



TRANSAMAZÔNICA, 50 ANOS, EUFORIA E REALIDADE, UMA APRESENTAÇÃO

Abre-se essa apresentação do **Dossiê Transamazônica, 50 anos, Euforia e Realidade**, da Revista *Geographia Opportuno Tempore*, com um raro envelope do Clube Filatélico do Amazonas chamado “Brasil 1971 – Transamazônica”, que continha uma série completa de selos e carimbos de primeiro dia de circulação do selo “Transamazônica”, pois reflete o momento histórico-geográfico nacional da euforia do início das obras da BR 230, cujo traçado não alcançou a representação contida no “mapa” do selo (figura 1).

Figura 1: Primeiro dia de circulação do selo da Transamazônica, 1971.



Fonte: Philatelia Colecionismo (2023).



A BR 230, conhecida como rodovia Transamazônica foi construída durante a ocasião do desenvolvimentista da ditadura civil-militar-empresarial brasileira na primeira metade da década de 1970. Em um primeiro momento, o projeto almejava ligar o oceano Atlântico ao Pacífico, tendo como objetivo o avanço do progresso na região amazônica, integrando-a ao restante do país, e ampliando o comércio transoceânico-sul-americano, erguendo uma das maiores estradas do planeta – mas, a obra não ultrapassou o município de Lábrea, no Sul do estado do Amazonas, deixando cinco décadas de devastação, riqueza concentrada e uma população empobrecida.

A ideia do vazio guiou, claramente, o Estado brasileiro no período da ditadura, com a implantação da rodovia BR-230. Na ideologia militar, a construção de uma rodovia nesta região tinha como ideia, numa das “regiões estratégicas, de ‘segurança nacional’” (Chaves, 2007, p. 1), “unir os dois oceanos por meio da floresta [o que] significa, emblematicamente, superar a natureza inóspita, levando a civilização e o progresso” (p. 3), num processo de “conquista da Amazônia” (Ruhoff, 2005, p. 2).

O regime buscava, com a proposta de “integração da Amazônia ao resto do país” (Chaves, 2007, p. 1), aliviar as tensões sociais na região Nordeste, levando o excedente populacional daquela região para o desbravamento da Amazônia. Aqui cabe discutir, concisamente, o povoamento da Amazônia, onde alguns núcleos habitacionais existiam na região desde longa data, incluindo alguns municípios já instalados. O povoamento da região também assumiu uma característica única: o povoamento foi pensado em dois fluxos, segundo Chaves: “Se a imigração nordestina visava abafar conflitos sociais prementes e que estavam na origem de fortes movimentos sociais como o das *Ligas Camponesas* lideradas por Francisco Julião (...), a imigração ‘sulista’ (de mineiros, paranaenses, catarinenses e gaúchos, por exemplo), visava trazer para a Amazônia a força do ‘trabalho’. Neste caso, trata-se de combater a indolência e a preguiça do ‘caboclo’ (aquele cuja vida era regulada pelos movimentos da natureza e não pelos imperativos da sociedade capitalista), considerado um dos sinônimos de nosso atraso” (Chaves, 2007, p. 3).

Desta forma, fica premente que a nova onda de imigração à região, propulsada pelo regime militar, nascia, deste seu projeto, com uma enorme capacidade de conflitos, o que ocorreu desde o princípio, como afirma Ruhoff (2005, p. 3): a ‘conquista’ [da Amazônia] gerou um conflito entre dois tipos



de ocupação: o povoamento tradicional, gerado pelo extrativismo, consistia numa ocupação linear e ribeirinha, assentada na circulação fluvial e na rede natural de rios e igarapés. O novo povoamento consistia numa ocupação areolar, polarizada por núcleos urbanos em formação e pelos projetos agropecuários e minerais. O conflito expressou-se também pela modificação antrópica das paisagens e pela degradação dos ambientes naturais.

Silva afirma que “a dinâmica de povoamento [da Amazônia] sempre esteve ligada aos períodos de prosperidade e decadência econômica, causando assim um fluxo e refluxo da população” (Silva, 2008, p. 7), entre as regiões de mata e os grandes centros urbanos históricos (Belém e Manaus). Ainda segundo a autora, as vilas e cidades amazônicas se formaram em função da necessidade de estabelecer um ponto para a realização da atividade econômica sendo que, desta forma, “as cidades amazônicas, na sua maioria, têm uma relação ou uma proximidade com os rios, que eram lugares de chegada de mercadoria e saída da borracha” (Silva, 2008, p. 7).

Atualmente, porém, “o processo de povoamento regional deixou de se basear exclusivamente na circulação fluvial, criando assim novas formas de agrupamentos populacionais”, que são as vilas e cidades que atendem à circulação rodoviária, com abertura de várias rotas como forma de ‘integração’ da região com o restante do país” (Silva, 2008, p. 3). A isso se acrescenta a observação de Becker, de que, atualmente “uma grande modificação estrutural ocorreu no povoamento regional que se localizou ao longo das rodovias e não mais ao longo da rede fluvial, como no passado, e no crescimento demográfico, sobretudo urbano. Processou-se na região uma penosa mobilidade espacial, com forte migração e contínua expropriação de terra e, assim, ligada a um processo de urbanização. Em vista disso, a Amazônia teve a maior taxa de crescimento urbano do país” (Becker, 2005, p. 73).

O povoamento da Amazônia mostra uma tendência à consolidação, seja a partir do avanço econômico ou da tecnificação da agroindústria no Cerrado. Caracterizada como região de fronteira econômica, na Amazônia atual a terra não é vista mais como reserva de valor, a partir de uma perspectiva de ganhos futuros, mas sim como alvo de uso produtivo nas diversas áreas, além das mudanças na agropecuária, que envolvem melhoria das pastagens, dos rebanhos e da indústria de couro e leite em regiões como o Sudeste do Pará, onde se localiza a cidade de Uruará, e no Mato Grosso (Becker, 2005, p. 81). Também citadas pela autora são as três novas grandes frentes de



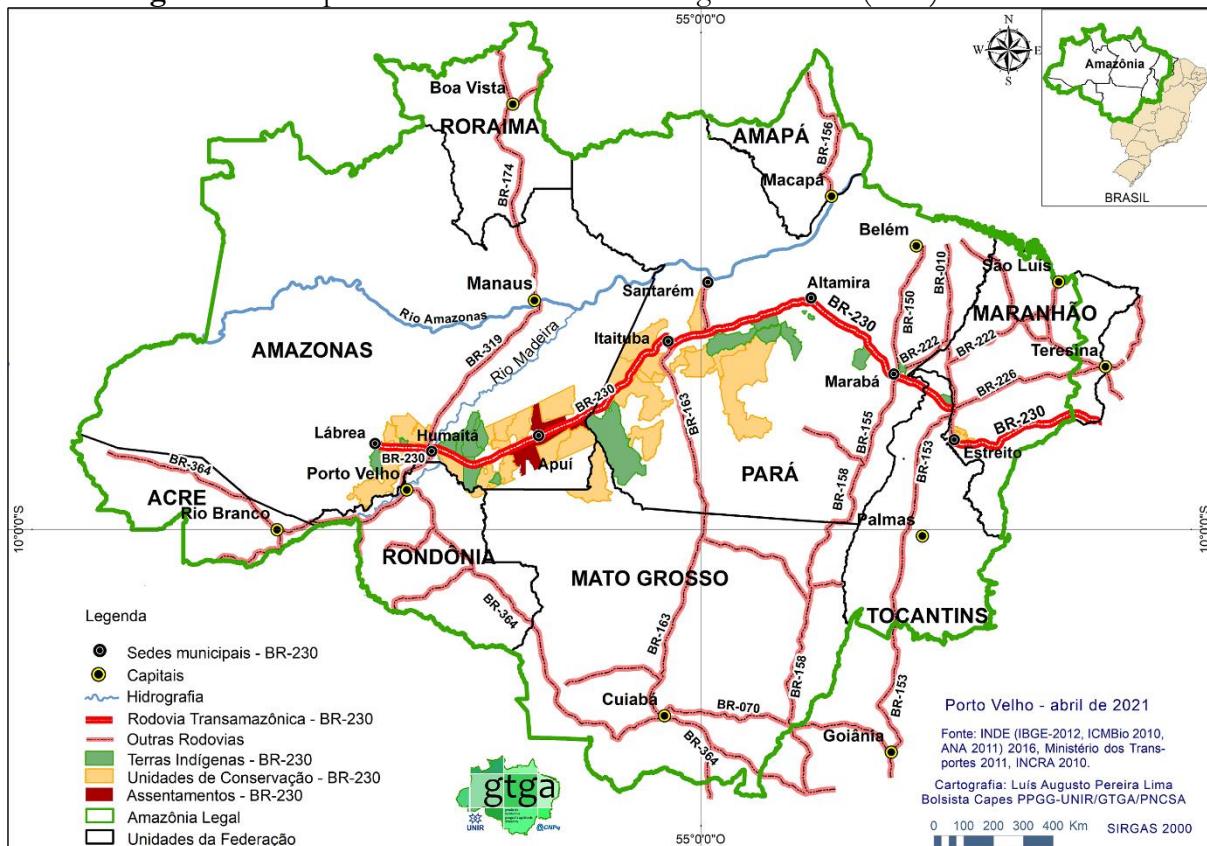
fronteira na Amazônia hoje: “uma parte em São Félix do Xingu, Sudeste do Pará, em direção ao rio Iriri; outra parte no extremo Norte de Mato Grosso pela rodovia Cuiabá-Santarém, (...); a terceira parte no Norte do Mato Grosso e de Rondônia em direção ao Sul do estado do Amazonas” (Becker, 2005, p. 81).

Nesse processo de repovoamento, ou reterritorialização temos toda uma rede logística ampliada desde a ditadura militar, e além da Transamazônica, a Amazônia Legal se articular territorialmente com o Brasil a partir de outras importantes rodovias que formam a rede rodoviária amazônica, entre elas, a BR 174, que liga Manaus a Boa Vista, a BR 210, Perimetral Norte, a BR 163, que liga Cuiabá a Santarém, e a BR 010, denominada Belém-Brasília, observáveis na figura 2. Essas e outras, representam a ocupação do espaço-norte-brasileiro desde a “Marcha para Oeste”, até as Fronteiras Agrícolas atuais, fazendo da floresta território do agronegócio e da agropecuária, além de ter aberto polos madeireiros e minerais, uma grande batalha histórica que envolve o Capital e o Estado.

Os 4.260 km da rodovia nasceram de um dos lemas do regime autoritário de então, que dizia: “integrar para não entregar”, por meio de colonização e reforma agrária, tendo custado mais de 12 bilhões de dólares aos cofres públicos, apenas na sua abertura. Sua construção representa uma das maiores causas diretas do desmatamento no Brasil, nos últimos 50 anos.



Figura 2: Principais rodovias da Amazônia Legal Brasileira (2019).



Fonte: GTGA/UNIR (2021).

As questões conflituais sobre a Amazônia são seculares no Brasil, desde a chegada dos europeus, mas sempre foi marcada por luta e resistência, tanto que o território é o lugar do “Aqui tem gente!” (Silva, 2023), onde se manifesta o “ser-aí” (estes termos aparecem no documento de fundação do Conselho Nacional dos Seringueiros), é marcado pelos regionalismos, “sua formação é sempre fruto de embates e alguns empates na construção de um espaço produzido”. Fraga (2007) demonstra que “o território é vivo, é marcado por conflitos e cooperações, acordos e negociações e revela as ações passadas e presentes, é marcado pela experiência total do espaço” (Santos, 2009) - a manifestação humana sobre uma determinada base física.

Portanto a concepção deste “palco de todas as paixões humanas” deve respeitar a pluralidade de atores que projetam seus respectivos trabalhos no espaço e nele produzem suas



representações (Fraga & Gonçalves, 2011). A figura 3 traz um desses palcos humanos envolvendo a Transamazônica, em um dos seus trechos sem asfaltamento, no interior do estado do Pará.

Figura 3: Rodovia Transamazônica entre Rurópolis e Uruará, Pará



Fonte: Keith Irwin (s/d).

No que concerne aos povos da Amazônicas, eles possuem uma relação historicamente construída com a natureza, gerando uma identidade enraizada com a dinâmica natural regional. Estes povos, os tradicionais e os originários, viram seus territórios ameaçados desde a entrada de exploradores no período colonial, mas foi sobretudo nos períodos dos governos militares da ditadura com suas políticas públicas desenvolvimentistas econômicas pautada na exploração dos recursos naturais e minerais pelas empresas nacionais e internacionais que os grupos humanos mencionados passaram a sofrer maior impacto sobre modo de vida, além das incessantes



queimadas para a pecuária (figura 4). A exploração capitalista da Amazônia foi responsável para fragilização de cultura tradicional historicamente construída “[...] os planos governamentais dos governos militares foram construídos na lógica da internacionalização dos recursos minerais da Amazônia [...]” (Oliveira, 1988, p. 96).

Figura 4: Rodovia Transamazônica e área queimada.



Fonte: Sandro Pereira/Fotoarena/IMAGO (2022).

Porto-Gonçalves (2005) demonstra que a exploração dos recursos naturais mediante internacionalização da Amazônia criou uma “geografia da violência” principalmente nas áreas onde novo modelo de desenvolvimento foi inserido pelas construções de grandes estradas, hidrelétricas e empresas de exploração mineral. O estado do Pará, por exemplo, foi impactado pela construção da Rodovia Transamazônica, Estrada de Ferro Carajás, Companhia Vale do Rio Doce e a Hidrelétrica de Tucuruí, mas tais investimentos capitalistas também impactaram os povos originários e tradicionais de Rondônia, Amazonas, Acre, Roraima, por exemplo.

Esses projetos governamentais foram responsáveis pela fragilização dos territórios de numerosos grupos humanos tradicionais e originários e esse fenômeno evidencia o projeto capitalista do Estado que não respeita os territórios, a identidade e o lugar afetivamente construídos secularmente por tais grupos.



O impacto da construção da rodovia Transamazônica assim como outras rodovias e usinas hidrelétricas na região veem afetando as territorialidades dos povos tradicionais ribeirinhos, seringueiros, quilombolas, indígenas, dentre outros, impondo-lhes novas configurações territoriais de sobrevivência e manutenção mínima do seu modo de vida, levando-os a levantarem estratégias de sobrevivência para permanecerem nos territórios.

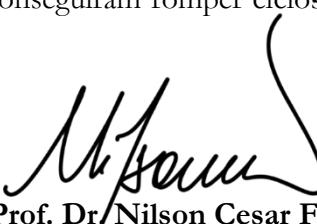
É sobre tais questões que envolvem a relação da sociedade com a natureza na região do traçado da rodovia Transamazônica que trata esse **Dossiê Transamazônica, 50 anos, Euforia e Realidade**, da Revista Geographia Opportuno Tempore, espacialmente produzido entre 2022 e 2023, no Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito, que se localiza no Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, coordenado pelo Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga, a partir dos Grupos de Pesquisas: **“Os Sertões da Amazônia nos 50 anos da Rodovia Transamazônica: planejamento territorial, desenvolvimento e representações socioculturais da população que margeia a BR 230”**, **“Tem sangue na mata”** - Percival Farquhar, o empresário devastador do Brasil: Territórios, Redes e Conflitos na Implantação das Estradas de Ferro EFMM-RO e EFSP-RG-PR/SC, e **“Geografia Política, Território, Poder e Conflito”**, ambos certificados pela Universidade Estadual de Londrina e constantes no Diretório de Grupos de Pesquisa - Plataforma Lattes – CNPq.

Os nove artigos que compõem o Dossiê trazem um diagnóstico da formação socioterritorial dos municípios de Anapú, PA, Humaitá, AM, Jacareacanga, PA, Lábrea, AM, Novo repartimento, PA, Uruará, PA, Rurópolis, PA, Apuí, AM, Marabá, PA e de Carolina, MA, com detalhamento de aspectos socioeconômicos, ocupação pós-Transamazônica, índices de desenvolvimento humano, população e empobrecimento populacional.

Enfim, trata-se de uma contribuição geográfica acerca das condições de vida em algumas cidades transamazônicas, nos 50 anos do início da implantação da rodovia que foi anunciada com ampla euforia pelos capitalistas brasileiros e estrangeiros no início da década de 1970 e, que hoje, meio século depois da sua abertura, convive com uma realidade bem diferente daquela apresentada no seu projeto político-ditatorial, ou seja, as cidades, vilas, localidades etc., que margeiam a rodovia, vivem com baixos índices de desenvolvimento humano, estes apresentados desde o começo da



reocupação regional, que nunca conseguiram romper ciclos de rápida opulência, declínio e, mais notadamente, empobrecimento.



Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga
Pesquisador do CNPq



Referências

Becker, B. K. “Geopolítica da Amazônia”. Conferência do Mês do Instituto de Estudos Avançados da USP proferida pela autora em abril/2004. **Revista Estudos Avançados**, nº 19, 2005.

Chaves, E. “**Na estrada da vida**: A transa-amazônica de Paula Sampaio”. Cinética, vol. 1, p. 16, 2007.

Fraga, N. C. Território, Região Poder e Rede: Olhares e possibilidades conceituais de aproximação. In: **Relações Internacionais no Mundo Atual**, Curitiba, n. 7, 2007, p. 9-35.

Fraga, N. C.; Gonçalves, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.



Oliveira, A. U. **Integrar para dão entregar**: políticas públicas e Amazônia, 1988.
PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia, Amazônias**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2005.

Philateria Colecionismo. **Brasil 1971 – Transamazônica**. Disponível em:
<<https://www.philatelia.lel.br/peca.asp?ID=8544307>>. Acesso em: 21/12/2023.

Ruhoff, A. L. **“Políticas Territoriais na Amazônia”**. In: Políticas Territoriais na Amazônia e Cooperação Internacional, Universidade de Santa Maria. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 2005.

Santos, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4º Ed.: Edusp. São Paulo, 2009.

Silva, R. G. C., Silva, V. V., Mello-Théry, N. A. & Lima, L. A. P. (2021). Nova fronteira de expansão e áreas protegidas no estado do Amazonas. **Mercator** (Fortaleza), 20, e20025.
<https://doi.org/10.4215/rm2021.e20025>

Silva, C. H. P. A Reorganização do Território na Amazônia Ocidental. O Caso do Estado do Acre – Brasil. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. **Actas del X Coloquio Internacional de Geocritica**, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em: <[://www.ub.es/geocrit/-xcol/146.htm](http://www.ub.es/geocrit/-xcol/146.htm)>. Acesso em: 18/12/2023.



A TRANSAMAZÔNICA COMO INDUTORA DE TERRITORIALIDADE: UMA ANÁLISE DE MARABÁ (PA) E CAROLINA (MA)

Nilson Cesar Fraga¹

Matheus Oliveira Martins da Silva²

Mariana Mantovani de Quadros Rapacci³

Resumo

O presente trabalho analisa a formação socioespacial e o território da ocupação geopolítica da Amazônia ao longo da rodovia Transamazônica, desde sua construção até a situação atual, tecendo uma caracterização de dois municípios que margeiam a BR 230, Carolina (MA) e Marabá (PA). Extrações vegetais e minerais acarretaram em disputas por espaços entre os extratores e as diferentes tribos indígenas presentes na região de Marabá. E, em Carolina, situada no vale do Tocantins, sul do Maranhão, teve seu crescimento populacional devido a construção da rodovia transamazônica. Identificou-se, também, o valor da BR-230 para as cidades a qual margeia, pois, apesar de inacabada, é evidente que trouxe determinado desenvolvimento para a região. Marabá foi privilegiada pela construção desta rodovia na medida em que consolidou seu desenvolvimento e facilitou o comércio da cidade com o resto do país. Já para Carolina, a estrada garantiu a sobrevivência da cidade, que estava perdendo cada vez mais população após a construção da rodovia Belém-Brasília.

Palavras chave: Território; Transamazônica; Marabá/PR; Carolina/MA.

¹ Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) com Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ). Geógrafo. Professor no Departamento de Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Coordenador do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Coordenador do Observatório da Região e da Guerra do Contestado – ORGC/UEL. Professor no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Rondônia – PPGG/UNIR. E-mail: ncfraga@uel.br

²Geógrafo. Doutorando no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia. Bolsista de Doutorado da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Código de Financiamento 001. E-mail: oliveiramartins.matheus@gmail.com

³Graduanda em Geografia - Universidade Estadual de Londrina. E-mail: mariana.mantovani@uel.br



THE TRANSAMAZONIAN AS AN INDUCER OF TERRITORIALITY: AN ANALYSIS OF MARABÁ (PA) AND CAROLINA (MA)

Abstract

The present work analyzes the socio-spatial formation and the territory of the geopolitical occupation of the Amazon along the Transamazonian highway, from its construction to the current situation, providing a characterization of two municipalities that border BR 230, Carolina (MA) and Marabá (PA). Plant and mineral extractions led to disputes over space between extractors and the different indigenous tribes present in the Marabá region. And, in Carolina, located in the Tocantins Valley, south of Maranhão, its population grew due to the construction of the trans-Amazonian highway. The value of BR-230 for the cities it borders was also identified, as, despite being unfinished, it is evident that it brought certain development to the region. Marabá was privileged by the construction of this highway as it consolidated its development and facilitated the city's trade with the rest of the country. As for Carolina, the road guaranteed the survival of the city, which was losing more and more population after the construction of the Belém-Brasília highway.

Keywords: Territory; Transamazonic; Marabá/PR; Carolina/MA

O que estamos vivendo hoje é que o homem deixou de ser o centro do mundo. O centro do mundo agora é o dinheiro.

Milton Santos

Introdução: dois municípios, destinos parecidos na BR 230

O presente trabalho busca analisar histórica e territorialmente a ocupação geopolítica da Amazônia ao longo da rodovia Transamazônica, desde sua construção, na década de 1970, até a situação atual. A partir desta década, criou-se “novas formas de agrupamentos populacionais”, não mais baseados na “circulação fluvial” e sim na “circulação rodoviária”, é neste contexto que a BR-



230 é construída, servindo, assim como outras estradas, como forma de “integração da região com o restante do país.” (Silva, 2008, p.7).

Segundo Becker: “(...) a cidade é um elemento fundamental no desenvolvimento e planejamento da Amazônia, porque nela a população está concentrada, constitui o nó das redes de relações, e pode, inclusive, impedir a expansão demográfica na floresta.” (Becker, 2005, p.80). Dentro desta perspectiva, examinaremos duas cidades brasileiras às margens desta rodovia: Carolina (MA) e Marabá (PA). Ambas são cidades históricas antigas, criadas décadas antes do projeto da Transamazônica e cujo crescimento foi impulsionado pela construção desta. Contudo, desenvolvimento também gera impactos tanto ambientais quanto sociais. Portanto, abordaremos também estes impactos e a importância das redes nesta região, as quais ligam pontos antes isolados na Amazônia.

Território no contexto da análise

Antes de abordarmos a questão da Amazônia em si, é necessário entendermos e analisarmos, inicialmente, o conceito de território sob diversas perspectivas. Portanto, para isso, é necessário percebermos qual território apenas passa a existir a partir da realização de uma ação no espaço. Para Raffestin, esta ação é “conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza determinadas ações) em qualquer nível.” (Raffestin, 1993, p. 143). Assim como afirma Saquet, que “o território se dá quando se manifesta e exerce-se qualquer tipo de poder, de relações sociais.” (Saquet, 2003, p.24).

Para Becker, o território também é produto das ações sociais, desta forma, afirma que “territórios correspondem a áreas delimitadas por um conjunto de relações sociais localizadas e do poder implícito nessas relações”. (Becker, 1991, p.179). Já geopoliticamente, a geógrafa sustenta que o território não é apenas “instrumento de consolidação e crescimento do estado (...”, pois, a fim de obter maior controle do território, o estado expandiu suas fronteiras de tal maneira, que ultrapassou sua capacidade de “mantê-las e controlá-las”, gerando desagregação. Portanto, a autora



também apresenta a vulnerabilidade do território “expressa na fragmentação” deste. (Becker, 1991, p.175).

