando acontece o processo de territorialização de um e a

desterritorialização do outro, quando o agronegócio se territorializa sobre o território campesino, desterritorializando-o.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Iniciamos analisando a construção da EFMM responsável pela formação territorial do Iata, os trabalhadores da ferrovia vieram de várias partes do Brasil e de outros países, foram deslocados a uma região insalubre e epidêmica. A ferrovia representa o primeiro empreendimento técnico-comercial internacional de Rondônia, porém o próprio negócio que lhe dera origem a borracha, fracassou. O segundo empreendimento responsável pela ampliação territorial do Iata foi a criação de uma colônia agrícola, mas o fim proposto não foi alcançado devido as dificuldades de sustentação econômica da agricultura praticada. Fazendo com que o principal objetivo do projeto não fosse atingido, fixar uma população camponesa em uma área de fronteira.

O terceiro empreendimento que atingiu o Iata foi a abertura da rodovia, teoricamente a ela deveria trazer benefícios para a colônia agrícola, promovendo o crescimento econômico dos camponeses assentados. Porém a contradição, pois serviu como saída deles (desterritorialização) e a entrada dos investidores do campo (reterritorialização). Os investidores são os grandes fazendeiros que vieram comprar e até mesmo apossar-se dos lotes abandonados, implantaram a pecuária.

Atualmente o estado de Rondônia recebe um grande empreendimento com a construção de duas hidrelétricas no rio Madeira, se no século XIX o rio era um obstáculo, agora sua força será utilizada para gerar energia, que produzirá riquezas. O grande complexo hidrelétrico construído nas margens do rio Madeira, vai enterrar de vez a ferrovia que está às margens do rio. Pois, grande parte dos trilhos e pontes ficará submersa quando a Usina de Santo Antônio e Jirau estiverem em pleno funcionamento. As comunidades agrícolas e as vilas que surgiram com a construção da ferrovia, como Santo Antônio, Jaci-paraná, Mutum-paraná foram diretamente afetadas com a construção dessas usinas. Neste empreendimento, mais uma vez a exclusão se faz presente onde as comunidades ribeirinhas, formadas por caboclos e nordestinos, filhos e netos de ferroviários, seringueiros, garimpeiros e colonos não receberão nenhum benefício com essas obras.

Dentro dos projetos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) estão previstos mais duas hidrelétricas, uma em Guajará-mirim na cachoeira do Ribeirão e a binacional Cachuela Esperanza, no rio Beni, na Bolívia. Muitas comunidades ribeirinhas e

indígenas estão ameaçadas pelos projetos das hidrelétricas, o distrito do Iata também será parcialmente alagado, se realmente for construída estas usinas previstas no PAC.

No estudo sobre a dinâmica territorial do Iata, consideramos que foi dada outra função ao território, diante da intensa mobilidade dos camponeses. Resultado da ação do Estado (poder público), coerentes com as forças políticas ligadas a expansão do agronegócio que negou qualquer benefício aos camponeses. Simbolicamente, as transformações no território representam satisfação para aqueles que usufruem e exclusão para aqueles que não conseguiram manter-se. De um território da colonização agrícola, em que o acesso a terra garantiu a presença do campesinato e estimulou a produção agrícola centrada no trabalho familiar, transforma-se em um território centrado no avanço da pecuária e na concentração de terra.

REFERÊNCIAS

AMARAL, Januário. **Mata virgem: terra prostituta**. São Paulo: Terceira Margem, 2004.

BECKER, Berta. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.

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

BERTAGNA, Beto. **Brevíssima história da Madeira-Mamoré**. Porto Velho, 2000.

CPT-RO. Comissão da Pastoral da Terra – Rondônia. Disponível em:
<<http://www.cptrondonia.blogspot.com>>

FERREIRA, Manoel. **A ferrovia do diabo**. São Paulo: Melhoramento, 1987.

HARDMAN, Francisco F. **O Trem Fantasma: a modernidade nas selvas**. São Paulo, Cia. das Letras, 1986.

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

HOBSBAWAM, Erik. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense, 1986.

HUGO, Vitor. **Cinquenta anos do Território Federal do Guaporé (1943-1993)**. Brasília: Editora Ser, 1995.

KAUTSKY, Karl. **A questão agrária**. Tradução Otto Erich Walter Maas. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MARTINS, José. **Os camponeses e a política no Brasil: as lutas sociais no campo e seu lugar no processo político**. Petrópolis: Vozes, 1986.

RICARDO, Cassiano. **A marcha para oeste**: a influência da bandeira na formação social e política do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1940.

SAQUET, Marcos. Estudos territoriais: os conceitos de território e territorialidade como orientações para uma pesquisa científica. In: FRAGA, Nilson. (Org.) **Territórios e fronteiras**: (Re) arranjos e perspectivas. Florianópolis, Insular, 2011.

SILVA, Silvio. Verbete caboclo. In: MENEDES, Márcia (Org.) **Dicionário da terra**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

_____. A floresta como dimensão territorial. In: FERNADES, Bernardo; MARQUES, Marta; SUZUKI, Júlio. (Org.). **Geografia Agrária**: teoria e poder. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

TEIXEIRA, Marcos; FONSECA, Dante. **História regional**: Rondônia. Porto Velho: Rondoniana, 2002.

THÉRY, Hervé. **Rondônia**: mutações de um Território Federal na Amazônia brasileira. Porto Velho: SK, 2012.

WAIBEL, Leo. As zonas pioneiras do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, ano 17, n. 4, out/dez. 1995.