Milton Santos comprehende que “território é o lugar em que desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é, onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações de sua existência” (SANTOS, 1999, p.7). No entanto, Santos também aborda a relação entre dinheiro e território, o qual também pode ser entendido por suas desigualdades, uma vez que a distribuição de renda dentro dele não se faz de forma similar. Deste modo o autor afirma que “Há zonas de condensação e zonas de rarefação do dinheiro”. (Santos, 1999, p. 10).

Para Santos, ainda há outro fator ligado ao dinheiro e que gera problemas à integridade do território, é o que o geógrafo chama de “globalização perversa” (Santos, 1999, p. 12). Pois, as empresas transnacionais ao se instalarem no território acabam por desagregá-lo, na medida em que buscam satisfazer apenas seus interesses particulares, sem considerar outros ambientes ao seu redor. Desta forma, estas grandes companhias acabam por desorganizar o espaço, tornando o território ingovernável. “Em última análise é esse o resultado da influência do dinheiro em estado puro sobre o território.” (Santos, 1999, p. 13).

Já na visão de Pierre Bourdieu, a primeira consideração para se entender o território e a região é a diferença da visão dos geógrafos e dos economistas em relação a estes. Aqueles se aprofundam a estudos de determinado espaço, aos fenômenos físicos, como se outros fatores não interferissem e não produzissem efeitos. Os geógrafos, ainda, prendem-se muito as fronteiras políticas e administrativas da região, sem olhar além delas. Já os economistas veem aquilo que é abstrato, “a região seria tributária de outros espaços, tanto no que diz respeito aos seus aprovigionamentos como no que diz respeito aos seus escoamentos” (Bourdieu, 2001).

Outra observação importante é que, para Bourdieu, a palavra região nos conduz a divisão, ou seja, o território é um princípio de divisão propriamente social. Esta, através de um ato de autoridade, configura a fronteira, que por sua vez “produz a diferença cultural, do mesmo modo que é produto desta” (Bourdieu, 2001).



Após estes conceitos acerca do território, a fim de entendê-los a partir de sustentação teórica, podemos partir ao estudo da ocupação da Amazônia.

Ocupação da Amazônia: da gênese aos dias atuais

A construção política da Amazônia surgiu, segundo Ruhoff, antes mesmo do aparecimento do Estado brasileiro em si. Isto porque, já no século XVII, com “a criação da Companhia de Comércio do Maranhão e do Grão-Pará, subordinado ao Conselho Ultramarino de Portugal, materializou-se a incorporação do domínio amazônico” (Ruhoff, 2005, p. 2). No entanto, de acordo com Becker, a Coroa portuguesa não tinha condições econômicas e nem população o suficiente para garantir a Portugal o domínio de terras tão extensas, considerando também que a expansão territorial para além do Tratado de Tordesilhas só foi possível “graças a estratégias de controle do território” (Becker, 2005, p. 71). Portanto, estes fatos nos levam a afirmação da geógrafa de que a geopolítica foi fundamental para o povoamento da Amazônia, na medida em que “embora os interesses econômicos prevalecessem, não foram bem-sucedidos, e a geopolítica foi mais importante do que a economia no sentido de garantir a soberania sobre a Amazônia” (idem).

Interessante lembrar que não apenas Portugal mostrou interesses nessas terras, mas também outros países como a Espanha, que por muito tempo disputou a hegemonia da Amazônia (Ruhoff, 2005, p. 2). Já o Brasil só estabeleceu a apropriação formal da Amazônia após a Revolução de 1930 com Getúlio Vargas, no entanto, apenas em 1953 foi estipulado um planejamento para região, com a criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), a fim de criar meios para uma ocupação real do território, o que nos remete à afirmação de Ruhoff: “o exercício da soberania exige a apropriação efetiva do território, e não apenas formal” (Ruhoff, 2005, p. 2).

A partir de 1966, o planejamento regional é impulsionado com a substituição do SPVEA pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) (Ruhoff, 2005, p. 2). Nesta época do regime militar, segundo Ruhoff, a Amazônia era vista sob uma perspectiva de fronteira em “triplo sentido”, ou seja, a “fronteira política”, no sentido de que “a conquista da Amazônia



tinha a finalidade de construir as bases para o exercício do poder nacional nas faixas de fronteiras”; a “fronteira demográfica”, pois “o Grande Norte deveria ser povoado por excedentes populacionais gerados no nordeste e no centro-sul.”; e a “fronteira de capital”, ou seja, “o Grande Norte deveria atrair volumosos investimentos transnacionais e nacionais voltados para a agropecuária, mineração e indústria.” (idem).

No entanto, este processo de domínio da Amazônia, causou uma série de disputas, uma vez que apresentou “dois tipos de ocupação” (Ruhoff, 2005, p. 3). O primeiro é chamado por Ruhoff de “povoamento tradicional”, este é estabelecido através do extrativismo e “consistia numa ocupação linear e ribeirinha, assentada na circulação fluvial e na rede natural de rios e igarapés” (idem). Já “o novo povoamento consistia numa ocupação areolar, polarizada por núcleos urbanos em formação e pelos projetos agropecuários e minerais”. Além disso, é importante perceber que o conflito não se expressou apenas entre índios, posseiros e grileiros, mas também através dos impactos negativos causados na natureza pelas ações humanas (Ruhoff, 2005, p. 3). Isto porque, de acordo com Becker, “as forças exógenas ocupavam a região livremente” (Becker, 2005, p. 72).

Hoje a preocupação é em mudar “este padrão de desenvolvimento que alcançou o seu auge nas décadas de 1960 a 1980” (Becker, 2005, p. 72). Para isso, é necessário além de cessar a exploração predatória dos recursos da Amazônia, é interessante também saber aproveitar o conhecimento das “populações tradicionais” de “lidar com o trópico úmido” (idem), a fim de obter riquezas a partir do desenvolvimento sustentável, o que para a Becker significa utilizar os recursos disponíveis sem desperdício.⁴ Portanto, auxiliando nesta preservação da Amazônia, existem duas lógicas, a primeira é a civilizatória ou cultural, a qual “possui uma preocupação legítima com a natureza pela questão da vida, o que dá origem aos movimentos ambientalistas” (Becker, 2005, p. 74). Já a segunda é a da acumulação, ou seja, as pessoas passam a ver “a natureza como recurso escasso e como reserva de valor para a realização de capital futuro, fundamentalmente no que tange ao uso da biodiversidade condicionada ao avanço da tecnologia” (idem). Desta forma, percebemos que se no passado, o crescimento econômico e os recursos naturais eram vistos como infinitos,

⁴ http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/ambiente/conteudo_419750.shtml. Acessado em 16/02/2023.



hoje já encontramos na região da Amazônia “uma resistência à apropriação indiscriminada de seus recursos e atores que lutam pelos seus direitos” (Becker, 2005, p. 72).

No fim do século XX, numerosas mudanças ocorreram na Amazônia e, entre estas, Becker destaca a “conectividade regional” (Becker, 2005, p. 73). Esta é representada tanto pelas estradas, as quais, segundo a geógrafa, “contribuíram para depredação dos recursos e da sociedade”, quanto pelas telecomunicações, “porque a rede de telecomunicações na Amazônia permitiu articulações locais/nacionais, bem como locais/globais” (ídem). Becker aponta este lado negativo das redes, pois acredita que o investimento para a conexão da Amazônia deveria se concentrar no transporte fluvial, na medida em que “sempre foi o grande meio de circulação na Amazônia” (Becker, 2005, p.79). Assim, não haveria tanta destruição da floresta, pois usariamos uma forma de circulação natural, a qual não prejudica de forma tão agressiva o meio ambiente.

Já Ruhoff assinala os pontos positivos das estradas, ao afirmar que estas “redes em linhas retas garantem velocidade ao movimento, maior agilidade no processo produtivo, e maior rotatividade de capital” (Ruhoff, 2005, p. 5). Logo, para Rückert as redes podem ser associadas às desigualdades sociais, na medida em que nem todos possuem acesso a estas, ocorrendo, na verdade, um aproveitamento da base construída pelo governo por parte das grandes empresas, as quais apenas “acrescentam equipamentos e, sobretudo, serviços para torná-la mais ágil visando seus interesses” (Rückert, 2007, p. 6).

Outra transformação importante na Amazônia, apontada por Becker, é em relação às frentes de expansão. A partir de 1970, começo da construção da rodovia transamazônica, a migração foi “induzida pelo governo federal”, que além de ocupar o Norte com o excedente populacional do Nordeste, como já mencionado acima, também foi “generalizada no país inteiro” (Becker, 2005, p. 80).

No entanto, hoje, estas migrações ocorrem principalmente no âmbito intrarregional, e as frentes de expansão “são comandadas por madeireiras, pecuaristas e sojeiros já instalados na região, que as promovem com recursos próprios” (ídem), portanto, não são mais custeadas pelo governo. E por fim, a geógrafa aponta para o fato de que nos anos de 1970, essas frentes se encontravam às margens das duas principais rodovias da região, a Belém-Brasília e a Brasília-Cuiabá. “Agora, as



frentes estão mais localizadas em torno das estradas que já existiam, as que pretendem ser pavimentadas ou as abertas pelos próprios madeireiros e pecuaristas". (Becker, 2005, p. 81).

A Amazônia atrai também grande interesse internacional, não apenas por seus recursos econômicos, mas também pela riqueza de informações que oferece. Desta forma a Amazônia constitui um grande centro de pesquisa, seduzindo outros países e estabelecendo cooperação internacional, a qual "é fundamental para o desenvolvimento da Ciência e da Tecnologia no Brasil", embora apresente "um excesso de autonomia", pois na maioria das vezes países utilizam os pesquisadores brasileiros a fim de concluírem projetos de pesquisa, porém, as informações são controladas, e estes acabam por não ter o acesso ao "projeto como um todo" (Becker, 2005, p. 78).

A partir do caso exposto, podemos ponderar a ideia de que seria de grande importância para o país se o governo incentivasse e investisse mais nesta área de pesquisa, precisando, assim, de uma pequena e limitada ajuda internacional, ou até, de nenhum auxílio deste tipo. Desta forma, teria mais controle dos enormes estudos realizados na região, podendo divulgar e disponibilizar maior parte destes projetos à população brasileira. Além de que, Ciência, Tecnologia e Inovação agregam um valor econômico à floresta, capaz de "competir com a madeira, com a pecuária e com a soja", sendo esta a única maneira, segundo Becker, de acabar com a exploração desenfreada que vem ocorrendo na Amazônia (Becker, 2005, p. 85).

Por fim, outro ponto que devemos salientar é a importância da sociedade civil em toda a Amazônia, principalmente por reivindicar melhorias, incentivando, desta maneira, o desenvolvimento urbano (Becker, 2005, p. 82). Porém, interessante também é perceber a mudança de valor que se agraga à terra, pois antes a população da Amazônia ocupava-a como "reserva de valor". Agora, com a lucratividade do comércio da soja e as melhorias na pecuária, o que se percebe é a preocupação apenas com a produtividade da terra (Becker, 2005, p. 81).

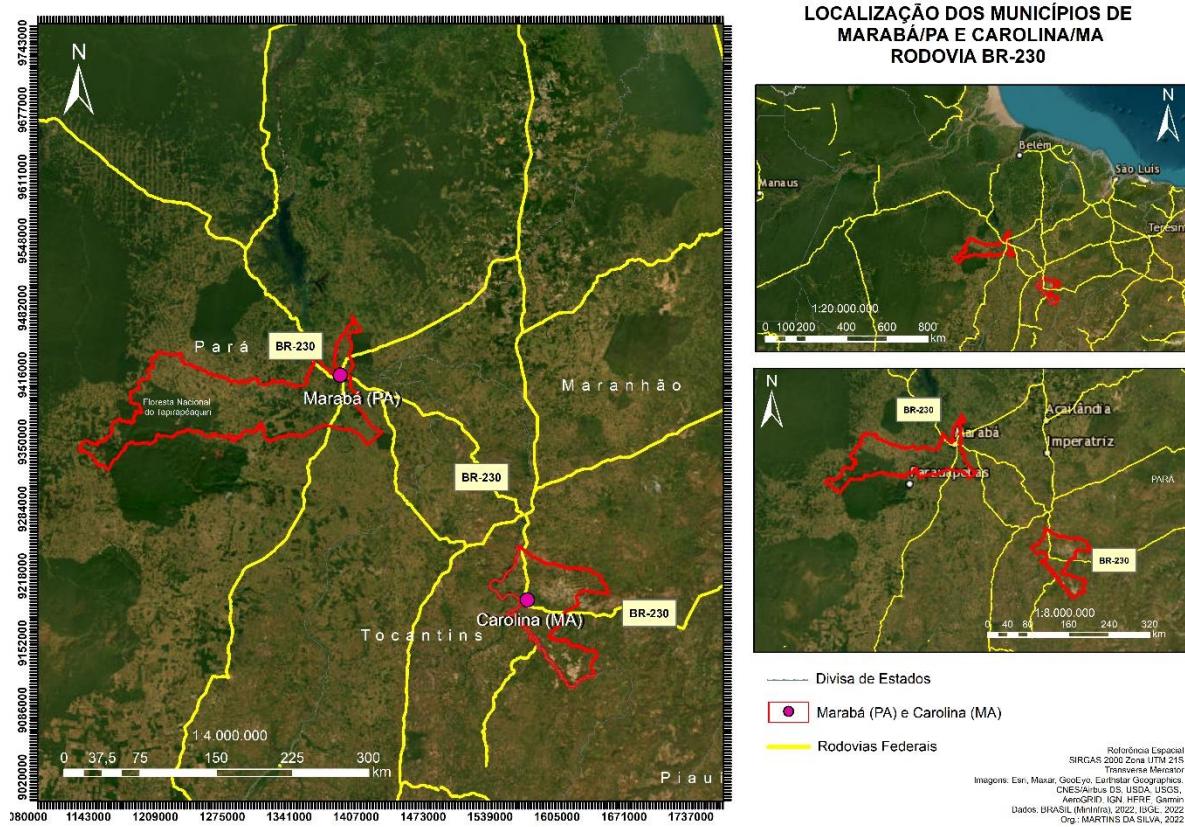
A partir deste ponto, notamos que ao passar dos anos, ao invés de proteger a floresta, os homens vêm cada vez mais a destruindo, apenas pensando em aumentar a produção e enriquecer. A fim de alcançar estes objetivos, eles expandem seus campos através de inúmeras queimadas proibidas, das quais, na maioria das vezes, não obtemos conhecimento, pois se aproveitam da precária e ineficaz fiscalização na enorme região. Por isso, o governo brasileiro deveria sim juntar



esforços para proteger a Amazônia, afinal, todos já deveriam ter consciência da importância da floresta na preservação da vida.

Portanto, após entender a base da ocupação da Amazônia, compreender as diferentes percepções de redes e perceber as mudanças ocorridas nas frentes de expansão, podemos partir à análise mais detalhada das cidades de Marabá (Pará), e Carolina (Maranhão), demonstrado na figura 1.

Figura 1 – Localização de Marabá e Carolina no contexto regional.



Fonte: Brasil, 2022 **Org.:** M. Martins da Silva, 2023.

Distantes menos de 400 km, Carolina (22.062 mil habitantes, em 2022) possui uma população que equivale a menos de 10% da de Marabá, que possui 266.356 habitantes, em 2022. Mas ambas possuem como elo de ligação, o corredor Leste-Oeste formado pela BR 230, a Transamazônica. Mas, entre elas se tem um contingente populacional considerável, que são vigor



socioeconômico para aquela região brasileira, sendo Imperatriz, com 273.110 pessoas, e Araguaína, com 171.301 habitantes, sem mencionar as menores cidades que estão na região do Bico do Papagaio, ampliando para grande a população regional, se se considerar as características ocupacionais dessa porção do país.

Marabá, para além do *filho do prisioneiro*

O nome do município de Marabá (figura 2), sua denominação, tem origem indígena e significa “filho do prisioneiro ou estrangeiro”, ou ainda, o filho da “índia com o branco” – salutar, ao se considerar os processos históricos de migração regional, sobretudo a partir da abertura da rodovia Transamazônica.

Figura 2 – Plano geral da cidade de Marabá



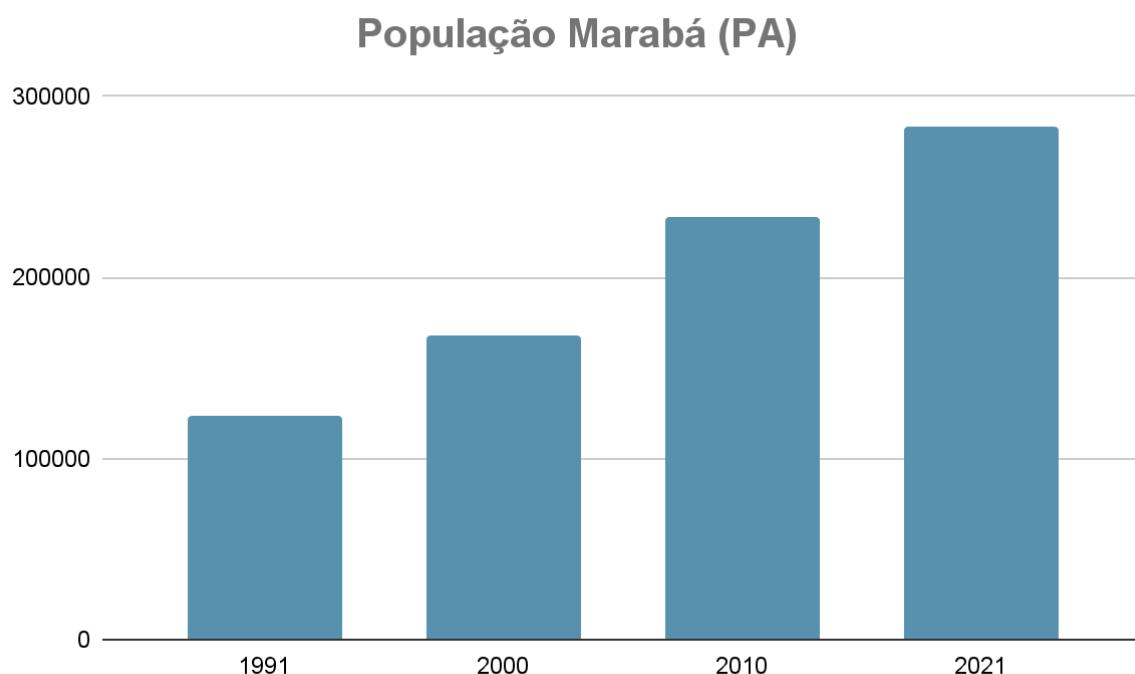
Fonte: Prefeitura de Marabá, 2023.

O município de Marabá está localizado a sudeste do estado paraense e, em 2007, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), possuía 196.468 habitantes. Interessante notar que a população da cidade, em menos de dez anos após a construção da rodovia



Transamazônica, década de 1970, apresentou um aumento em mais de 50%.⁵ Desde então, a cada censo registrado pelo IBGE o índice demográfico da cidade cresceu abundantemente, comprovando a importância da construção desta estrada para a consolidação e desenvolvimento de Marabá. O gráfico 1 apresenta a população de Marabá (PA) nos anos de 1991 (123.668), 2000 (168.020), 2010 (233.669), e a estimativa de 2021 (283.542).

Gráfico 1 - População de Marabá (PA) 1991-2021



Fonte: IBGE, (1991; 2000; 2010; estimativa de 2021).

Esta região pertencia ao município de Baião e teve sua origem quando o *pioneiro* Carlos Gomes Leitão, acompanhado por um grupo de seguidores, deslocou-se para o sudeste do Pará em

⁵ Os dados consolidados retirados do site IBGE Cidades@. Acessado em 16/02/2023.



1894, fixando-se, primeiramente, às margens da confluência do rio Tocantins e Itacaiúnas e, após um ano, à margem esquerda do rio Tocantins. Em 1896, foi descoberta ao acaso a presença do caucho, do qual é extraído o látex, utilizado para produzir a borracha. A partir daí, esta atividade tornou-se a base econômica da região, atraindo inúmeros extratores, interessados em enriquecer, e o comerciante Francisco Coelho, o qual abriu uma loja chamada “Casa Marabá”, onde vendia mercadorias de primeira necessidade.⁶

À medida que Marabá progredia, crescia a vontade da população de obter uma emancipação administrativa em relação a Baião, portanto ocorreram algumas reivindicações, inclusive o pedido de anexação do território ao estado de Goiás. Assim, o governador do Pará, Enéas Martins, percebendo a necessidade de atender às solicitações dos marabaenses, editou em 27 de fevereiro de 1913 a Lei nº1278, a qual criou o município de Marabá. Já em outubro de 1923, o município alcançou a categoria de cidade pela Lei nº 2.207.⁷

Desde o início de sua formação até a década de 80, Marabá garantiu sua base econômica no extrativismo vegetal. O primeiro grande ciclo foi a extração do látex do caucho, que além de atrair considerável contingente populacional, principalmente nordestinos, também foi fator de desenvolvimento regional. Com o final da Primeira Guerra Mundial, em 1919, alguns países asiáticos conseguiram produzir e comercializar a borracha a preços mais competitivos, esta nova concorrência internacional fez com que o valor do produto despencasse, gerando grande crise em toda a Amazônia, pois como Becker afirma: “A Amazônia, até as décadas de 1950, 1960, era uma grande ilha, praticamente voltada para o exterior, desligada do território nacional, como ocorria no antigo “arquipélago” brasileiro.” (Becker, 2007, p. 23).⁸

Apesar de Marabá também ter sido prejudicada por este episódio, as consequências desta crise foram amenizadas pelo fato de que o município já estava envolvido em um novo ciclo extrativista, desta vez foi a exploração da castanha-do-pará que gerou durante décadas enormes

⁶ Os dados acerca da história da cidade foram retirados da seguinte fonte: <http://www.marabaonline.com.br/historia.htm>. Acessado em 16/02/2023.

⁷ Idem.

⁸ Os dados acerca da economia foram retirados do site oficial do município: http://www.maraba.pa.gov.br/economia_maraba.htm. Acessado em 16/02/2023.



riquezas à região. Para se ter noção da quantidade produzida, em 1970, a cidade de Marabá contribuía com 80% do total de castanhas produzidas no Pará e 40% da produção nacional, sendo que o Brasil era o maior produtor mundial.⁹

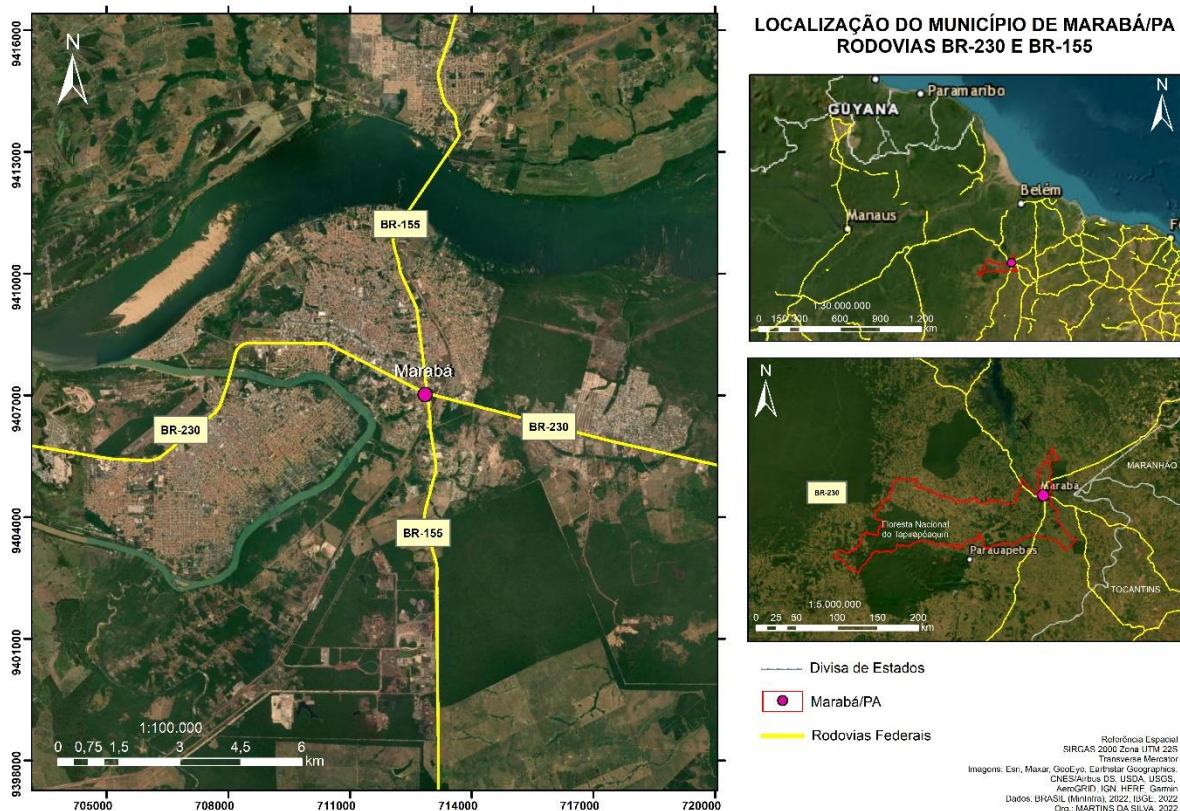
Com o início da atividade pecuária, aos poucos, os castanhais foram cortados, para dar espaço às áreas de pastagens. Hoje, esta atividade é de grande importância econômica para a cidade, sendo sua base a criação de gado bovino destinado, principalmente, para o corte. A criação do gado de leite é feita em pequenas e médias propriedades e também contribui para a economia da região. Já a produção agrícola não é suficiente para atender a demanda local e o que se nota é a presença da agricultura de subsistência.¹⁰ Detalhes da localização regional de Marabá podem ser verificados na figura 3.

⁹ Idem.

¹⁰ Idem.



Figura 3 – Localização de Marabá no contexto regional.



Fonte: Brasil, 2022 **Org.:** M. Martins da Silva, 2023.

Segundo Ruhoff, Marabá está localizada no Vetor Oriental da Amazônia, ou seja, está instalada em torno da rodovia Belém-Brasília e foi uma das cidades das quais consolidaram a exploração de minérios na Serra de Carajás, uma das maiores províncias minerais do mundo (Ruhoff, 2005, p. 3). Em 1920, após um estudo geológico na região, Marabá deu início ao ciclo dos garimpos, onde predominou a extração de diamantes, turmalinas e ametistas. Em 1980, a cidade também se beneficiou com a descoberta do ouro na Serra da Pelada, este despertou o interesse de



milhares de pessoas, que passaram a trabalhar nesta grande mina a céu aberto. Hoje, na produção de minérios destacam-se o manganês, o ferro, a cassiterita (mineral de estanho), o ouro e o cobre.¹¹

Ao final da década de oitenta, foi instalado o Distrito Industrial de Marabá (DIM), abrangendo uma área de 1.300 hectares. É a partir desta época, segundo Becker, que ocorre uma importante mudança na economia da Amazônia, “que passou da exclusividade do extrativismo para a industrialização” (Becker, 2005, p. 73).¹²

Este distrito foi criado com o objetivo de construir um polo siderúrgico visando o minério de ferro de Carajás, explorado pela Companhia Vale do Rio Doce, cuja privatização ocorreu em 1997, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso.¹³ Aí cabe uma reflexão acerca da privatização da floresta, através do pensamento de Becker: “(...) floresta é território. É possível privatizar uma empresa e criar outra, mas não se cria outro território. Penso que é uma questão séria, porque privatizar floresta é privatizar território. Somente se cria outro território, como disse Fernando Henrique Cardoso, pela guerra” (Becker, 2007, p. 28).

Em 2005, o DIM já possuía oito siderúrgicas em operação e três em instalação, sendo o objetivo principal destas empresas a produção do ferro-gusa. No entanto, apesar do número de siderúrgicas estar aumentando, as indústrias de produtos minerais não-metálicos (33 estabelecimentos) e as de produtos alimentares (20 estabelecimentos) ainda são as que mais se destacam na cidade.¹⁴ A partir destes dados podemos entender a afirmação de Bertha K. Becker: “(...) [A Amazônia] se tratava de uma área de extrativismo que, agora, possui uma indústria relativamente importante, com impactos negativos muito conhecidos.” (Becker, 2007, p. 24).

Tanto as extrações vegetais quanto as minerais acarretaram em disputas por espaços entre os extratores e as diferentes tribos indígenas presentes na região de Marabá. Obviamente, os índios sentiram seus territórios sendo invadidos e, apesar disto, não presenciaram atos por parte do governo para ajudá-los, pois por um período de 57 anos existiu o Serviço de Proteção ao Índio, o

¹¹ Os dados referentes ao ciclo dos garimpos foram retirados do site oficial da cidade: http://www.maraba.pa.gov.br/economia_maraba.htm. Acessado em 16/02/2023.

¹² Os dados acerca do Distrito Industrial de Marabá foram retirados da seguinte fonte: http://www.maraba.pa.gov.br/economia_maraba.htm. Acessado em 16/02/2023.

¹³ Idem.

¹⁴ Idem.



qual deveria fazer o seu papel de resguardar as terras e vidas indígenas, no entanto, não foi isto que ocorreu, como afirma o autor Bruce Albert: “o Serviço de Proteção ao Índio (SPI), criado em 1910, foi extinto em 1967, em meio a acusações de corrupção e das mais diversas formas de conivência com o extermínio, a exploração e a expropriação dos índios.” (Albert, 1990, p. 39).

Mesmo após a criação da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), em 1967, e da promulgação do Estatuto do Índio, em 1973, pelo presidente General Costa e Silva, a situação não melhorou, pois

“(...) acham-se embutidos neste invólucro protecionista dispositivos altamente lesivos aos índios, impostos pela lógica do modelo militar de ocupação econômica da região amazônica: disposições discriminatórias e de controle político (...), disposições assimilaçãonistas (...) e disposições expropriativas como o não reconhecimento da propriedade indígena, a previsão de remoção de grupos por razões de segurança nacional ou para a realização de obras públicas, a autorização de mineração por estatais e a tolerância de contratos de arrendamento em terras indígenas. (Oliveira Filho, 1985)” (Albert, 1990, p. 39).

No entanto, atualmente, nos encontramos em uma condição aperfeiçoada, como indica Becker: “A legislação ambiental brasileira é considerada das mais avançadas do mundo. A política ambiental, em dez anos, teve grandes conquistas. A demarcação dos territórios indígenas não é fato desprezível – é algo fantástico, de conquista, de luta das sociedades e de grupos indígenas (...)” (Becker, 2007, p. 29).

A economia de Marabá é baseada principalmente no setor de serviços, o qual, no ano de 2005, correspondeu a cerca de 50% do total de 2.079.838.000 reais do Produto Interno Bruto da cidade. Em segundo lugar, encontra-se a indústria, a qual totaliza aproximadamente 34%, seguida da agropecuária, está representando apenas 3,2%.¹⁵ Já no âmbito da política, é administrada pelo prefeito Sebastião Mirando Filho e seu vice Ítalo Ipojucam, os quais foram eleitos no ano de 2004 pela coligação “União pelo trabalho”, que reúne os partidos PTB, PDT, PP, PSL, PL, PSB e PCdoB. Porém, antes disso, Tião Miranda era vice do até então prefeito Geraldo Veloso (eleito em 1996 e reeleito em 2000), no entanto, este faleceu em fevereiro de 2002, sem terminar seu segundo

¹⁵ Dados consolidados retirados do site IBGE Cidades@. Acessado em 16/02/2023.



mandato, deixando então a posse para seu vice.¹⁶ Nas eleições realizadas em 2008, Maurino Magalhães foi eleito para assumir a prefeitura de Marabá no próximo ano.¹⁷

“Na Amazônia ocorreu o maior crescimento urbano do país, porque partiu do “zero”. É um crescimento muito grande; de acordo com o Censo de 2000, quase 70% da população vive em núcleos urbanos” (Becker, 2007). Portanto, é interessante ressaltar a influência de cidades como Marabá neste índice de urbanização, pois devido ao seu elevado grau de desenvolvimento, atrai populações interioranas. Assim como, a responsabilidade pelo “fato de a Amazônia hoje ser uma região que possui uma dinâmica própria: tem vinte milhões de habitantes, há demandas específicas e resistências organizadas e uma estrutura produtiva própria, o que comprova a sua mudança de caráter, inclusive com uma nova geografia” (Becker, 2005, p. 83).

De acordo com o último Censo realizado pelo IBGE, o IDHM de Marabá, isto é, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, é de 0,668 (Gráfico 2). O IDHM é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda, variando de 0 a 1. Em comparação, a capital do Pará, Belém, detém um IDHM de 0,746, enquanto o Brasil apresenta um índice geral de 0,754. Sendo assim, Marabá possui um IDHM abaixo da média nacional, porém, se assemelha aos índices apresentados pelas demais cidades da região em que está situada.

¹⁶ Dados retirados do site oficial de Marabá:

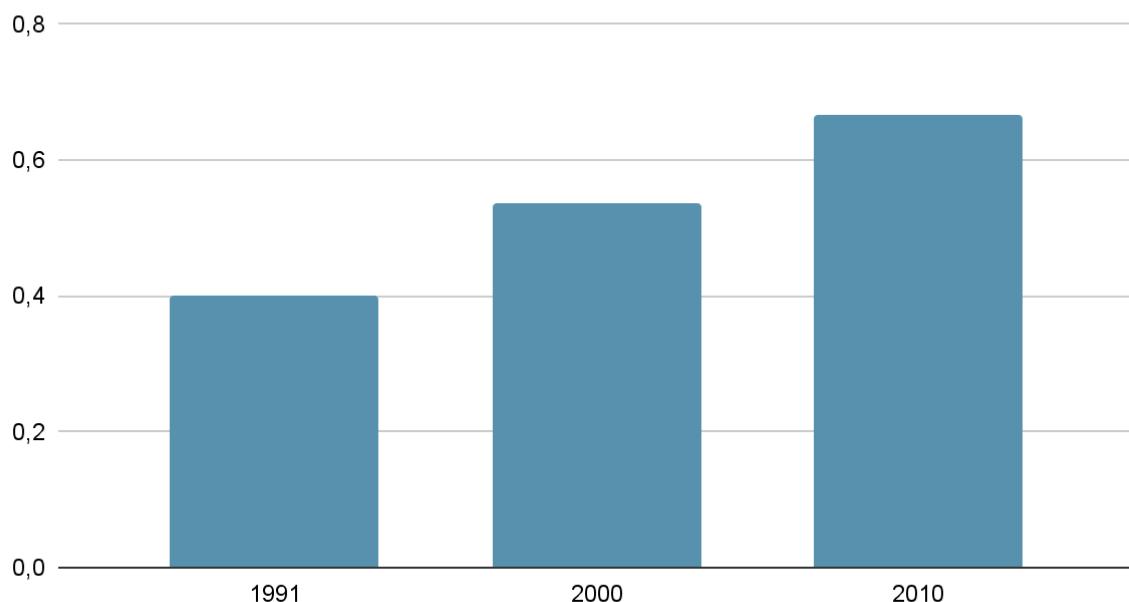
<http://www.maraba.pa.gov.br/perfil30.htm>. Acessado em 16/02/2023.

¹⁷ Dados consolidados publicados no site do TSE. Acessado em 16/02/2023.



Gráfico 2 - IDHM de Marabá (PA) 1991-2010

IDHM de Marabá (PA)



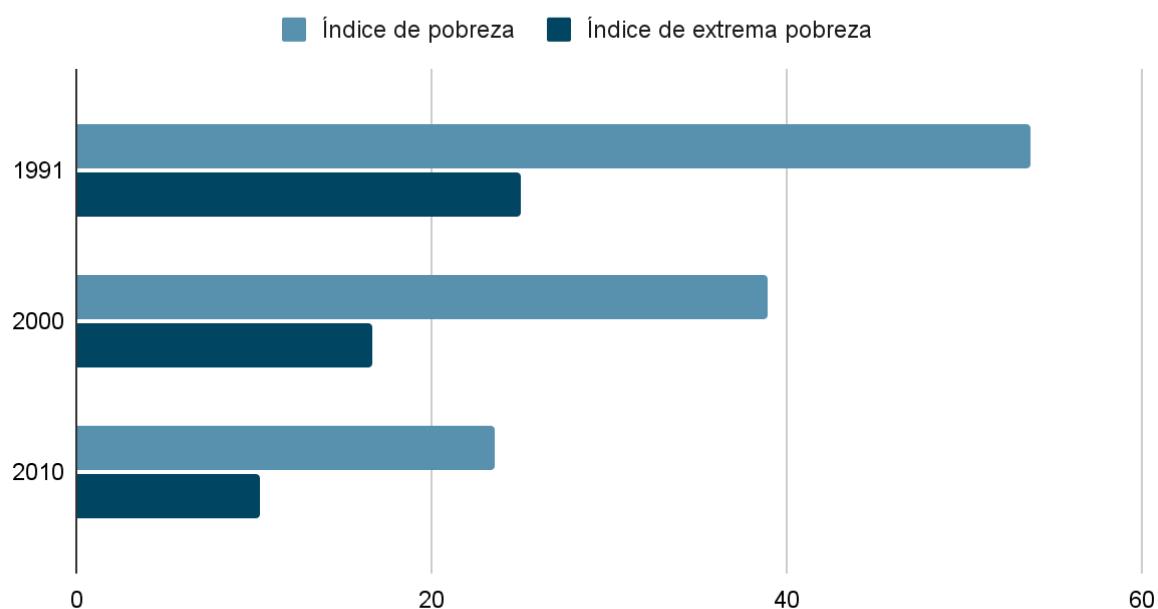
Fonte: Atlas Brasil, 2023.

Em relação aos índices de pobreza e extrema pobreza observados no município, nota-se que entre 1991 e 2010, de maneira gradativa, ocorreu a diminuição do número de pobres e extremamente pobres (Gráfico 3). Em 1991, o índice de pobreza era de 53% da população e, por sua vez, o de extrema pobreza apontava aproximadamente 25%. No início dos anos 2000 esses números começam a entrar em declínio e, em 2010, a porcentagem de pobres em Marabá passa a ser de 23% e extremamente pobres apenas 10%.



Gráfico 3 - Índice de pobreza e extrema pobreza em Marabá (PA) 1991-2010

Índice de pobreza e de extrema pobreza em Marabá (PA)

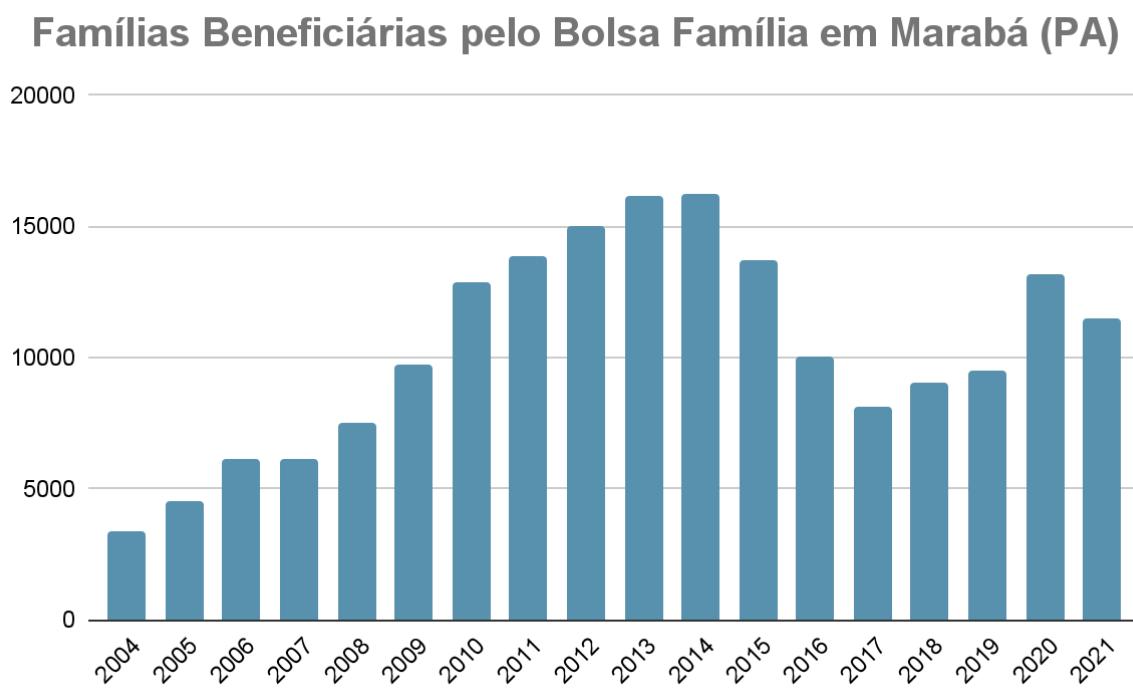


Fonte: Atlas Brasil, (2023).

Dentro deste contexto, instituído no governo Lula pela Medida Provisória 132, de 20 de outubro de 2003, e convertida em lei em 9 de janeiro de 2004, pela Lei Federal n. 10.836, o programa de transferência de renda do governo federal do Brasil, o Bolsa Família, passa a atender a população brasileira e está diretamente relacionada com as alterações observadas nos índices de pobreza observados em Marabá, elencados no Gráfico 3.



Gráfico 4 - Famílias Beneficiárias pelo Programa Bolsa Família em Marabá (PA) 2004-2021



Fonte: IBGE, (2023).

Em 2004, primeiro ano de vigência da medida, 3.363 famílias habitantes do município foram beneficiadas pelo programa. Em 2014, o número de famílias beneficiadas atingiu sua taxa mais alta, sendo um total de 16.212 beneficiados. Em 2015, no entanto, houve uma diminuição desta taxa, que passou a ser de cerca de 13 mil famílias beneficiadas. Em 2017 o IBGE registrou a maior queda desde 2008, apresentando 8.156 beneficiados. Em 2021, o número de famílias beneficiadas pelo programa foi de 11.494 (gráfico 4).



Carolina, sede do Parque Nacional da Chapada das Mesas

Tendo sua origem no início do século XIX ligada a pecuária, Carolina (figura 4) possui tal denominação em homenagem à Imperatriz Leopoldina (Carolina era seu primeiro nome), a esposa de Dom Pedro I e mãe de Dom Pedro II.

Figura 4 – Plano geral da cidade de Carolina



Fonte: Setur Carolina, 2021.

A cidade de Carolina está situada no vale do Tocantins, ao sul do Maranhão. Possui uma área de 6.442 quilômetros quadrados e, em 2007, sua população chegava a 24.442 habitantes, segundo estimativa do IBGE (Gráfico 5).¹⁸ Quando o povoado que estava se formando nesta região desde 1809 foi elevado à categoria de vila, deu início a uma grande disputa entre os estados do Maranhão e de Goiás (hoje Tocantins) pela posse do vilarejo.¹⁹ No entanto, apesar dos esforços empreendidos por Goiás, em 1854 o decreto nº 773 encerrou a questão, reincorporando a vila ao

¹⁸ Dados consolidados retirados do site IBGE Cidades@. Acessado em 16/02/2023.

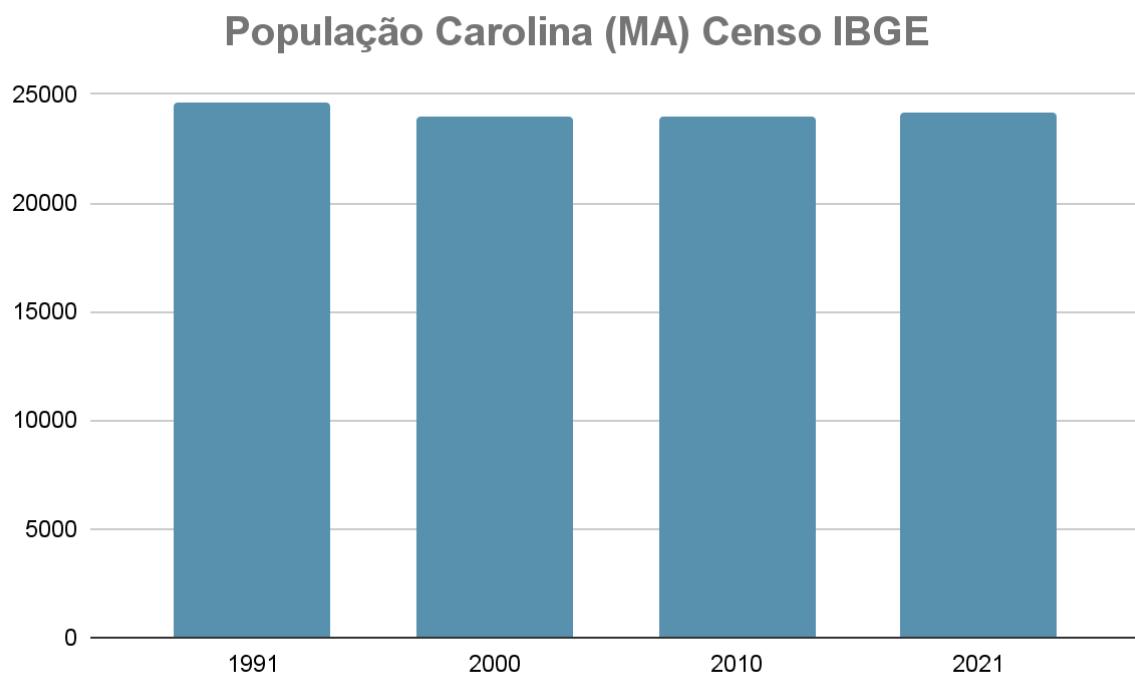
¹⁹ Os dados acerca da história da cidade foram retirados da seguinte fonte:

<http://www.maranhaonews1.com.br/dados/historia.htm>. Acessado em 16/02/2023.



território maranhense, com a denominação de Carolina. Já em 1859, com o mesmo título, foi elevada à categoria de cidade e sede municipal.²⁰

Gráfico 5 - População de Carolina (MA) 1991-2021



Fonte: IBGE, 1991; 2000; 2010; estimativa 2021.

No início do século XX, Carolina era muito próspera, foi a primeira cidade do nordeste a fabricar sabonete e óleo comestível, sendo que, muitas vezes, chegou a ter o movimento de pessoas e de produtos maior do que o da capital São Luís. Na década de 40, devido ao grande fluxo de água que circula pelos rios da região, viu ser instalada em seu território a primeira hidroelétrica da Amazônia.²¹

²⁰ Dados históricos retirados do site IBGE Cidades@. Acessado em 16/02/2023.

²¹ Dados retirados da seguinte fonte:

<http://www.bemtevibrasil.com.br/carolina.htm>. Acessado em 16/02/2023.



Porém, na década de 60 este desenvolvimento sucumbiu, pois a 100 quilômetros da cidade foi construída a rodovia que liga Belém a Brasília, transferindo todo o eixo de circulação de riqueza da região para as cidades de Estreito e Imperatriz.²² Apesar deste fato, Carolina aproveitou-se de um crescimento populacional de cerca de 20% em 10 anos, devido ao início da construção da rodovia transamazônica, a qual passou a margear a cidade.²³ Estes dois fatos nos remetem à afirmação de Becker, quando a autora escreve a respeito da nova dinâmica regional da Amazônia: “Uma grande modificação estrutural ocorreu no povoamento regional que se localizou ao longo das rodovias e não mais ao longo da rede fluvial, como no passado, e no crescimento demográfico, sobretudo urbano.” (Becker, 2005, p. 73).

Após 1980, os censos registrados pelo IBGE apresentaram apenas índices de crescimento demográfico negativos, pois parte da população de Carolina se deslocou para os grandes centros do país, buscando melhores oportunidades. Já em 2007, após vinte anos, o número de habitantes na cidade não apresentou redução. Comparando em relação ao ano de 2004, o aumento populacional chegou a quase 3%, já na comparação com os dados do censo 2000 há um aumento de apenas 1,31%.²⁴

Estes dados nos mostram que apesar deste declínio, a cidade está se organizando em torno de um novo gerador de riquezas, o turismo, pois conta com o Parque Nacional da Chapada das Mesas, cujas trilhas, cachoeiras e belas paisagens atraem diversos turistas, além de fazer uso das praias fluviais do rio Tocantins, que aparecem nos meses de julho a setembro.²⁵

Portanto, segundo Haesbaert, através do turismo, “um dos setores mais dinâmicos da economia contemporânea”, a cidade tem “estimulado a diversidade territorial”, pois valoriza o que a natureza lhe proporcionou de diferente, ou até mesmo, de único (Haesbaert, 1999, p.17). Desta forma, a população de Carolina está se aproveitando do que Becker chama de econegócio, ou seja,

²² Idem.

²³ Dado demográfico baseado nos censos realizados pelo IBGE, retirado do site: http://www.cnm.org.br/demografia/mu_dem_pop_total.asp?IdMun=100121051. Acessado em 16/02/2023.

²⁴ Dados retirados da seguinte reportagem:

http://www.maranhaonews1.com.br/carolina/contagem_ibge.htm. Acessado em 16/02/2023.

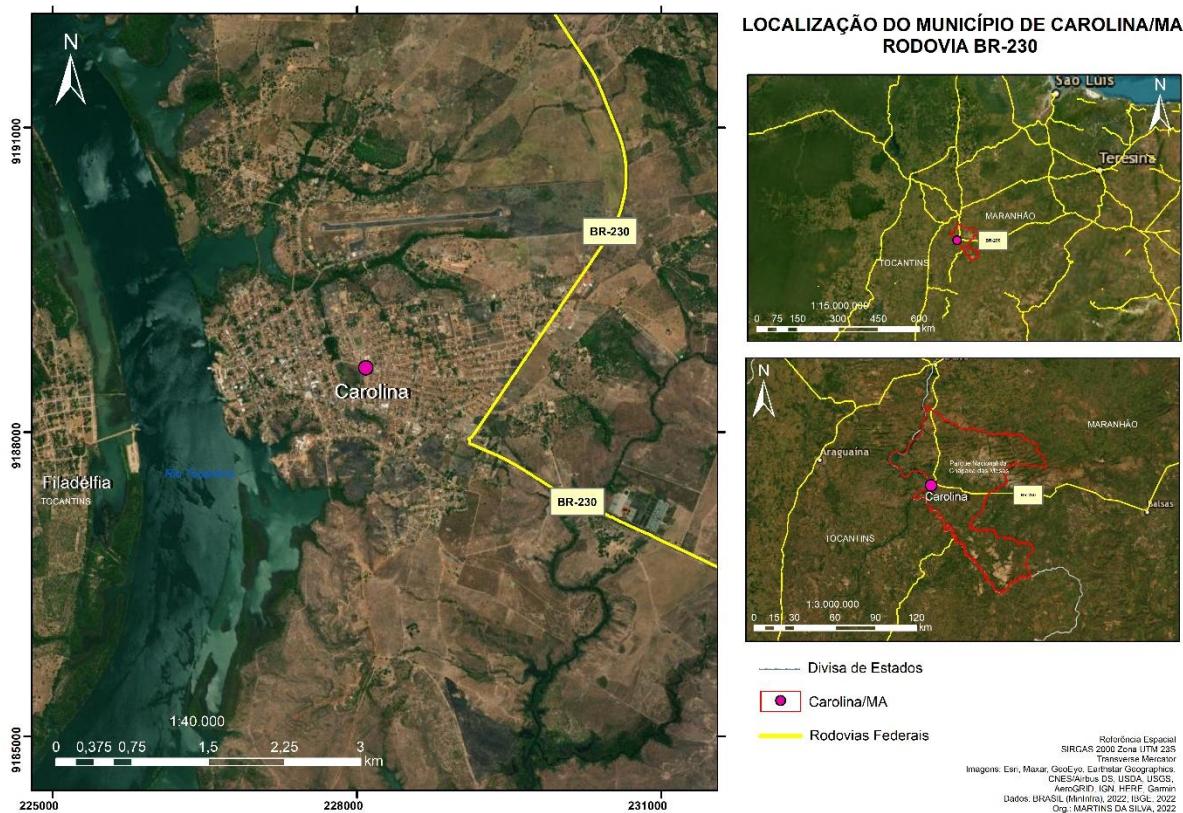
²⁵ Informação retirada da seguinte fonte:

<http://www.ferias.tur.br/informacoes/2428/carolina-ma.html>. Acessado em 16/02/2023.



além de protegerem a natureza, ainda garantem lucratividade para a cidade (Becker, 2007, p.34). Detalhes sobre a localização de Carolina, em um plano local/regional, podem ser verificados na figura 5.

Figura 5 – Localização de Marabá no contexto regional.



Fonte: Brasil, 2022 **Org.:** M. Martins da Silva, 2023.

Segundo o IBGE, o produto interno bruto (PIB) da cidade de Carolina em 2005 foi de 80.456.000 reais, sendo que o setor de serviço representa 53,65%, a agropecuária 32,19% e a indústria 8,87% do total.²⁶ Em relação à política, Carolina é representada pelo atual prefeito João

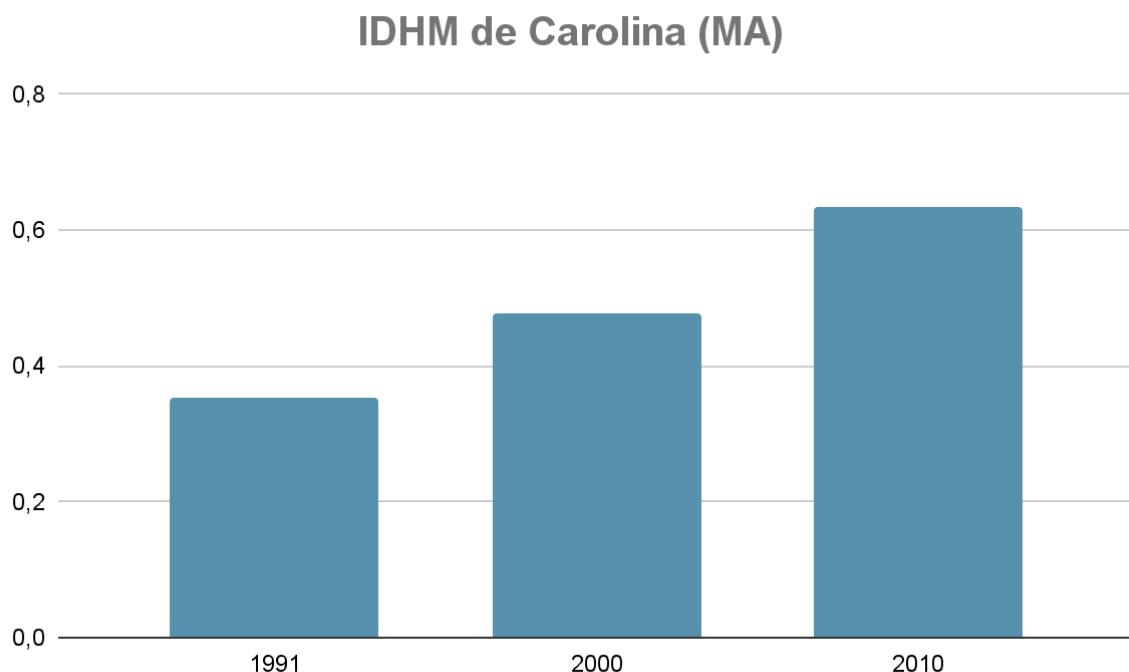
²⁶ Dados consolidados retirados do site IBGE Cidades @. Acessado em 16/02/2023.



Alberto Martins da Silva e seu vice Professor Vicente, os quais foram eleitos em 2004 e reeleitos em 2008, pela coligação “união é força”, a qual reúne os partidos PSDB, PT e PDT.²⁷

Em relação ao seu Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), em 2012 Carolina apresentava um índice de 0,634 (Gráfico 6). Ou seja, em duas décadas, de 1991 a 2010, o IDHM do município duplicou.

Gráfico 6 - IDHM de Carolina (MA) 1991-2010



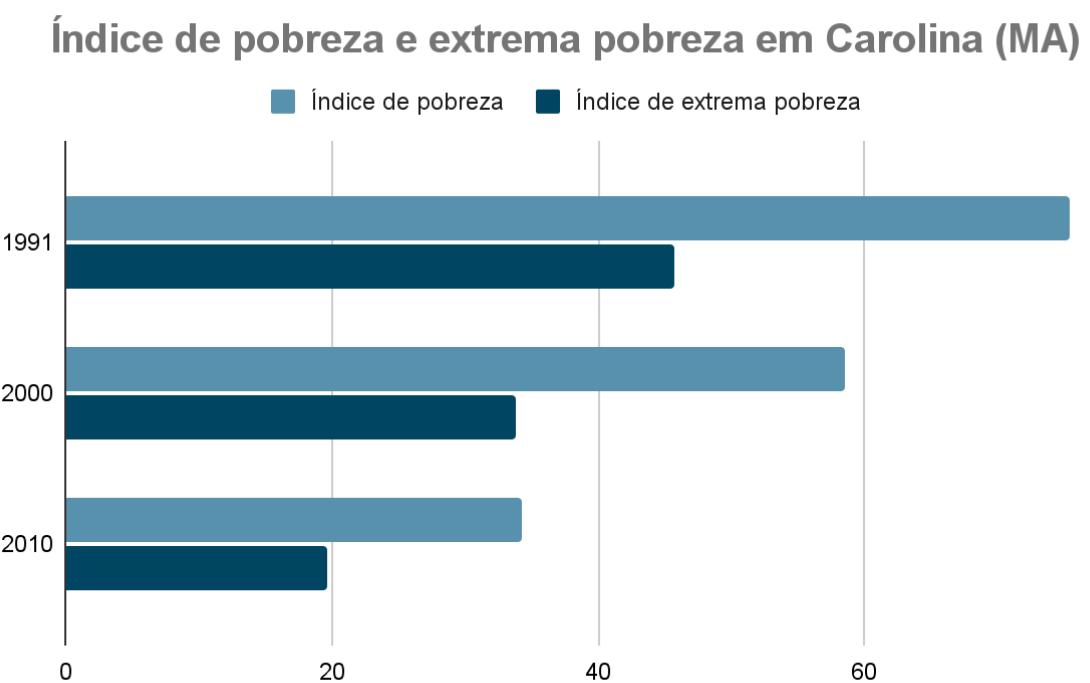
Fonte: Atlas Brasil, 2023.

²⁷ Dados consolidados publicados no site do TSE. Acessado em 16/02/2023.



Assim como em Marabá (PA), em Carolina, entre 1991 e 2010, os índices de pobreza e extrema pobreza também apontaram para a diminuição desta situação de vulnerabilidade. Em 1991 os índices de pessoas em situação de pobreza eram de 75% e 45%, respectivamente, enquanto em 2010 passaram a ser 34% e 19% (Gráfico 7).

Gráfico 7 - Índice de pobreza e extrema pobreza em Carolina (MA) 1991-2010



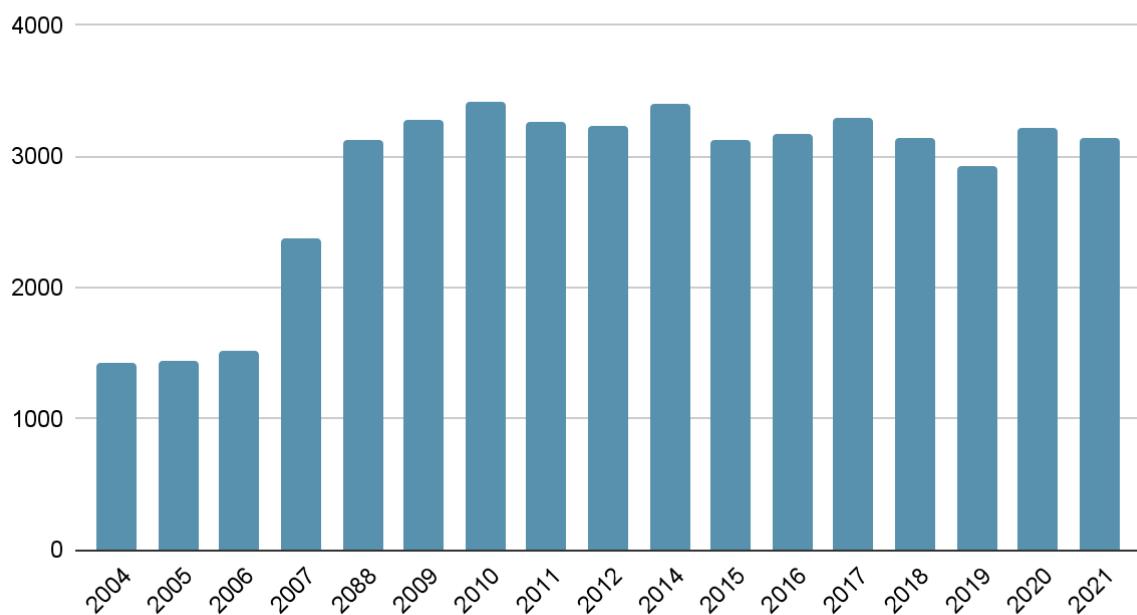
Fonte: Atlas Brasil, 2023.

Dentre o número de famílias beneficiadas pelo Bolsa Família em Carolina, em 2004 eram 1.421 e em 2021 este número cresceu para 3.146. No gráfico 8, nota-se que este crescimento se deu gradativamente e, desde 2007, sua maior queda foi em 2019, quando atingiu apenas 2.927 beneficiados.



Gráfico 8 - Famílias Beneficiárias pelo Bolsa Família em Carolina (MA) 2004-2021

Famílias Beneficiárias pelo Bolsa Família em Carolina (MA)



Fonte: Atlas Brasil, 2023.

1. Considerações Finais

A partir deste trabalho consideramos a importância da enorme diversidade ambiental presente na região amazônica para o progresso das cidades presentes nesta. Percebemos isso através da análise tanto de Marabá, localizada no Pará, quanto de Carolina, no Maranhão, pois enriqueceram extraíndo da natureza o que esta oferecia. Aliás, ambas as cidades estudadas neste artigo aproveitam estes recursos naturais até hoje para garantirem seus avanços, além do que já existiam antes mesmo do projeto da rodovia Transamazônica.

Identificamos também o valor da BR-230 para as cidades a qual margeia, pois, apesar de inacabada, é evidente que trouxe muito desenvolvimento para a região. Marabá foi privilegiada pela



construção desta rodovia na medida em que consolidou seu desenvolvimento, como dito anteriormente, e também facilitou o comércio da cidade com o resto do país. Já para Carolina, a estrada garantiu a sobrevivência da cidade, que estava perdendo cada vez mais população após a construção da rodovia Belém-Brasília.

Hoje, Marabá exerce grande influência na economia do estado do Pará e é o centro econômico e administrativo da região da “fronteira agrícola amazônica”.²⁸ Por outro lado, Carolina chama a atenção de turistas de todos os cantos encantando-os com suas belas quedas d’água como as Cachoeiras do Itapecuru, as Cachoeiras do Rio da Farinha e a Cachoeira Pedra Caída. Portanto, neste artigo, entendemos a ocupação da Amazônia sob diferentes perspectivas e a importância da presença das redes nesta região, influenciando na formação da geopolítica amazônica.

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ) e Bolsa de Iniciação Científica PIBIC/CNPq/UEL e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Número do Financiamento - CAPES: 88887.685164/2022-00. *"This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.*

Referências

ALBERT, Bruce. 1990. “**Terras Indígenas, Política Ambiental e Geopolítica Militar no Desenvolvimento da Amazônia: A Propósito do Caso Yanomami**”. In: “Museu Paraense Emílio Goeldi: Coleção Eduardo Galvão, 1991”. Belém: Editora Museu Emílio Goeldi, 1991.

²⁸ Dados retirados do site oficial da cidade de marabá:
http://www.maraba.pa.gov.br/economia_maraba.htm. Acessado em 16/02/2023.



ATLAS BRASIL. Disponível em <<http://www.atlasbrasil.org.br/consulta>>. Acesso em 24 de abr. de 2023.

BECKER, Bertha K. “A Amazônia e a política ambiental brasileira”. In: “Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial”, Milton Santos (et al.). Rio de Janeiro: Lamparina, 2007. 3^a edição.

BECKER, Bertha K. “Geografia Política e Gestão do Território no Limiar do Século XXI: Uma representação a Partir do Brasil”. In: **Revista Brasileira da Geografia**. Rio de Janeiro: edição de julho/setembro de 1991.

BECKER, Bertha K. “Geopolítica da Amazônia”. Conferência do Mês do Instituto de Estudos Avançados da USP proferida pela autora em abril/2004. Publicada na revista Estudos Avançados nº 19, de 2005.

BRASIL. **Lei nº 10836, de 09 de janeiro de 2004**. Cria o Programa Bolsa Família e dá outras providências. Brasília, 2004.

FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie**: os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: Flamarión Duarte Alves, Sandra de Castro de Azevedo, Estevan Leopoldo de Freitas Coca, Ana Rute do Vale. (Org.). A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea. 1^aed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.

FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado**: uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.

FRAGA, N. C. **Território e Silêncio**: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017, p. 73-90.

FRAGA, N. C. **Territórios e Fronteiras**: (Re)arranjos e Perspectivas. Florianópolis: Editora Insular, 2017.

FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.

HAESBAERT, Rogério. “Região, Diversidade Territorial e Globalização”. In: **GEOgraphia**, Ano 1, nº 1. Niterói: Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, 1999.



INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE).

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O. Sistemas Geográficos e Geopolítica da Amazonia. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 97-108, 2014.

LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. **Revista Eletrônica Mutações**, v. 5, p. 002-011, 2014.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; ALVES, S. C. O.; SILVA, I. O. Geopolitics. In Amazon Geographic System in XXI Century. **Global Journal of Human Social Science: F Political Science**, v. 14, p. 20-30, 2014.

Portal social de negócios, turismo e cultura de Marabá. <<http://www.marabaonline.com.br/>> Acesso em: 16/02/2023.

Prefeitura de Marabá. Disponível em: <<https://maraba.pa.gov.br/gestao-comercio-de-maraba-registra-reacoes-positivas-apos-flexibilizacao/>>. Acesso em: 06/03/2023.

RAFFESTIN, Claude. **“Por uma geografia do poder”**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RÜCKERT, Aldomar A. “A Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasil. Uma política territorial contemporânea em construção”. In: **Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales**, Volume XI, número 245 (66), 1 de agosto de 2007. Número extraordinário dedicado al IX Coloquio de Geocritica. Barcelona: Universidade de Barcelona, 2007.

RUHOFF, Anderson L. “Políticas Territoriais na Amazônia”. In: **Políticas Territoriais na Amazônia e Cooperação Internacional**. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 2005.

SANTOS, Milton. “O Dinheiro e o Território”. Transcrição da Conferência de inauguração do Mestrado em Geografia da Universidade Federal Fluminense e abertura do ano letivo de 1999, proferida em 15/3. In: **GEOgraphia**, Ano 1, nº 1. Niterói: Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, 1999.

SAQUET, Marcos A. **“Os tempos e os territórios da colonização italiana”**. Porto Alegre: EST edições, 2003.

SILVA, Cleide Helena Prudêncio da. **“A Reorganização do Território na Amazônia Ocidental. O Caso do Estado do Acre – Brasil”**. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en



lás Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocritica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. <HTTP://www.ub.es/geocrit/-xcol/146.htm>. Acesso em: 09/02/2023.

SETUR – Secretaria de Turismo de Carolina. Disponível em: <<https://enquantoissonomaranhao.com.br/secretaria-de-turismo-da-cidade-turistica-de-carolina-divulga-o-perfil-dos-visitantes/>>. Acesso em: 06/03/2023.

Site IBGE cidades. <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>> Acesso em: 16/02/2023.

Site Maranhão news. <<http://www.maranhaonews1.com.br/dados/historia.htm>> Acesso em: 16/02/2023.

Site oficial da cidade de Marabá. <<http://www.maraba.pa.gov.br>> Acesso em: 16/02/2023.

Site da Confederação Nacional dos Municípios. <<http://www.cnm.org.br>> Acesso em: 16/02/2023.

Site do Tribunal Superior Eleitoral. <<http://www.tse.jus.br>> Acesso em: 16/02/2023.

Site turismo Carolina (MA). <<http://www.ferias.tur.br/informacoes/2428/carolina-ma.html>> Acesso em: 16/02/2023.



A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL E AS CONDIÇÕES SOCIECONÔMICAS EM NOVO REPARTIMENTO, ESTADO DO PARÁ

Nilson Cesar Fraga²⁹

Matheus Oliveira Martins da Silva³⁰

Fabriccio Lucas Santos da Silva³¹

Resumo

O presente trabalho estuda os aspectos geográficos, sociais e econômicos do município de Novo Repartimento, localizado no Estado do Pará. São analisados dados coletados principalmente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a partir de sistemas de disposição de informações para pesquisadores, dados da Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação (SAGI) e do Atlas Brasil, que permitem traçar um diagnóstico regional com informações sobre população, os índices de desenvolvimento humano, os de pobreza e programas de auxílio social. As análises são, metodologicamente, feitas desde a gênese do processo de formação socioespacial municipal, permitindo avaliar os baixos índices de desenvolvimento humano e econômico, além do empobrecimento de parcela considerável da população de Novo Repartimento, foco do presente estudo.

Palavras-chave: Novo Repartimento; usina hidrelétrica de Tucuruí; Empobrecimento.

²⁹ Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) com Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ). Geógrafo. Professor no Departamento de Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Coordenador do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Coordenador do Observatório da Região e da Guerra do Contestado – ORGC/UEL. Professor no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Rondônia – PPGG/UNIR. E-mail: ncfraga@uel.br

³⁰ Geógrafo. Doutorando no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia. Bolsista de Doutorado da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Código de Financiamento 001. E-mail: oliveiramartins.matheus@gmail.com

³¹ Bolsista de Iniciação Científica pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná (Fundação Araucária - FA), no Laboratório de Geografia, Território Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Estudante do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail: fabriccio.lucas@uel.br



SOCIO-SPATIAL FORMATION AND SOCIECONOMIC CONDITIONS IN NOVO REPARTIMENTO, STATE OF PARÁ.

Abstract

The following paper studies the geographic, social, and economic aspects of the city of Novo Repartimento, located in the Pará state. The data analyzed are mainly collected from the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), an informational disposal system for researchers, data from the Secretary of Evaluation and Information Management, and Atlas Brasil, which allow us to trace a regional diagnosis with information about population, human development index, poverty, and social aid programs. The analyses are methodically made since the genesis of the sociospatial formation process, allowing for the evaluation of the low human development index and economic numbers, in addition to the impoverishment of a considerable portion of the population of Novo Repartimento, the focus of this study.

Keywords: Novo Repartimento; Tucuruí hydroelectric plant; impoverishment.

A clarividência é uma virtude que se adquire pela intuição, mas sobretudo pelo estudo e tentar ver a partir do presente o que se projeta no futuro.

Milton Santos

Introdução, geografias de um “novo repartimento”

Para entender os processos que levaram a formação do município de Novo Repartimento, é necessário entender conceitos importantes. O espaço geográfico, entendido por Milton Santos (1996), nada mais é do que um conjunto de sistemas de objetos (estradas, ruas, postes, dutos, objetos criados artificialmente pelo ser humano) e ações (processos dotados de propósito, na maioria das vezes com boas intenções). À medida que esses dois sistemas vão se correlacionando por meio de intencionalidades, coisas vão se tornando objetos.

Na visão de Haesbaert (2004, p. 40), o território é baseado dentro de uma perspectiva materialista e idealista, relacionando diferentes aspectos, sejam eles sociais, naturais, políticos, econômicos ou culturais, sendo o último dentro de um plano simbólico, que carrega suas raízes vinculadas aos povos que já habitavam a região, e migrantes de outros Estados do país (De Miranda Rocha, 2011).

Nos anos de 1970, o governo brasileiro tinha como um de seus objetivos a urbanização da Amazônia e, para isso, foram idealizados grandes projetos para desenvolver a região e atrair



migrantes de outras regiões do Brasil, capital nacional e internacional. A rodovia transamazônica (BR-230), a Usina Hidrelétrica de Tucuruí (UHE) foram idealizados e construídos nesse contexto (PEREIRA, 2022.).

Em seu texto, Becker (2005) explica que, o processo de colonização da Amazônia não aconteceu somente uma vez, mas em processos com surtos e declínios. No século XX, o período de surto foi a mobilização de milhares de pessoas para a construção da rodovia transamazônica, da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (UHE) para, assim, conseguir explorar a Amazônia e seus recursos.

Construída em duas etapas (1977 a 1984) e (1998 a 2007), a construção da UHE submergiu povoados da região, trechos da transamazônica (BR-230), a Estrada de Ferro Tocantins, alterando e instituindo uma nova estrutura socioeconômica em conjunto com a Usina (De Miranda Rocha, 2011).

A organização socioeconômica até então presente, baseada no extrativismo da castanha-do-pará, pesca, extração de diamantes, além de todo o sistema de povoamento ao redor do rio Tocantins e a estrada de ferro Tocantins, foram substituídas pela agropecuária e produção de energia, dependentes das rodovias BR-230 e BR-422 para circulação (De Miranda Rocha, 2011).

A formação e origem da cidade de Novo Repartimento está vinculada à construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (UHE), que alterou profundamente o espaço e sistema regional, a partir da construção da represa e o enchimento do lago, o que obrigou os habitantes locais a se realocarem para outros assentamentos, como por exemplo Jacundá, Breu Branco e Novo Repartimento (Pereira, 2022).

Na figura 1, é possível localizar a área destinada ao perímetro urbano e com traçado viário definidos da cidade de Novo Repartimento, depois de realizada terraplanagem, antes da realocação e ocupação do até então assentamento, mostrando a Transamazônica (BR-230) à esquerda e a BR-442 acima, que liga a cidade ao município de Tucuruí.



Figura 1 - Perímetro urbano de Novo Repartimento/PA

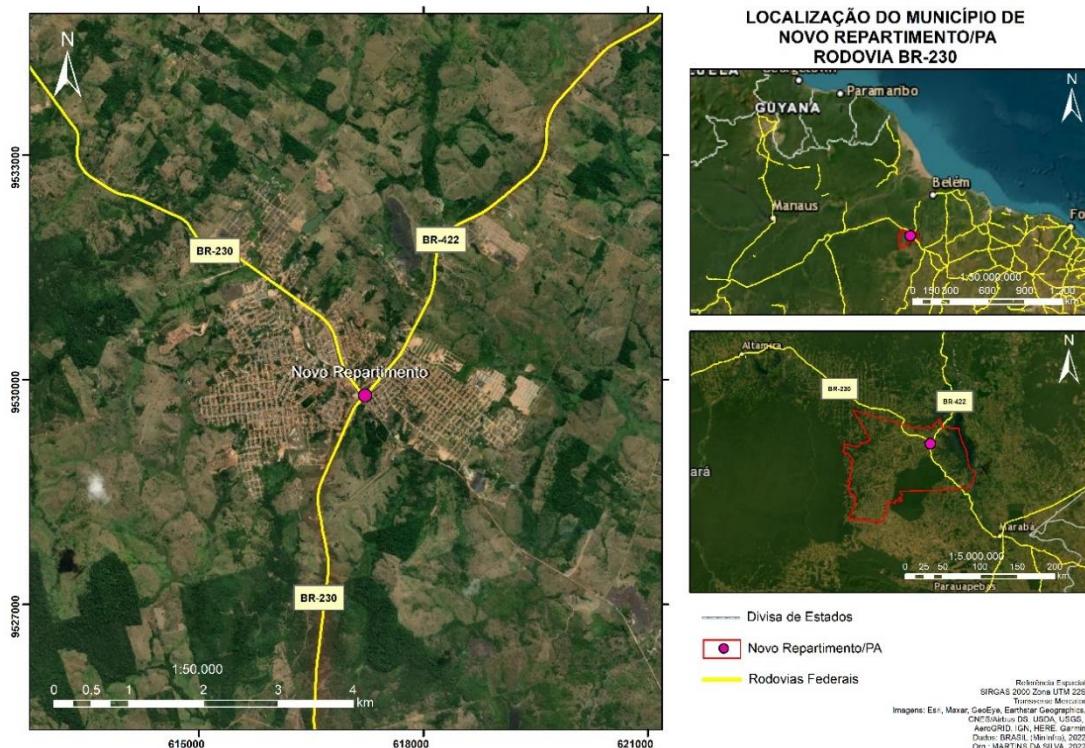


Fonte: Pereira, 2022.

Localizado no entroncamento entre a rodovia transamazônica (BR-230) e a BR-422 (Figura 2), Novo Repartimento, antigo povoado e assentamento que se iniciou nos anos 70, foi elevado à categoria de município em 1991, resultado da chegada de migrantes de outras cidades e estados do Brasil e de moradores realocados após a inundação do lago causado pela UHE. Essas são as justificativas oficiais para a formação do município (IBGE).



Figura 2 - Mapa de Localização de Novo Repartimento/PA



Fonte: Brasil, 2022 **Org.:** M. Martins da Silva, 2022.

Análise socioeconômica municipal

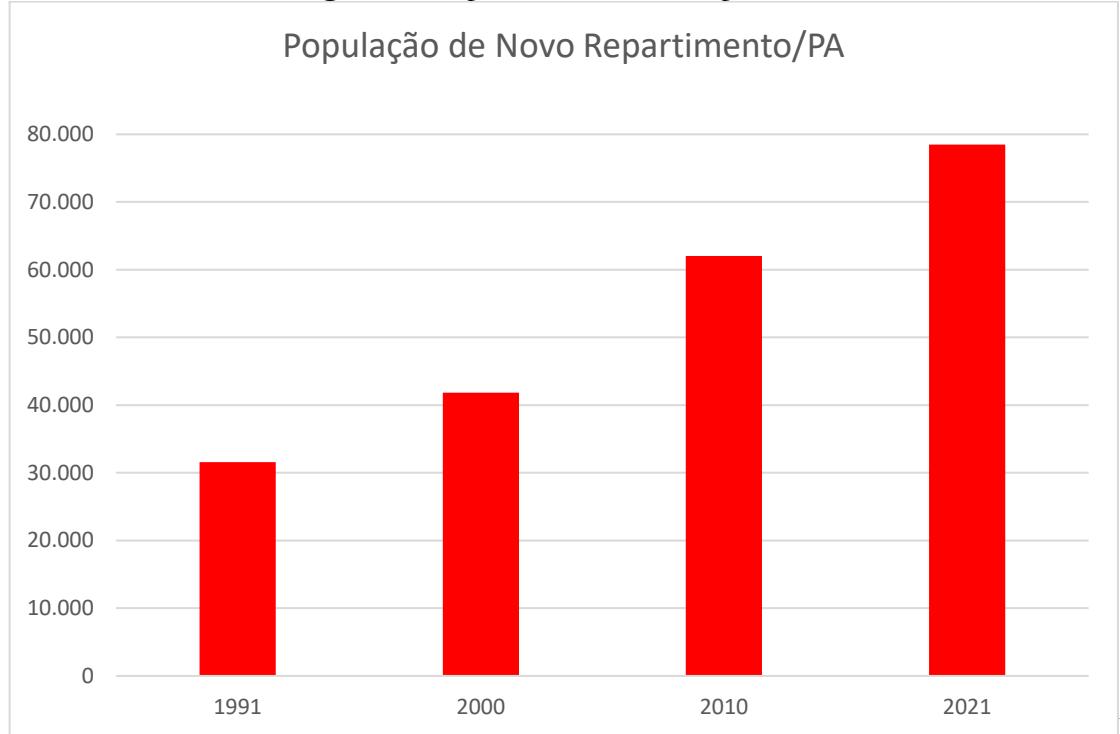
Buscando compreender de forma suscinta entender a dinâmica socioeconômica do município de Novo Repartimento, foram confeccionados gráficos utilizando dados fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação (SAGI) e Atlas Brasil, sobre população, índice de desenvolvimento humano municipal (IDHM), índice de pobreza, número de famílias inscritas no cadastro único e famílias beneficiárias pelo bolsa família.

O gráfico da figura 3 apresenta a população do município de Novo Repartimento entre os anos de 1991, 2000, 2010 e 2021 (estimativa de população do IBGE), coletados pelo censo demográfico de IBGE e fornecidos pelo Atlas Brasil. O gráfico mostra o aumento da população



do município, principalmente a partir do século XXI, com um aumento de pouco mais de 40.000 habitantes no ano de 2000, para mais de 62.000 em 2010, chegando a 78.000 na estimativa de 2021. Esse crescimento, porém, não resulta em uma melhora de qualidade de vida significativa do município, como será possível verificar com os próximos gráficos.

Figura 3 - População de Novo Repartimento/PA



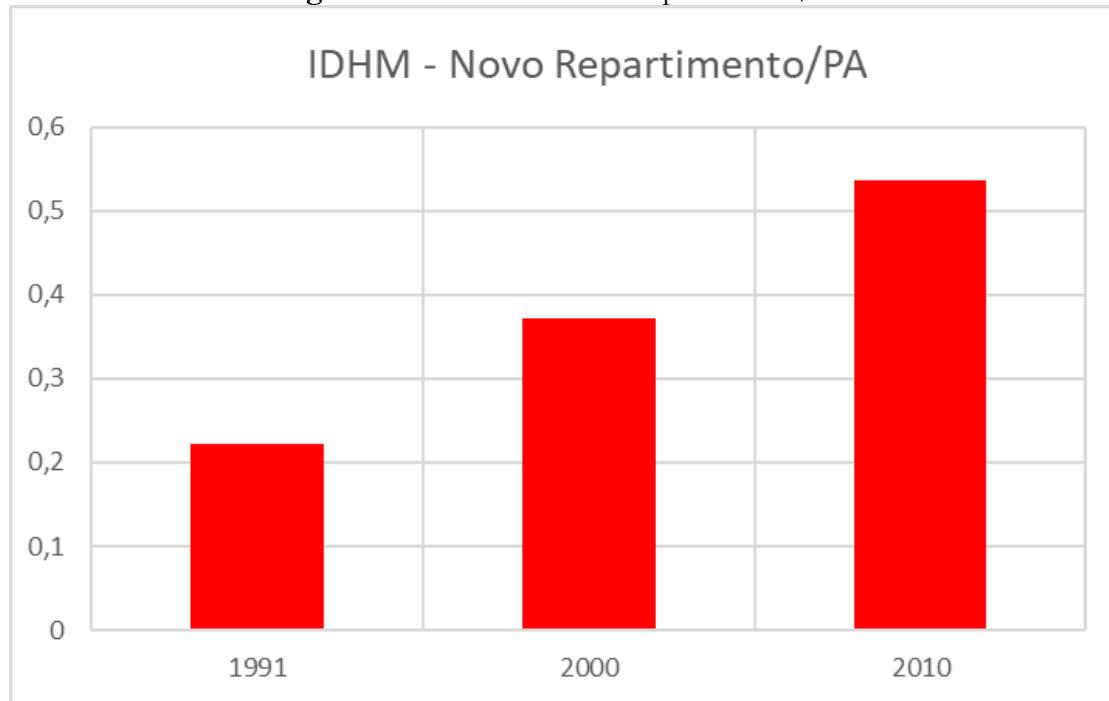
Fonte:

Atlas Brasil (2023).

A figura 4 apresenta o gráfico com o Índice de Desenvolvimento Humano do Município de Novo Repartimento, entre os anos de 1991, 2000 e 2010. O índice de desenvolvimento humano municipal é uma forma de medida geral para classificar o grau de desenvolvimento econômico e qualidade de vida do município. Os dados referentes a 2021 não estão disponíveis, devido ao atraso da realização do censo demográfico. O município apresenta índices muito baixos em 1991 (0,222) e 2000 (0,372), e baixo em 2010 (0,537). Apesar da melhora, os números mostram situação precária do município, que apresenta baixa qualidade de vida.



Figura 4 - IDHM de Novo Repartimento/PA

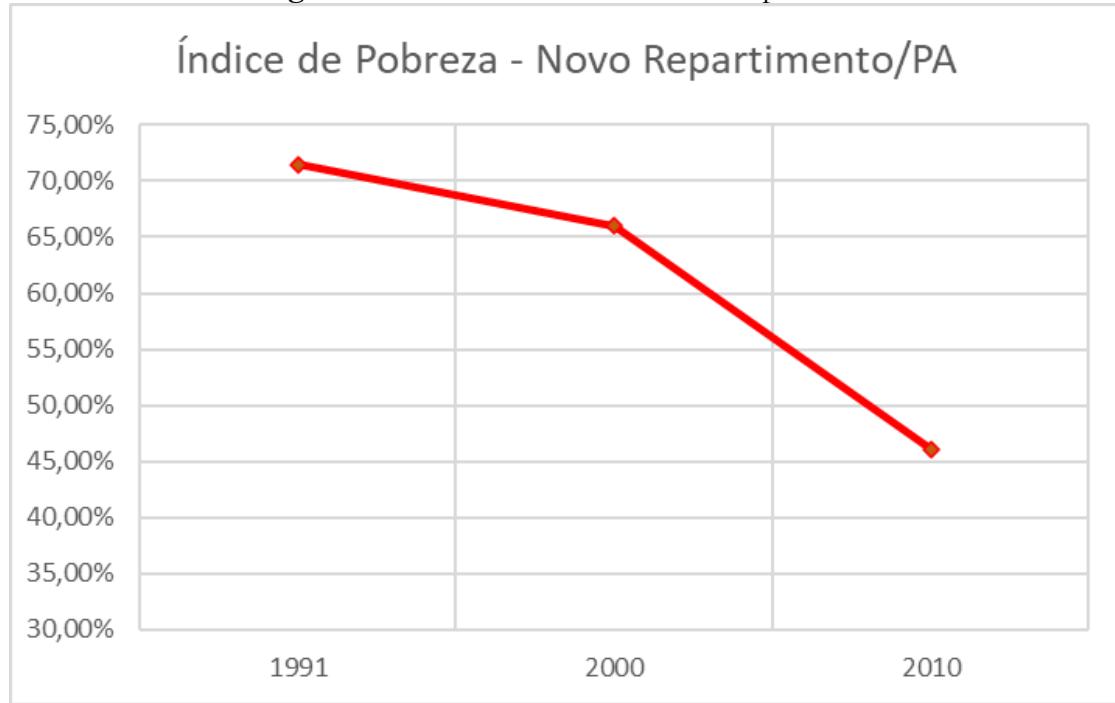


Fonte: Atlas Brasil (2023).

A figura 5 apresenta o índice de pobreza, porcentagem da população que se encontra em situação de pobreza, que possui renda mensal menor que um salário mínimo. Em 1991, mais de 70% da população se encontrava em situação de pobreza, inversamente proporcional ao IDHM do município, evidenciando a situação precária do município que, apesar da queda, se manteve até 2010, com pouco mais de 45% da população em situação de pobreza.



Figura 5 - Índice de Pobreza - Novo Repartimento/PA



Fonte:

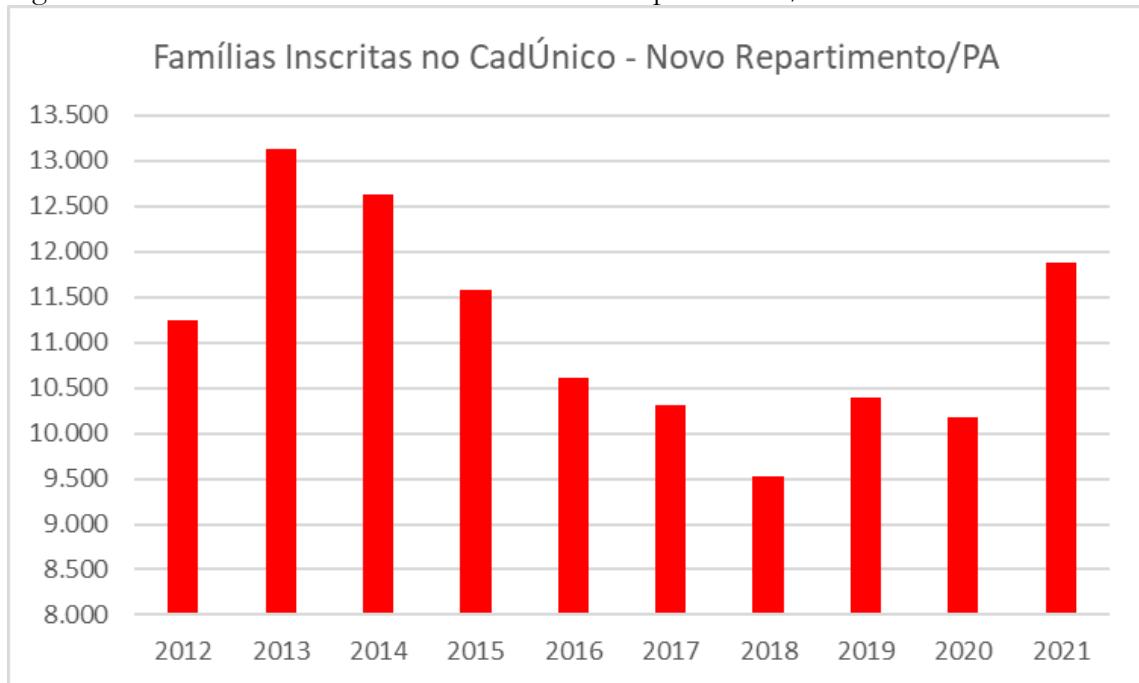
Atlas Brasil (2023).

As famílias inscritas no cadastro único, programa de auxílio social, como mostrado na figura 6, mostra a quantidade de famílias em situação de pobreza que se increveram para receber algum tipo de auxílio social no município de Novo Repartimento, durante os anos de 2012 até 2021. Foram coletados dados do último mês com disponibilidade de informações de cada ano. Os anos com maiores inscritos foram em 2013, com mais de 13.000 famílias inscritas, e 2014, com mais de 12.500 inscritos.

O ano de 2021 apresentou aumento em comparação com os anos anteriores, voltando a superar 11.500 famílias, o que não acontecia desde 2015, mostrando o impacto da pandemia no município.



Figura 6: Famílias Inscritas no CadÚnico - Novo Repartimento/PA

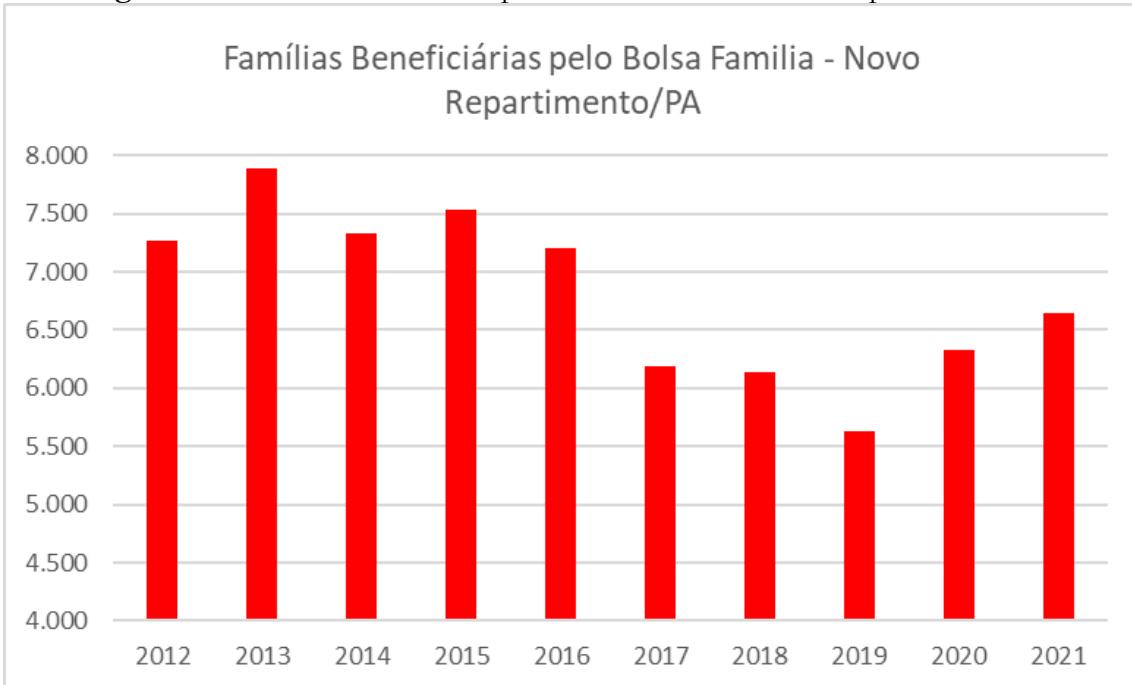


Fonte: SAGI (2023).

Na figura 7, foram coletados e analisados dados referentes às famílias beneficiárias pelo Bolsa Família no município de Novo Repartimento, durante o último mês com disponibilidade de dados do ano entre 2012 e 2021. Semelhante ao gráfico anterior (Figura 5), é possível perceber a maior quantidade de famílias beneficiárias pelo Bolsa Família no ano de 2013, com mais de 7.500 famílias recebendo o auxílio do programa do Governo Federal. Após o ano de 2016 uma queda ocorre, voltando a aumentar somente em 2020, novamente evidenciando o impacto negativo da pandemia da COVID-19 no município de Novo Repartimento, com uma população que precisou ainda mais do auxílio do Governo Federal.



Figura 7 - Famílias Beneficiárias pelo Bolsa Família - Novo Repartimento/PA



Considerações Finais

Após a coleta e análise de informações sobre a formação socioespacial e situação atual do município, foi possível perceber a precariedade que acompanha o município de Novo Repartimento desde o início de sua curta história, com a realocação apressada e desorganizada dos habitantes para o assentamento e a chegada de migrantes, permanecendo até o século XXI.

Os grandes projetos idealizados pelo Governo ditatorial durante a década de 1970, foram abandonados e deixados de lado, junto com aqueles que já habitavam ou vieram de outras regiões do Brasil, em situações precárias, sem os cuidados ou serviços básicos que todo ser humano precisa e merece.



Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ) e Bolsa de Iniciação Científica PIBIC/CNPq/UEL e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Número do Financiamento - CAPES: 88887.685164/2022-00. *"This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.*

Referências

Atlas Brasil. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/#home> Acesso em: 21/02/2023.

AUBERTIN, Catherine et al. **Fronteiras**. Editora Universidade de Brasília, 1988.

BECKER, B. K. “Geopolítica da Amazônia”. **Estudos avançados 53 – Dossiê Amazônia brasileira I**. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados/ USP, jan-abril 2005, p. 71-86.

DE MIRANDA ROCHA, Gilberto. GT8-1016 A redistribuição espacial da população na área de influência da Usina Hidrelétrica Tucuruí (PA). **Anais ENANPUR**, v. 14, n. 1, 2011.

FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie**: os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: Flamarion Duarte Alves, Sandra de Castro de Azevedo, Estevan Leopoldo de Freitas Coca, Ana Rute do Vale. (Org.). A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea. 1^aed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.

FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado**: uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.

FRAGA, N. C. **Território e Silêncio**: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017, p. 73-90.

FRAGA, N. C. **Territórios e Fronteiras**: (Re)arranjos e Perspectivas. Florianópolis: Editora Insular, 2017.



FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.

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

IBGE. **Cidades**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/> Acesso em: 21/02/2023.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O. Sistemas Geográficos e Geopolítica da Amazonia. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 97-108, 2014.

LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. **Revista Eletrônica Mutações**, v. 5, p. 002-011, 2014.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; ALVES, S. C. O.; SILVA, I. O. Geopolitics. In Amazon Geographic System in XXI Century. **Global Journal of HumanSocial Sience: F Political Science**, v. 14, p. 20-30, 2014.

PEREIRA, José Carlos Matos. Cidade e hidrelétrica na Amazônia brasileira: espaço e memória entre o “velho” e o “novo” Repartimento (Pará). **Novos Cadernos NAEA**, v. 25, n. 2, 2022.

SAGI. Disponível em: <https://aplicacoes.mds.gov.br/sagi/vis/data3/data-explorer.php> Acesso em: 21/02/2023.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.



VIOLÊNCIA E EMPOBRECIAMENTO NO MUNICÍPIO DE ANAPU, PARÁ: UM TERRITÓRIO MARCADO PELA LUTA, PELA PARTILHA E PELA AGROFLORESTA.

Nilson Cesar Fraga³²

Victória Jandira Bueno³³

Resumo

O presente trabalho procedeu análise do município de Anapu, no estado do Pará, que assim como os demais municípios localizados na rodovia Transamazônica, surge dentro de um contexto marcado pela precariedade de infraestrutura, pela violência contra os povos ali territorializados e pela violência contra a floresta, que não só sofria na época, como ainda sofre nos dias atuais com o desmatamento avançando cada vez mais sobre o território amazônico. Com uma realidade marcada pelo desmatamento e empobrecimento, a questão socioambiental ali presente se apresenta como resultado de uma política produzida por meio de interesses econômicos de uma elite latifundiária, que buscava, sobretudo, a incorporação das terras na produção capitalista por meio do avanço da fronteira agrícola. Afim de compreender a estrutura das relações que fizeram parte desse processo, foram feitas pesquisas de construção teórica, fundamentada em revisão de literatura, compreendendo levantamento bibliográfico referente aos conceitos de território, identidade e cultura. Também buscou-se compreender o processo de formação socioespacial do município, dando ênfase nos elementos que levaram ao seu empobrecimento, principalmente àqueles sob influência da rodovia Transamazônica, traçando um diagnóstico que envolve a violência e o empobrecimento em Anapu.

Palavras-chave: Violência; Empobrecimento; Território; Anapu/PR; Amazônia.

³² Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ). Geógrafo. Professor no Departamento de Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Coordenador do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Coordenador do Observatório da Região e da Guerra do Contestado – ORGC/UEL. Professor no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Rondônia – PPGG/UNIR. E-mail: ncfraga@uel.br

³³ Bolsista de Iniciação Científica pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná (Fundação Araucária - FA), no Laboratório de Geografia, Território Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL, pelo Programa Institucional de Apoio à Inclusão Social, Pesquisa e Extensão Universitária – PIBIS 2021/FA. Estudante no Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail: victoria.bueno@uel.br



VIOLENCE AND IMPOVERISHMENT IN THE CITY OF ANAPU, PARÁ: A TERRITORY MARKED BY FIGHT, PARTITION AND AGROFORESTRY.

Abstract

Pará, and like the other cities located on the Transamazônica highway, arises within a context marked by precarious infrastructure, violence against the people territorialized and violence against the forest, which not only suffered at the time but still suffers today with deforestation increasingly spreading across the Amazon territory. With a reality marked by deforestation and impoverishment, the socio-environmental issue present there presents itself as the result of a policy produced through the economic interests of a landowning elite, which sought, above all, the incorporation of land into capitalist production through the advancement of the agricultural frontier. To understand the structure of the relationships that were part of this process, theoretical construction research was carried out, based on a literature review, comprising a bibliographic survey regarding the concepts of territory, identity, and culture. We also sought to understand the socio-spatial formation process of the municipality, emphasizing the elements that led to its impoverishment, mainly those under the influence of the Transamazônica highway, outlining a diagnosis that involves violence and impoverishment in Anapu.

Keywords: Violence; impoverishment; territory; Anapu/PR; Amazon

A força da alienação vem dessa fragilidade dos indivíduos, quando apenas conseguem identificar o que os separa e não o que os une.

Milton Santos

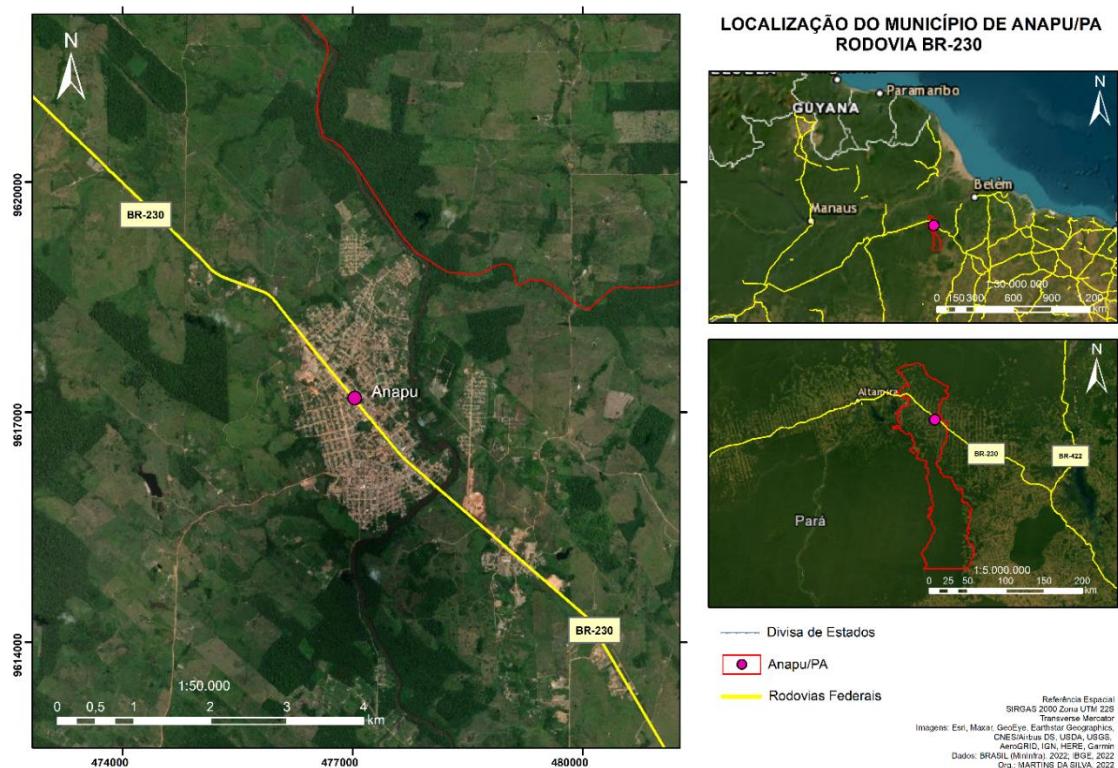
Introdução: colonização, desmatamento e empobrecimento

O município de Anapu, no estado do Pará, assim como os demais municípios localizados na rodovia Transamazônica, surge dentro de um contexto marcado pela precariedade de infraestrutura, pela violência contra os povos já ali territorializados e pela violência contra a floresta, que não só sofria na época, como ainda sofre nos dias atuais com o desmatamento avançando cada vez mais sobre o território amazônico.

Localizado na porção leste do estado do Pará (mapa 1), o município leva o nome de um rio, o rio Anapu, cujo o nome provém do tupi ‘anã’, que significa Forte, Grosso e ‘pu’, ruído: ruído forte. Acredita-se que a escolha faz referência ao barulho produzido pelo volume d’água do rio.



Mapa 1 – Localização do município de Anapu – PA na rodovia Transamazônica.



Fonte: M. O. Martins (2023).

Com uma realidade marcada pelo desmatamento e empobrecimento, a questão socioambiental ali presente se apresenta como resultado de uma política produzida através dos interesses econômicos de uma elite latifundiária, que buscava, sobretudo, a incorporação das terras na produção capitalista por meio do avanço da fronteira agrícola.

Afim de compreender a estrutura das relações que fizeram parte desse processo, foram feitas pesquisas de construção teórica, fundamentada em revisão de literatura, compreendendo levantamento bibliográfico referente aos conceitos de território, identidade e cultura. Também buscou-se compreender o processo de formação socioespacial do município, dando ênfase nos elementos que levaram ao seu empobrecimento, principalmente àqueles sob influência da rodovia Transamazônica.



Nas análises socioeconômicas, foram utilizados dados referentes ao crescimento populacional e ao IDH do município, extraídos do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Também foram utilizados registros do número de famílias inscritas no cadastro único (CadÚnico) e dos índices de pobreza e pobreza extrema, ambos extraídos do SIDRA (Sistema IBGE de Recuperação Automática).

Com o objetivo de visualizar as mudanças ocorridas ao longo do tempo, foram elaborados gráficos do período de 1991 a 2021, para o quesito populacional, e do período de 2012 a 2021 para os inscritos do CadÚnico. Esse segundo intervalo ficou restrito a tais datas devido a disponibilidade de dados no sistema.

Para construir os resultados de porcentagem da população em situação de pobreza e/ou pobreza extrema, os cálculos foram feitos através das equações elaboradas por Ludka, Pereira e Mello (2022), utilizando a seguinte fórmula:

$$\% \text{ Pessoas em situação de pobreza e/ou pobreza extrema} = \frac{NF \times 3,3}{PE} \times 100$$

Em que, NF – é o número de famílias em situação de pobreza e/ou pobreza extrema; 3,3 é a quantidade pessoas que compõe as famílias brasileiras, segundo o IBGE; e PE – é o total da população estimada do município.

Os cálculos foram feitos separadamente, primeiro com o número de famílias em situação de pobreza, e depois com o número de famílias em situação de pobreza extrema. Ao final, foram somados os dois resultados para chegar na porcentagem conjunta de ambos os índices em relação ao tamanho total da população.

Por meio dessa análise, buscou-se evidenciar o empobrecimento do município de Anapu – PA a partir de seu contexto de surgimento, que foi marcado, sobretudo, pela construção da rodovia Transamazônica e pela expansão da fronteira agrícola.



Território, identidade e cultura

Dentre as diferenciações conceituais mais importantes envolvendo a Geografia, certamente uma das mais recorrentes são as de espaço e território. Evidente que essa discussão não se restringe apenas à ciência geográfica, uma vez que, outras áreas do conhecimento, a exemplo da antropologia, sociologia, economia e ciência política também utilizam desse debate em seus estudos.

Para Raffestin (1993), o conceito de espaço está relacionado ao patrimônio natural existente em dada região. Já o conceito de território tem mais haver com a apropriação desse espaço a partir de uma ação social realizada por diferentes atores. É visível a presença do poder nesse processo, principalmente porque é por meio da disputa desses agentes que atuam no espaço, que o território é formado.

Segundo Pecqueur (2000), mais do que compreender a formação do território, é necessário também perceber sua diferenciação. Para o autor, essa diferença ocorre entre dois tipos, o “território dado” e aquele construído, chamado de espaço-território. O primeiro deles seria aquele estabelecido por decisão político-administrativa, cujo os interesses buscam estabelecer políticas de desenvolvimento da região outrora definida.

O segundo deles, também definido através da perspectiva político-administrativa, é visualizado enquanto espaço-lugar, sendo o mesmo, resultado das políticas de organização desse espaço, logo, constituintes do território (Pacqueur, 1987). Referido autor comprehende que essa formação ocorre a partir do encontro de atores sociais, em um espaço estabelecido, que procura identificar e resolver um problema em comum (Pacqueur, 2000).

Não à toa, tanto a cultura quanto a identidade emergem como agentes formadores desse território, sobretudo, porque o mesmo visto enquanto fruto das relações de poder, possibilita que elos se consolidem durante a apropriação e disputa dos espaços.

A ótica antropológica vai ao encontro dessa ideia e afirma o território enquanto um “ambiente de vida, de ação, e de pensamento de uma comunidade, associado, portanto, aos processos de construção de identidade” (Tizon, 1995).



Os pressupostos de Haesbert (1997, p. 42) registram análises que permitem a compreensão dessa relação entre identidade e território. O autor afirma que o território compreende:

Sempre e ao mesmo tempo, mas em diferentes graus de correspondência e intensidade, uma dimensão simbólica, cultural, através de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais, como forma de ‘controle simbólico’ sobre o espaço onde vivem e uma dimensão mais concreta, de caráter político-disciplinar: a apropriação e ordenação do espaço como forma de domínio e disciplinarização dos indivíduos.

Não se pode negar que a intencionalidade acompanha as ações presentes nas práticas de apropriação do espaço. Toda relação, seja em nível econômico, social, cultural, ou até mesmo religioso e administrativo, é essencialmente política. O poder enquanto forma de controle, aparece, portanto, como parte intrínseca dessa trama, independente do âmbito.

Buscando definir o poder, Foucault (1979) contribui com uma série de preposições. Para o teórico, a intencionalidade é o pano de fundo do ato, condição essa, que escancara a essencialidade de compreender os objetivos que o circunda e concretiza. O autor relembra que essa análise evidencia que o poder busca o controle e a dominação de um indivíduo perante outro, e vai além, ainda busca o controle desses sobre as coisas, esclarecendo assim, sua natureza, a de ser um fenômeno multidimensional.

A maneira como indivíduos ou grupos ocupam ou reocupam o espaço não ocorre de maneira homogênea. Tal afirmativa pressupõe que dessa heterogeneidade surja o conflito, que se configura como resultado dos interesses em disputa. Não só o conflito emerge dessa composição heterogênea, mas também as identidades que são formadas durante a gênese de formação desses territórios. É nesse sentido que Carlos (1996, p.82) assegura que “a identidade dos grupos sociais envolvidos na disputa pela territorialidade guarda uma dimensão espacial, pois um grupo só se pode visualizar num espaço em que os elementos da sua história estão presentes”.

A partir desse processo, elos de pertencimento entre os atores e/ou grupos envolvidos acabam surgindo, derivados principalmente, das realidades construídas a partir das memórias e das raízes históricas dos povos. Não à toa, Liberato (2007, p. 65) reitera que:



A constituição de territórios se dá através da construção e a apropriação do espaço, sendo uma ação eminentemente política. Sendo assim, constituem-se prioritariamente em locais de identidade, de resistência, onde a história do local se confunde com a de seus habitantes. Conforma uma paisagem única na medida em que as configurações do local, a sua representação e, também, a sua imagem detêm traços que marcam a especificidade local que, por mais que possa, à primeira vista, ser parecida com outro, mantém a sua individualidade.

Tais elementos passam a moldar e a construir a cultura dos povos, realçando os laços de identificação que outrora foram e ainda continuam sendo criados e recriados a medida em que as relações se divergem de um lado, mas se fortalecem do outro.

Para o pensamento subjetivista a construção da identidade antecede o construir da diferenciação, com início nas fronteiras que são determinadas pelos grupos, chamadas de fronteiras simbólicas. Quando se associa referida dinâmica à construção territorial, essa fronteira simbólica passa a adquirir limites territoriais, com identidades sendo formadas a partir das relações histórico-culturais (Cuche, 2001).

É nesse sentido que Haesbert (1999) aponta discussões acerca da “identidade socioterritorial”. Para o autor, trata-se de um sentimento que surge a partir das relações e condições humanas, condição essa que favorece o fortalecimento entre identidade social e territorial. O mesmo relembra que “na identidade social também se configura uma identidade territorial, tendo em vista que em um mesmo espaço as relações sociais são as que delimitam o território” (Haesbaert, 1999, p.178).

A filósofa Marilena de Souza Chauí nos relembra que a cultura passa a ser o meio em que os indivíduos buscam dar sentido ao tempo (passado, presente, futuro) por meio da criação de símbolos e signos, práticas e valores, definições do possível e impossível (Chauí, 2008).

No território da Amazônia, outras considerações devem ser utilizadas para compreender a análise. A exemplo dos escritos de Vieira e Vieira (2003), a organização e redefinição dos territórios cada vez mais tem objetivado obedecer a uma ordem global. Essa nova forma de pensar acaba atribuindo a ideia de multifuncionalidade dos espaços, ou seja, são incorporadas novas funções, no qual, território e dinâmica econômica prevalece e condiciona a vida cultural, política e social.



Os mesmos autores ainda relembram que, os territórios transformaram-se em espaços econômicos de inserção global, como é o caso da Amazônia. A partir desse viés, novos sistemas de fluxos produtivos, de capital interno e externo, designam estratégias tanto de produção como de circulação de bens e mercadorias. Essa postura acaba criando novas formas de poder e controle sobre o território, sendo as mesmas embasadas em sua grande maioria pela técnica e por uma “racionalidade” econômico – produtiva.

No que se refere à cultura e sua influência no sentido territorial, Vieira Vieira e Knopp (2020) afirmam que:

A cultura é a expressão maior da diversidade entre povos e raças, regiões e territórios. Em cada canto de território há uma manifestação de cultura como produto da herança histórica. Cultura local que interage com a cultura global por meio das mídias globais que tão rapidamente exercem influência e criam poder (2019, p. 18).

É inegável, diante o exposto, a relação existente entre economia, sociedade, cultura e poder. Através da articulação desses elementos constituintes dos territórios, é possível reconhecer pontos característicos e particulares de cada territorialidade manifestada no espaço.

Logo, para compreender o cenário de empobrecimento do município de Anapu – PA, é crucial investigar e reconhecer elementos que permitem explicar as transformações ocorridas ao longo dos anos na esfera social, política, econômica e cultural. Dos condicionantes principais que levaram a tais mudanças, certamente a disputa pela terra, impulsionada pelo interesse econômico sobre àquele território, é fator chave nesse contexto marcado por conflitos.

Formação socioespacial do município de Anapu

A realidade encontrada no município é marcada, sobretudo, pelo empobrecimento e violência no território. O desenho estrutural construído ao longo dos anos nada mais é que reflexo das políticas e ações direcionadas à Amazônia, sendo as mesmas, planejadas a partir de estratégias contraditórias de reocupação.



Assim como os demais municípios, Anapu – PA tem sua origem ligada a construção da rodovia Transamazônica por meio do Programa de Integração Nacional (PIN), criado em 1970 e implementado em 1972 durante a ditadura, no governo de Emílio Garrastazu Médice. A execução do Programa ficaria sob responsabilidade do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) e previa a distribuição de terras em uma faixa de 100 Km de cada lado das rodovias federais. Conforme relembra Becker (1991), os lotes de 100 hectares deveriam ser distribuídos aos colonos seguindo uma hierarquia de redes de núcleos urbanos, sendo a mesma, base da organização que fora dividida em: rurópolis, agrópolis e agrovilas.

Em registros feitos durante o percurso pela rodovia, Ricardo Gontijo relata falas e percepções daquilo que fora mais do que observado, mas também vivido. Dentre os testemunhos, destaca-se a fala do então delegado da FUNAI (Fundação Nacional dos Povos Indígenas) da época:

Pela frente, a mata fechada. Dentro, o desconhecido. (Karaô – Kaya – pé, Suvá, Nanbikuaras e outras tribos). Logo a estrada vai entrar na selva levando a morte. Mais de vinte mil índios [sic], em toda a região a ser cortada pela Transamazônica [...], poderão morrer logo no início da construção da estrada ou ficar condenados a uma morte lenta, pelas doenças dos civilizados [sic], num prazo de cinco anos (1970, p.66).

O testemunho acima evidencia o quanto violenta foi a construção da BR – 230 no território. A fala de um garimpeiro também registrada por Ricardo, em Humaitá, no Amazonas, deixa clara a intencionalidade das ações. O mesmo afirmava “só vejo uma solução para esses danados: matar todos eles” (1970, p.70).

O genocídio dos povos originários sempre esteve presente na Amazônia. Na realidade, não só lá, mas em todo o Brasil durante o processo de formação socioterritorial do país. O agravante aqui explicitado é pensar que mesmo após 522 anos desde a invasão portuguesa, pouca coisa tenha mudado. Práticas de exploração incessantemente realizadas por latifundiários ligados ao garimpo, às indústrias madeireiras e ao agronegócio são responsáveis pela dizimação dos povos que já se encontram ali territorializados. Não seria difícil imaginar que a rodovia intensificaria ainda mais essa realidade.

Conforme apontado por Peggion (1999), o cenário de construção da obra é marcado por um grande massacre dos povos, tendo como causa, desde as doenças induzidas por contágio, até



as mortes derivadas dos assassinatos, estupros e da exploração da força de trabalho dos povos indígenas.

A fotografia abaixo, registrada por Ricardo Gontijo, mostra uma mulher doente a espero de remédios. Na descrição do registro aparece “Ela está doente. Meio índia [sic], meio nordestina, uma mulher do interior amazônico. Remédio? Pode chegar de avião, de barco ou nunca. Ela fica esperando, “até quando seu môço?” (Gontijo, 1970, s/p.).

Imagen 1 – Uma mulher doente, no interior amazônico, à espera de remédios.



Fonte: Gontijo, 1970.

Vista como um verdadeiro corredor da morte, por onde avançava a construção da rodovia, avançava também a proliferação das doenças, o genocídio dos povos, a derrubada da floresta e a exploração dos trabalhadores e trabalhadores. Em contrapartida, a fome, o



desmatamento e o empobrecimento faziam cada vez mais parte da realidade ali vivida. Não à toa, todos os municípios localizados nos limites da Transamazônica e surgidos a partir da sua construção encontram-se profundamente empobrecidos.

Na porção do estado do Pará, a rodovia acaba sendo dividida em 2 polos: Transa – Leste e Transa – Oeste. O que corresponde a Transa – Oeste é caracterizada por uma área de 400 Km, que vai de Altamira em direção a Humaitá. Essa parcela de terras também foram àquelas destinadas à Colonização Oficial, com o predomínio de famílias vindas do Sul, principalmente paranaenses. Já a Transa – Leste vai de Altamira em direção à Marabá, prevalecendo a “colonização espontânea”, com migrantes vindos principalmente da região Nordeste (Bringel, 2014).

O autor ainda retrata que enquanto a porção oeste destinou sua produção para culturas de *commodities* de cacau, pimenta do reino, cana de açúcar e café, sendo fortemente favorecido pelo Estado através da concessão de créditos e de assistência técnica, o lado leste caracterizado pela terra “fraca” ficou sem nenhum tipo de investimento ou respaldo. Tal fato acentuaria os conflitos de terra no território de Anapu, visto que, o acirramento das disputas nada mais é que o resultado das contradições geradas pelo modelo de reocupação e “desenvolvimento” não concretizado por completo. Os escritos de Hébette caracteriza bem essa realidade:

A forma conhecida como colonização espontânea, ao contrário do modelo oficial, deixava margem para a reprodução, no Pará, das relações, nada harmônicas, das regiões de origem dos migrantes, acirradas ainda, como já mencionado, pela violência da fronteira. Ali agricultura camponesa, tradicionalmente desprezada e entregue a si mesmo e, agora, perseguida pelos órgãos governamentais, tinha que criar na marra seu espaço de sobrevivência e suas perspectivas de futuro, forçando os lavradores a se organizarem segundo suas próprias normas – o que não tardaram a fazer. (Hébette, 2002, p. 208).

O projeto político do Estado brasileiro para esse polo, desde o seu início, foi contar com a derrota da agricultura camponesa e estabelecer a concentração fundiária. A abertura da rodovia representou um vetor de reocupação para aquela região, sendo nessa porção leste da Transamazônica que surgira em 1972 a Vila Anapu, localizada mais precisamente nas Regiões Geográficas Intermediária e Imediata de Altamira – PA.

Durante os anos de 1993 e 1995, por meio de intensas mobilizações sociais, Anapu consegue sua emancipação política através da Lei Estadual nº 5929/95. Desmembrada do



município de Pacajá e Senador José Porfírio, a vila se transforma em município e tem seu primeiro prefeito eleito em 1997 (Ferreira, 2018). Com uma população estimada em 29.312 habitantes em 2021, e fruto da colonização espontânea, o processo de reocupação do município se deu de forma desordenada, com o predomínio de dois grupos antagônicos.

Enquanto um dos grupos sociais busca explorar desordenadamente a floresta para exploração madeireira, formação de pastagem, ou ainda manter reservas de valor por meio das extensas áreas improdutivas, o outro busca fazer uso dos recursos de modo a garantir a sobrevivência mediante práticas de extrativismo e agricultura familiar, ambas compreendidas enquanto atividades produtivas de baixo impacto (Amorim, Herrera e Neves, 2020).

Não seria difícil imaginar que essa disputa acabaria ampliando as ações de apropriação ilegal e desmatamento descontrolado, com graves conflitos de terra envolvendo novos e antigos ocupantes. Muitos trabalhadores e trabalhadoras do campo, povos indígenas, posseiros e peões, passaram a conviver com graves situações, dentre elas, a exploração do trabalho, submetidos a condições análogas à escravidão, quando não expulsos das próprias terras que ocupavam.

Segundo Furtado (2014), as estradas serviram como caminhos abertos pelas matas fechadas para facilitar o acesso de empresas colonizadoras e de adquirentes de terras, fazendo com que a Amazônia encontrasse o caminho para sua única vocação, essa, de caráter puramente econômico. Ou seja, serviria aos interesses do capital, por meio de uma exploração que se iniciaria no processo de colonização no século XVI, mas que só se consolidaria agora, com o domínio e controle da Amazônia por meio da incorporação do seu território à produção capitalista.

Foi a partir desse cenário, que em 1975, durante um encontro de Bispos e Prelados da Amazônia, convocado pela Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB) e realizado em Goiânia – GO, foi fundada em plena ditadura militar, a CPT (Comissão Pastoral da Terra). A Comissão surge em resposta à grave situação vivida pelos trabalhadores e trabalhadoras do campo (Comissão Pastoral da Terra, 2010).

Além das atividades desempenhadas pela CPT, o território amazônico também contou com a atuação da missionária Dorothy Stang, uma norte americana naturalizada brasileira que chegou ao Brasil em 1966. Buscando diminuir a violência no território, desde 1970 Dorothy



mantinha intensa agenda de diálogo com lideranças campesinas, políticas e religiosas, na busca de soluções para os conflitos relacionados à posse e à exploração da terra na Amazônia (Memorial da Democracia, 2005).

No município de Anapu, sua presença é ainda mais marcante, principalmente porque ali ocorreu o testemunho de acontecimentos que deixaram marcas não só no povo, mas também no território. A missionária Dorathy se unira na luta dos colonos e camponeses ao longo da rodovia Transamazônica contra a grilagem de terras que se estabelecerá a partir de 1980 impulsionadas pelas atividades madeireiras na região.

A derrubada da floresta e os intensos conflitos de terra fizeram com que a religiosa lutasse junto aos agricultores, se tornando uma liderança e referência na disputa. Seu profundo envolvimento com a causa é registrado em uma matéria realizada pelo Museu Memorial da Democracia, com a seguinte fala “não vou fugir nem abandonar a luta desses agricultores que estão desprotegidos no meio da floresta. Eles têm o sagrado direito a uma vida melhor numa terra onde possam viver e produzir com dignidade, sem devastar” (Memorial da Democracia, 2005, p.1).



Imagen 2 – Missionária Dorothy Stang, referência na luta pela terra no território amazônico.



Fonte: Memorial da Democracia, 2005.

Esse cenário de disputa marcado por interesses e ações antagônicas levaram ao surgimento de novas territorialidades em Anapu. A população camponesa conquistou através de muita luta e resistência, quatro Projetos de assentamentos Tradicionais e dois Projetos de Desenvolvimento Sustentável (PDS), sendo eles: o Projeto de Assentamento Grotão da Onça, Projeto de Assentamento Pilão Poente, Projeto de Assentamento Pilão Poente II e III (Hoje Pilão Poente II), e o mais recente Projeto de Criação de Assentamento Mata Preta. Quanto aos PDS, foram criados o Projeto de Desenvolvimento Sustentável Virola Jatobá PDS Anapu IV e o Projeto de Desenvolvimento Sustentável Esperança PDS Esperança – Anapu I, sendo esse último, formado a partir da forte mobilização e persistência de Dorothy (Amorim, Herrera e Neves, 2020).

O Projeto de Desenvolvimento Sustentável (PDS) é um modelo de assentamento e gestão que busca produzir uma fonte segura de renda, sem destruir a floresta. Foi no PDS Esperança que



a missionária passou a conviver junto aos campões e a atuar na disputa pela terra. Entretanto, a referida área também era de interesse de madeireiros e latifundiários, condição essa que levou ao assassinato de Dorothy no dia 12 de fevereiro de 2005, morta com sete tiros numa estrada de difícil acesso, localizada a 53 Km de Anapu – PA. Obviamente, essa morte não é obra do acaso, e sim, uma ação intencionada e encomendada pelos mesmos latifundiários que disputavam tais terras. Dentre os principais nomes apontados como possíveis mandantes desse crime são, Vitalmiro Bastos de Moura e Regivaldo Pereira Galvão. (Memorial da Democracia, 2005).

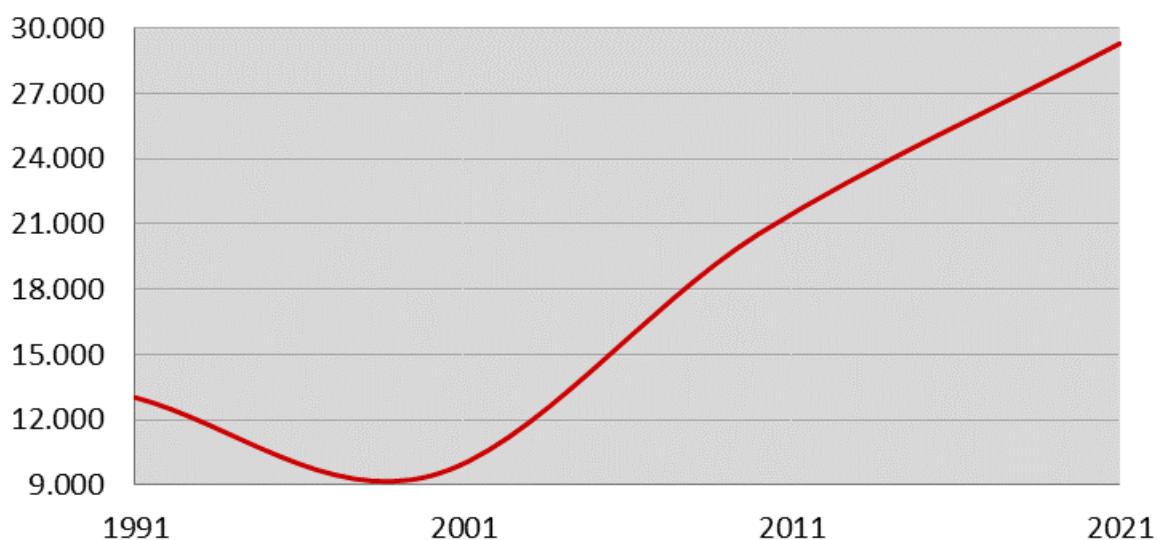
Conforme dados da CPT, dos assassinatos registrados em razão de conflitos de terras, a maior parte deles tende a ocorrer em território amazônico. Dorothy é mais uma vítima da violência do agronegócio. Seu assassinato pode ter interrompido sua presença física na luta, mas a sementinha por ela deixada ainda continua coexistindo entre as pessoas como marca do território.

A fim de compreender a situação atual enfrentada pelos moradores de Anapu, foi analisado os indicadores socioeconômicos de população, IDH e pobreza, visto que, os mesmos contribuem diretamente nessa análise. No que desrespeito a demografia, o padrão de crescimento da população variou ao longo dos anos, conforme observado no gráfico 1.



Gráfico 1 - Crescimento populacional do município de Anapu – PA entre 1991 e 2021.

CRESCIMENTO POPULACIONAL DO MUNICÍPIO DE ANAPU - PA ENTRE 1991 E 2021



Fonte: Atlas Brasil, IBGE.

Em 1991, durante o censo realizado antes de sua emancipação, Anapu ainda enquanto vila contava com 13.020 habitantes. Já nos anos 2000 esse número diminui para 9.407, aumentando em 2010 para 20.543. O IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) estimou que em 2022, a população chegaria aos 29.312 habitantes. Foi utilizado a estimativa em razão da não disponibilidade dos dados oficiais do censo, embora o mesmo já tenha sido realizado em 2022.

Conforme observado, o padrão de comportamento populacional sofreu algumas variações ao longo do tempo. Durante o intervalo de 1991 a 2000, os indicadores do período apontaram uma diminuição de 3.613 habitantes no município. Já no intervalo seguinte, entre 2001 e 2010, a população registra um aumento de 11.136 pessoas, o maior até então, visto que, apesar da estimativa do censo de 2022 indicar uma tendência de aumento na população, o ritmo de crescimento do período acaba sendo menor que o anterior, registrando 8.769 novas pessoas.



Essa variação tende a ser explicada através do que Becker (2005) resume como *período de surtos e declínios*. Segundo a autora, muitas vezes a região que está no foco dos projetos de desenvolvimento econômico nacional (que neste caso tinha como objetivo a expansão da fronteira agrícola através da incorporação de novas áreas, principalmente àquelas do território amazônico), mobiliza por um tempo os olhares e a chegada de milhares de pessoas das mais variadas porções do país, a exemplo dos sulistas e nordestinos no estado do Pará. Entretanto, logo após esse pico a região passa a contar com uma estabilidade, e, posteriormente, uma expressiva fase de decadência.

Esse declínio é mais evidente quando se analisa o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do município. Nos dois primeiros censos (1991 e 2000), foram registrados índices de (0,250) e (0,392), respectivamente, com ambos os valores dentro do intervalo considerado como de baixo IDH. A mudança para um médio IDH só acontece em 2010, quando o índice atinge o valor de (0,548). É importante frisar que ao se considerar apenas os dados quantitativos, ou seja, ser fiel apenas ao que os números indicam, pode comprometer uma análise que busca se aproximar o máximo possível da *realidade* realmente vivida no município, principalmente, porque essas médias tendem a nivelar por cima esses resultados, camuflando, em sua grande maioria, as particularidades existentes, como é o caso de Anapu.

Sabendo que o IDH médio tem valores variando de (0,500) a (0,799), ao analisar o índice de (0,548), fica evidente que o valor está mais próximo do limite de baixo IDH do que do limite de mudança para um alto IDH, fato que comprova o empobrecimento de Anapu. Não é exagero afirmar que o município pouco tem a oferecer para sua população, estando a mesma, condenada a uma realidade sem grandes perspectivas (Imagem 3). Tal condição tende a piorar a medida que o desmatamento fruto da expansão agrícola avança sobre o território da Amazônia, levando consigo, a exploração, a violência e a pobreza em suas variadas formas.



Imagen 3 - A baixa qualidade da infraestrutura urbana em Anapu, PA.



Fonte: Jornal Folha do Progresso, 2016.

Ao analisar a fotografia acima, imediatamente salta aos olhos a precariedade da infraestrutura urbana do município. Ruas e avenidas sem asfaltamento e o predomínio do chão de terra batida com muita poeira suspensa no ar, imprimindo uma paisagem marcada pela coloração avermelhada.

Dentre os fatores que contribuíram para o surgimento dessa condição precária, certamente a rodovia Transamazônica tem uma parcela enorme de participação. Conforme nos relembra Nascimento et al (2020), as rodovias permitiram o consolidar dos projetos de colonização, das atividades agropecuárias e madeireira na região, acentuando os conflitos, o desmatamento, a grilagem de terra e o empobrecimento, heranças históricas que fizeram parte do processo de formação socioespacial dos municípios, e que permanecem até os dias atuais.

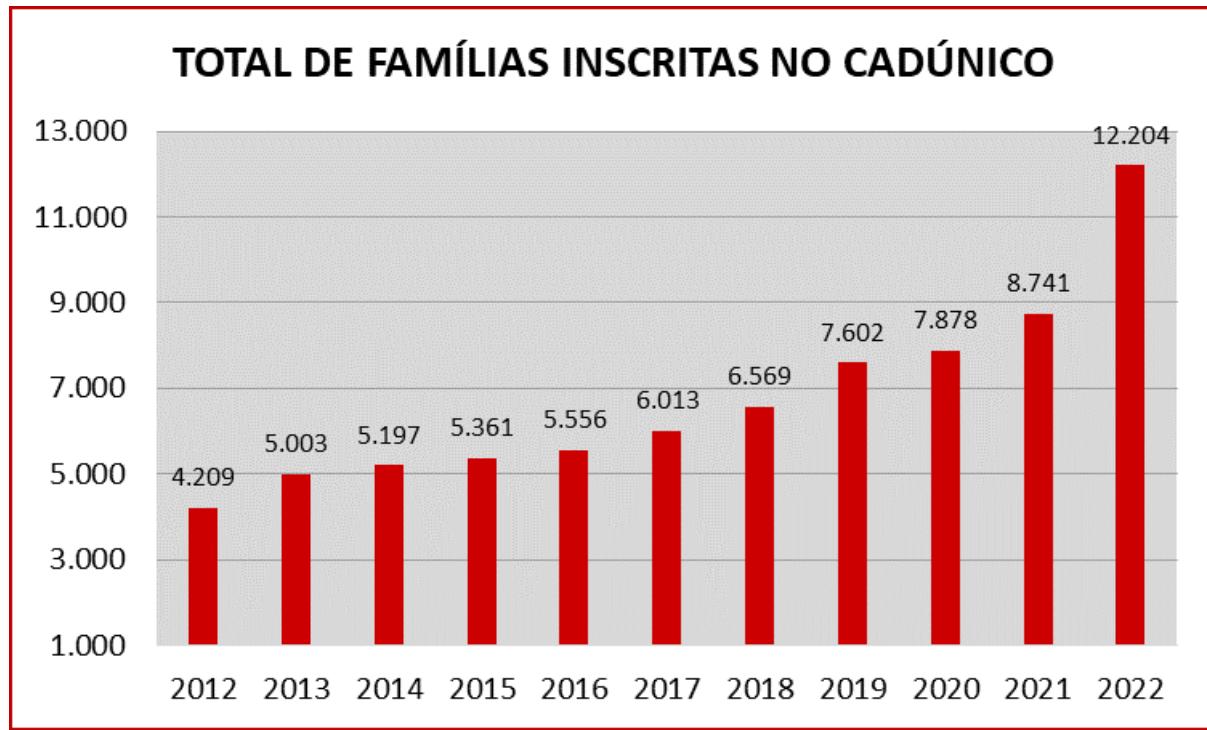
Por meio da análise dos dados do CadÚnico (gráfico 2), dos índices de pobreza e de pobreza extrema, foi possível aprofundar ainda mais sobre a realidade socioeconômica da população em Anapu. Tal informação corrobora com as outras análises de IDH e crescimento



populacional já feitas e realça a pobreza e a baixa qualidade de vida existente no município desde sua gênese de formação, e, que foi agravada, sobretudo, nos últimos anos.

Segundo as informações retiradas do SIDRA-DATASUS (2022), das 12.204 famílias inscritas no CadÚnico em 2022, 169 dessas se encontravam em situação de pobreza, e 10.488 em situação de pobreza extrema, resultando um total de 10.657 famílias em condição de vulnerabilidade socioeconômica.

Gráfico 2 - Total de famílias inscritas no CadÚnico no Município de Anapu – PA entre 2012 e 2022.



Fonte: SIDRA-DATASUS (2022)

A partir desses dados e após os cálculos baseados nas fórmulas elaboradas por Ludka, Pereira e Mello (2022) conclui-se que aproximadamente 120% da população do município se encontram em situação de pobreza e/ou pobreza extrema. Transformando essa porcentagem em números absolutos, é equivalente dizer que das 29.312 pessoas estimadas pelo IBGE como a tendência do tamanho da população em 2022, 35.168 pessoas, aproximadamente, se encontram



nessas condições. Esse resultado acaba gerando um espanto, visto que, se a população total é de 29.312, então, como tem-se 35.168 pessoas nessas condições? Uma das possibilidades que tendem a explicar esse valor acima do normal, é o desvio de recursos.

Conforme observado no gráfico, o total de famílias inscritas no CadÚnico manteve uma tendência de registros superior a 4000 famílias por ano, apresentando um crescimento gradativo até 2016, com uma média de 5000 famílias nesse intervalo de 5 anos (2012 a 2016). A partir de 2017, os números passam a crescer de maneira mais rápida, com registros superiores a 6000 famílias, alcançando em 2022, ano mais recente da análise, o maior número registrado dentro do período, 12.204 famílias. Ou seja, de 2016 a 2022, o número de inscritos dobrou. Esse aumento exponencial tende a ocorrer de maneira intencional, com cadastros de pessoas que não condizem com a realidade, estando os mesmos, acima do tamanho da população. A intencionalidade da ação é justamente captar recursos que são enviados ao município com valores acima do necessário, para que possa ser facilitado a tendência de desvio de parte desse recurso.

Para além dessa análise, se desconsiderarmos a metodologia proposta por Ludka, Pereira e Mello (2022), e utilizarmos uma regra de três simples, conclui-se que das 12.204 famílias inscritas no CadÚnico, 87,32% dessas se encontram em situação de pobreza e/ou pobreza extrema. Transformando essa porcentagem em números absolutos, é equivalente dizer que das 29.312 pessoas estimadas pelo IBGE como a tendência do tamanho da população em 2022, 25.600, aproximadamente, se encontram nessas condições. Ou seja, mais de 3/4 da população total do município (um número extremamente elevado, e composto em sua grande maioria por pessoas em situação de pobreza extrema) sem ter suas necessidades básicas atendidas.

Referências

AMORIM, E. B; HERRERA, J. A; NEVES, I. C. Território e Conflito na Amazônia: interpretações geográficas dos conflitos pela terra em Anapu, Pará. **Campo-Território: Revista de Geografia Agrária**, v. 15, n. 37, p. 223-248, ago., 2020.

BECKER, B. **Amazônia**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1991.



BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia.** Conferência do Mês do Instituto de Estudos Avançados, 2005.

BRINGEL, F. O. de. **Territorialização de um Projeto Camponês na Fronteira Agrária da Amazônia Paraense – o caso do PDS Esperança em Anapú – Pará.** 2014. Link de acesso: http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografia_agraria/16.pdf. Acesso em: 15 de fevereiro de 2023.

CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo.** São Paulo: Hucitec, 1996.

CHAUI, M. Cultura e democracia. En: Crítica y emancipación: **Revista latinoamericana de Ciencias Sociales.** Año 1, no. 1 (jun. 2008). Buenos Aires: CLACSO, 2008.

COMISSÃO PASTORAL DA TERRA. Histórico. 2010. Disponível em: <https://www.cptnacional.org.br/sobre-nos/historico>. Acesso em 24 de fevereiro de 2023.

CUCHE, D. A noção de cultura nas Ciências Sociais. Cap VI: **Cultura e identidade.** Fim de Século. Lisboa. 2001, p.123-139.

FERREIRA, J. M. de. **Romaria da Floresta:** a fé entre territorialidades e resistências no município de Anapu – Pará. – Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Geografia, 2018, Rio de Janeiro.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder.** Rio de Janeiro: Graal, 1979.

FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie:** os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: Flamaron Duarte Alves, Sandra de Castro de Azevedo, Estevan Leopoldo de Freitas Coca, Ana Rute do Vale. (Org.). A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea. 1^aed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.

FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado:** uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.

FRAGA, N. C. **Território e Silêncio:** contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017, p. 73-90.



FRAGA, N. C. **Territórios e Fronteiras:** (Re)arranjos e Perspectivas. Florianópolis: Editora Insular, 2017.

FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.

FURTADO, Paulo José. O governo militar e o incentivo de acesso à terra na Amazônia legal: Controle e favorecimento do capital privado (1964-1980). **Revista Outras Fronteiras**, Cuiabá, vol. 1, n. 1, jun., 2014.

HAESBAERT, R. **Des-territorialização e identidade:** a rede “gaúcha “no Nordeste. Niterói-RJ: EDUFF, 1997.

HAESBAERT, R. Identidades territoriais. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. (Org.) **Manifestações da cultura no espaço**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1999. p. 169-190.

HÉBETTE, Jean. Reprodução Social e Participação Política na fronteira agrícola paraense: o caso da Transamazônica. IN: HÉBETTE, J.; MAGALHÃES, S. B.; MANESCKY, M. C. (orgs). **No mar, nos rios e na fronteira – faces do campesinato no Pará**. Belém: EDUFPA, 2002.

LIBERATO, Rita de Cássia. **Cidade e exclusão.** O lugar de moradia dos excluídos: O caso de Belo Horizonte. (Tese de Doutorado em Geografia: Tratamento da Informação Espacial) Belo Horizonte: PUC Minas, 2007.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O. Sistemas Geográficos e Geopolítica da Amazonia. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 97-108, 2014.

LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. **Revista Eletrônica Mutações**, v. 5, p. 002-011, 2014.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; ALVES, S. C. O.; SILVA, I. O. Geopolitics. In Amazon Geographic System in XXI Century. **Global Journal of HumanSocial Sience: F Political Science**, v. 14, p. 20-30, 2014.

LUDKA, Vanessa Maria; PEREIRA, Sérgio Augusto; MELLO, Ana Júlia Oliveira de. **O Programa Bolsa Família e o Aumento da Fome e da Pobreza no Norte Pioneiro do Paraná.** p. 1-19, 2022.

MEMORIAL DA DEMOCRACIA. **Irmã Dorothy Stang é morta a tiros no PA.** 20025. Disponível em: <http://memorialdemocracia.com.br/card/assassinato-de-dorothy-stang-choca-o-pais>. Acesso em; 23 de fevereiro de 2022.



NASCIMENTO, Marlon Rocha. Et al. **Projetos de monitoramento do desmatamento: Estudo de caso em Apuí, Amazonas.** Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 05, Ed. 12, Vol. 03, pp. 81-101. Dezembro de 2020. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/engenhariaambiental/desmatamento>.

PECQUEUR, B. **De l'espace fonctionnel à l'espace-territoire:** essai sur le développement local. Grenoble, Université des Sciences Sociales, Thèse de doctorat, 1987, p. 475.

PECQUEUR, B. Qualité et développement – L'hypothèse du panier de biens. In: **Symposium sur le développement régional.** INRA-DADP. Montpellier, 2000.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

VIEIRA, Eurípedes Falcão; VIEIRA, Marcelo Milano Falcão. **Espaços econômicos: geoestratégia, poder e gestão do território.** Porto Alegre: Sagra-Luzzatto, 2003.

TIZON, P. Le territoire au quotidien. In: DIO MEO, G. **Les territoires du quotidien.** Paris: L'Harmattan, 1995.

VIEIRA, Eurípedes Falcão; VIEIRA, Marcelo Milano Falcão; KNOPP, Glauco da. Espaço Global: Território, Cultura e Identidade. **Revista Administração em Diálogo**, v. 12, n.2, 1-19. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.



URUARÁ, ESTADO DO PARÁ: A AGROPÓLIS QUE NASCE ÀS MARGENS DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA.

Nilson Cesar Fraga³⁴

Matheus Oliveira Martins da Silva³⁵

Heloísa Fernanda Muniz Silva³⁶

Resumo

O presente artigo versa sobre os planos desenvolvimentistas que percorriam o chão da Amazônia paraense no século XX, oriundos do governo militar de Emílio Gaspar Médici e transpostos pelo Programa de Integração Nacional (PIN). Essas medidas dão a tônica para o desenrolar socioeconômico do município de Uruará, no estado do Pará, Norte do Brasil, enfatizado nesse estudo. A região é resultado das relações de interesse externas (internacionais) e internas (nacionais) no processo de expropriação e na utopia de desenvolvimento da “Fronteira de recursos ou região de novas oportunidades” ou “região Amazônia”, como classificava Bertha Becker. Adiante disto, o artigo discorre sobre as políticas que determinaram a característica econômica do território paraense, além das múltiplas territorialidades e reterritorialidades que são produtos das construções sociais, das relações de poder, da influência religiosa branca e indígena, dos migrantes, imigrantes e povos originários naquele recorte regional. Para tanto, fez-se necessário um levantamento bibliográfico no que tange a formação socioespacial do território paraense, com ênfase no município de Uruará, uma agrópolis milimetricamente pensada e localizada às margens da Transamazônica, arquitetada para se desenvolver contemporânea a rodovia. Por fim, utiliza dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), da Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação (SAGI) e do Atlas Brasil, objetivando traçar um diagnóstico social e econômico do referido município, explicando os motivos que levaram a população uruaraense para uma condição de subdesenvolvimento, precariedade e pobreza.

Palavras-Chave: Uruará, Transamazônica, Amazônia Paraense, subdesenvolvimento regional.

³⁴ Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ). Geógrafo. Professor no Departamento de Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Coordenador do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Coordenador do Observatório da Região e da Guerra do Contestado – ORGC/UEL. Professor no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Rondônia – PPG/UNIR. E-mail: ncfraga@uel.br

³⁵ Bolsista de Doutorado da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Código de Financiamento 001. Geógrafo. Doutorando no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia. Membro do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL E-mail: oliveiramartins.matheus@gmail.com

³⁶ Bolsista de Iniciação Científica Bolsista de Iniciação Científica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Acadêmica do curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, no Laboratório de Geografia, Território Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Estudante do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail: heloisamunizz@uel.br



URUARÁ, STATE OF PARÁ: THE AGROPOLIS THAT RISES ON THE MARGINS OF THE TRANSAMAZONIAN HIGHWAY.

Abstract

This article is about the developmental plans that covered the Amazonian soil of Pará in the 20th century, originating from the military government of Emílio Gaspar Médici and transposed by the National Integration Program (PIN). These measures set the tone for the socioeconomic development of the city of Uruará, in the state of Pará, Northern Brazil, emphasized in this study. The region is the result of external (international) and internal (national) relations of interest in the process of expropriation and the utopia of development of the "Frontier of resources or region of new opportunities" or "Amazon region", as Bertha Becker classified it. In addition to this, the article discusses the policies that determined the economic characteristics of the territory of Pará, in addition to the multiple territorialities and re-territorialities that are products of social constructions, power relations, white and indigenous religious influence, migrants, immigrants, and indigenous peoples in that regional section. To this end, a bibliographical survey was necessary regarding the socio-spatial formation of the territory of Pará, with an emphasis on Uruará, a meticulously designed agropolis located on the banks of the Transamazônica, designed to develop contemporary with the highway. Finally, it uses data from the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), the Secretary for Evaluation and Information Management (SAGI), and Atlas Brasil, aiming to draw up a social and economic diagnosis of the aforementioned city, explaining the reasons that led to the uruaraense population to a condition of underdevelopment, precariousness, and poverty.

Keywords: Uruará; Transamazonic, Paraense Amazon; Regional Underdevelopment.

A menor descrição que enfaço de uma parte da terra, também é uma descrição política. Não dá para falar em nada sem falar de política, sobretudo hoje quando os instrumentos de poder se aperfeiçoaram.

Milton Santos

Introdução: dinâmica básica do espaço geográfico aplicado à territorialidade da Amazônia paraense: a indissociável relação entre fronteira e território.

No que tange a Amazônia paraense, torna-se pertinente citar a atuação do Estado executando funções de controle, hierarquização e regulação, como descreve Lefebvre. Essa força, no contexto de capitalismo industrial e financeiro e de gestão militar no Brasil, no século XX, impõe sobre o território do Pará uma racionalidade equivalente às políticas com viés



desenvolvimentista. A partir da contextualização, é fácil entender como e porquê a expansão da fronteira amazônica se inicia tendo como base a relação capital-trabalho, que (re)ordena o espaço, por meio da reprodução do espaço global e da idealização de um planejamento urbano, inacabado, como propõe Becker.

Antes de tudo, o conceito de fronteira não é compreendido estritamente como materialização político-administrativa de determinado território. A concepção de fronteira, hoje, abarca questões muito mais complexas e antrópicas, ou seja, considera as relações e os sujeitos e não somente os limites físicos/políticos. Sack (1986), afirma que os limites (as fronteiras) são mutáveis e transcorrem de acordo com interesses distintos sobre qualquer espaço, sendo eles advindos do estado ou emanados da própria comunidade. É, portanto, reconhecível que o Estado enquanto figura máxima de poder impõe, inevitavelmente, sua vontade sobre o território. Todavia, ele não age sozinho: há uma dinâmica de redes e sujeitos que também são capazes de “territorializar”.

Moraes (1990), resgatando as afirmações de Ratzel, ao dizer que o povo é indissociável de uma organização política, remete-nos ao povoamento milimetricamente pensado que se pretendia fazer às margens da rodovia transamazônica, onde o “vazio demográfico” deveria ser preenchido de acordo com a projeção do Estado, que idealizava uma migração miscigenada e uma padronização arquitetônica, em núcleos pequenos, organizados e divididos por quilômetros. Ratzel considerava, ainda, que o Estado exercia seu poder sobre o território quando ocupava e extraia recursos naturais, além de proteger as fronteiras (típico de governos militares e reconhecível na linha do tempo histórica de ordenamento amazônico).

Becker (1997) alia-se as proposições de Raffestin e avança no estudo das plurais relações de poder que emanam do próprio Estado ou governo, ou dos atores sociais. Na Amazônia, a autora evidencia os grupos afetados pela organização de território a partir do poder do Estado, sendo eles: a população autóctone (índigena), os madeireiros, pequenos produtores, posseiros, organizações não-governamentais, etc; todos sob influência da igreja católica, que exerce poder em escalas menores (locais). Esses atores são relevantes para a construção do espaço, mas estão debaixo de



forças maiores, que elaboram legislações e políticas públicas para desenvolver a região, em ideais civilizatórios dicotômicos.

Partindo do pressuposto de que as visões de mundo são bifurcadas e copiosas, os limites territoriais são entendidos enquanto espaços de conflito, mutáveis, segundo a ótica sociológica de Martins (1996), o autor considera que a fronteira é:

“(...) lugar de descoberta do outro e de desencontro. Não só o desencontro e o conflito das diferentes concepções de vida e visões de mundo de cada um desses grupos humanos. O desencontro na fronteira é o desencontro de temporalidades históricas, pois cada um desses grupos está situado diversamente no tempo da história”. (Martins, 2009, p. 133).

Os conflitos internos sob território amazônico são datados a partir da década de 1970, segundo Becker, que aponta como causa principal a incompatibilidade de interesses em âmbitos locais, regionais, nacionais e até mesmo internacionais. A autora discute a ambição estrangeira na extração de recursos da floresta majoritariamente brasileira, e explora temáticas como a influência das redes e empresas internacionais na interligação de economias, na busca por matéria prima e por mão-de-obra barata.

Para os governos militares, em especial, a demarcação via fronteira serviria para a segurança nacional, vigilância e proteção. E, considerando o contexto dos projetos desenvolvimentistas na Amazônia, o conceito de “fronteira” torna-se essencial para o artigo. Acrescenta-se aqui, que muitas vezes esse conceito não é diferenciado de limite e é, por vezes, indissociável de questões referentes ao próprio território, como na Constituição Federal do Brasil (1988), a fronteira é: “(...) considerada fundamental para a defesa do território nacional, e sua ocupação e utilização serão reguladas por lei” (Artigo 20, parágrafo 2º). Entendida, sobretudo, como um espaço regulado, restrito e de controle do Estado, sendo o território enquadrado, novamente, como espaço de apropriação e dominação.

Para conceituar espaço, não fugimos a concepção de Raffestin (1993), que difere os conceitos de espaço e território, afirmando que o espaço é anterior ao território. Logo, o território existe a partir de um ator sintagmático que se apropria de um espaço, fazendo dele seu território.



O espaço, para o autor, e aqui pode-se aludir a Amazônia entendida como vazio demográfico e fonte de matéria-prima, será modificado a partir da ação de indivíduos que se apoderarem dele.

Saquet (2013), explica a concepção de território para Milton Santos, que é compreendido enquanto sinônimo de espaço geográfico socialmente organizado, numa associação econômico-material que, superficialmente, se aproxima do próprio Raffestin. Santos (1994), enfatiza o uso e o controle social do território, e significa-o como objeto, ação e construção de redes. Assim como Becker, Milton Santos também aborda os impactos da globalização da economia, da produção material e da informação.

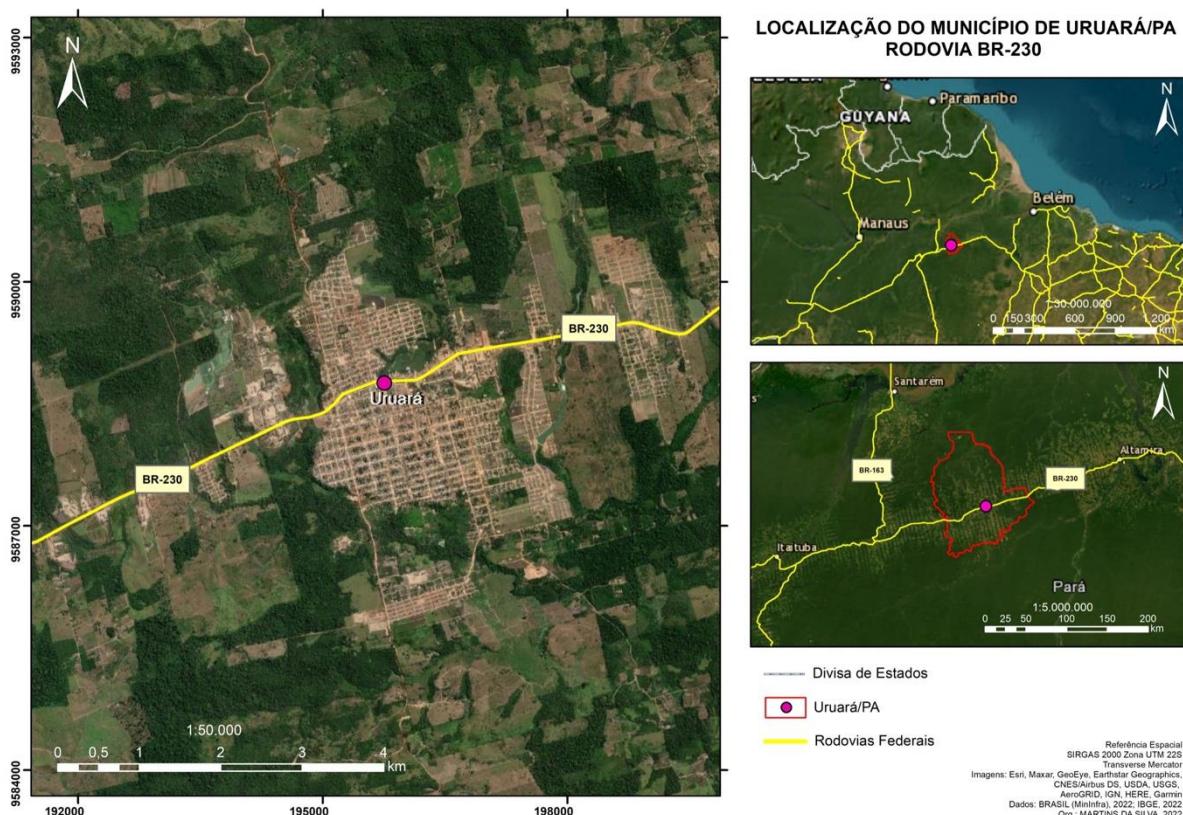
A reterritorialização de Santos (1994), é cabível ao território amazonense já que se atribui inúmeros significados para a região Norte do Brasil, por meio da fusão entre a população originária e a população migrante/imigrante, que resulta na proliferação de conflitos internos, derivados da atuação estrangeira e nacional contemporânea na Amazônia.

O fracasso do urbanismo rural racionalista e a construção utópica de comunidade durante o regime de Médici: o surgimento de Uruará/PA.

O município de Uruará localiza-se ao redor do Rio Tapajós, estado do Pará, região norte do Brasil, e surge contemporâneo as primeiras porções da Transamazônica em 1972, como aponta Lessa (1991). A rodovia, empreendimento ambicioso, determina o desenrolar socioeconômico da região na modernidade e, nos registros oficiais, nasce em 5 de maio de 1988, por meio da lei n. 5.435, desmembrando-se de Prainha. (Tavares, 2008)



Figura 1 - Mapa de localização do município de Uruará, Pará.



Fonte: SILVA, M. M. (2022).

A localização do município, que mantém sua população próxima ao rio, é considerada insalubre na visão de diversos autores. Esse fator (proximidade fluvial), potencializa a transmissão de doenças fatais.

A partir do exposto, comprehende-se o surgimento do povoado como oriundo da construção da rodovia, entre Altamira e Itaituba. Ali, o INCRA objetivava fundar uma agrópolis: tratava-se de um esquema de colonização estipulado por José Geraldo da Cunha Camargo, urbanista carioca que idealizava a fixação do homem no campo, e suas projeções serviram ao governo militar no que tange a pretensão de integrar a Amazônia ao restante do país. O mecanismo foi denominado como Urbanismo Rural ou Planejamento Urbano Rural e implantando em



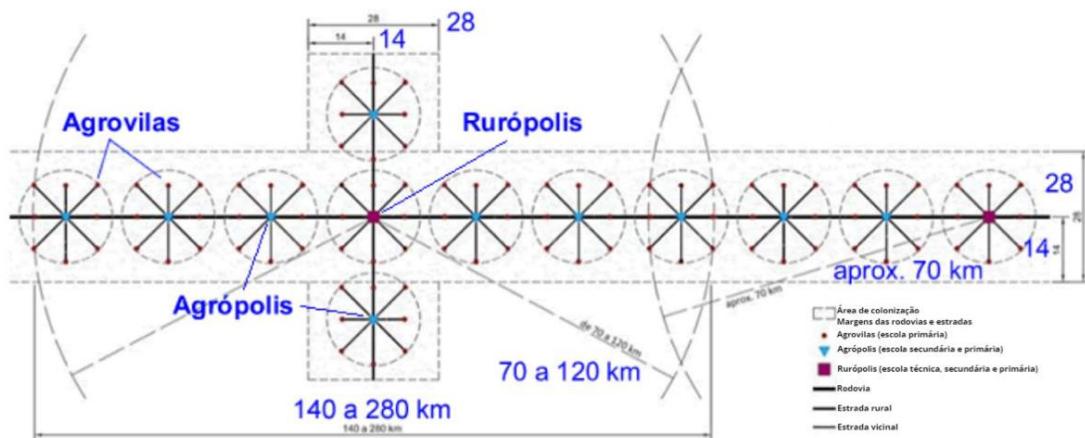
aproximadamente 1000km atravessando a rodovia, entre Marabá e Itaituba, no estado do Pará, localidade onde Camargo propunha uma “comunidade planejada”, com traços de vida comunitária e padronização evidente, não no sentido de migração, mas no sentido de projeto de urbanismo racionalista, simplório, modesto, como será exposto nas figuras seguintes (Camargo, 1973).

A Amazônia paraense se desenvolve de maneira heterogênea, justamente no recorte entre Altamira e Itaituba, onde as vilas são divididas por quilômetros e o povoamento deveria ser, em tese, diversificado. Restou, na conjuntura atual, Brasil Novo, Medicilândia e Rurópolis na categoria de município, o restante das vilas são potencialmente subdesenvolvidas. É, ainda, um sistema de urbanismo rural hierarquizado, em que as agrópolis e agrovilas estão subordinadas as rurópolis, entende-se: a agrópolis, por sua vez, era maior do que a própria agrovila, em um raio de aproximadamente 10km, e abarcava um sistema agroindustrial de domínio econômico, administrativo e cultural, aproximadamente 8 a 12 agrovilas. Comportava, dessa maneira, de 300 a 600 núcleos familiares, estimando de 1500 a 3000 pessoas. Essa logística urbana contava com “ensino secundário, comércio diversificado, cooperativa, pequenas agroindústrias, ambulatório médico-odontológico, cemitério, centro telefônico, correio e telégrafo”, como explica Rego (2016), e Uruará se classifica como tal.

DOSSIÊ TRANSAMAZÔNICA, 50 ANOS, EUFORIA E REALIDADE



Figura 2 - Dinâmica interativa e hierarquizadas das agrovilas, agrópolis e rurópolis



O esquema do Urbanismo Rural tal como projetado para a Transamazônica.

Fonte: Camargo, 1973. iau.usp.br/shcu2016/anais/wp-content/uploads/pdfs/10.pdf

Figura 3 - O funcionamento de uma agrópolis



Figura 6- Anteprojeto da Agrópolis n. 10, chamada de Brasil Novo. Fonte: Camargo, 1973



Rego (2016) expõe peculiaridades da formação das agrovilas e agrópolis, mostrando a padronização das plantas das casas, a arquitetura modesta, e sobretudo a idealização de projetos não concretos. Promessas que foram, de fato, tão falsas, que a transamazônica não é completamente asfaltada até os dias de hoje, o que impossibilita o fluxo floresta adentro, especialmente em razão do clima quente e úmido da mata. O fator climático, atrelado ao descaso governamental, acaba por potencializar o distanciamento entre as supracitadas agrovilas, agrópolis e rurópolis, fazendo com que o plano de construção de vida comunitária também seja utópico. Logo, o sonho desenvolvimentista dos estados que compõem a chamada “Região Amazônia” fracassa, e os municípios perecem no esquecimento e em condições precárias de subsistência.

Figura 4 - Resquícios históricos dos padrões de casas ao redor da rodovia.



Fonte: REGO, 2016.



O subdesenvolvimento de Uruará como resultado dos projetos desenvolvimentistas fracassados: o sonho utópico de integração nacional via Transamazônica (BR-230).

A transamazônica era a materialização, para o Estado, de políticas de integração nacional (PIN) no governo vigente, do então presidente Emílio Gaspar Médici, no início da década de 1970. O programa, com otimismo, apresentaria o norte do Brasil ao “futuro” e, não somente, parecia a solução perfeita para amenizar problemas oriundos do Nordeste, tal qual as secas recorrentes que dificultavam a sobrevivência da população nordestina (BRAGA, 2015).

Salienta-se, que o Nordeste não demora para se tornar a grande massa de migrações que povoaria a Amazônia já que, o governo militar de Médici acaba por apoiar as migrações nordestinas ao norte, pois comprehende que a construção da transamazônica seria uma “[...] vereda aberta ao nordestino para a colonização de enorme vazio demográfico e o início da exploração de potenciais até então inacessíveis.” (Jornal do Brasil, 17/3/70). A construção da transamazônica, em 1970, é detalhada pela reportagem abaixo:

Partindo de conexões com a rede rodoviária do Nordeste atravessará a Belém-Brasília na altura de Marabá, as margens do Tocantins, para, em seguida, cruzar as bacias do Xingu e do Tapajós e alcançar Humaitá, onde se encontrará com a estrada Porto Velho-Manaus. Com seus 1750 Km, a estrada, que se poderá chamar de Transamazônica, conectará os pontos terminais dos trechos navegáveis dos afluentes meridionais do rio Amazonas (...). (Jornal do Brasil, 17/6/1970 apud VELHO, Otávio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária. ZAHAR editora, Rio de Janeiro, 1981. p. 145.)

Na lógica de Médici, as rodovias proporcionariam o fluxo de pessoas na região amazônica (destacando a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém) e, a partir do INCRA, haveria um processo de distribuição de terras, assentamento de colonos migrantes e urbanização das capitais. Para tanto, houve forte investimento em propagandas que atraíssem os “sem-terra”, por meio de televisão, rádio e imprensa, como afirma Smith, 1982. Essa divulgação, evidentemente, era direcionada a determinados “públicos” e tinha adesão política e religiosa considerável: as igrejas protestantes incentivavam fiéis pela busca da “terra prometida”, como afirma Mohan (1981), e os colonos



pioneiros enviavam cartas estimulando a inscrição de novos membros ao programa de recrutamento de novos colonos.

Pereira (1971), no livro “A Transamazônica prós e contras”, cita um artigo escrito por Paulo Sérgio de Souza, também no Jornal Brasil, em 9/8/70, sobre a ilusão de reforma agrária salientada às margens da rodovia. Na sequência, o jornalista transpõe sutilmente uma frustração que decorre da inexistência de um plano de reestruturação fundiária para as outras regiões do país, e tece uma crítica a concentração de terra. Na época, com a regulação da mídia característica de regimes militares, o tema reforma agrária era considerado subversivo e, por essa razão, as colocações do referido escritor tornam-se radicais. Lê-se:

"A construção da Rodovia Transamazônica dá ensejo, mais uma vez, ao reaparecimento de um tema bastante discutido no Brasil: a reforma agrária. Dentro do programa da obra está prevista a realização de um sistema de núcleos habitacionais, aproveitando os próprios canteiros de obras da estrada."

"Infelizmente, não existe ainda, por parte das autoridades governamentais, a idéia de aproveitar o momento para a elaboração de um programa efetivo de reestruturação fundiária em todas as regiões do País, na maioria das quais, sabidamente, existe uma concentração nociva de posse da terra" (Pereira, 1971, p. 295)

Afinal, muitos autores e jornalistas não diferenciavam reforma agrária de colonização. Logo, para os ministros de planejamento do governo, a empreitada que nasceria com a construção da rodovia tratava-se de uma “colonização dirigida”, assim como outrora ocorreu no Nordeste. Na Amazônia, a estratégia era a mesma: a transamazônica foi utilizada para “absorção de retirantes deslocados pela seca” (Pereira, 1971, p. 299), mesmo que tenha tido uma resistência de migração nordestina no início, o destino segue sendo esse, e o legado de fracasso também se repete. As migrações do Sul não supriram, e o Norte, assim como Nordeste, sofre com a insuficiência de tecnologia agrícola, infraestrutura, educação, saneamento, e limita-se a construção de estradas vicinais, e nada mecanicistas, como era previsto (Pereira, 1970)

Meggers, 1987, afirma que as ondas migratórias (não somente nordestinas) são ocasionadas pelo “mito do paraíso amazônico”, em que o aumento da população seria a “chave da prosperidade econômica”. Adiante disto, a projeção da referida rodovia pretendia avançar até o oceano pacífico,



aspirando parcelas do território peruano. Essa parceria Brasil-Peru seria financiada pelo Estado brasileiro, que almejava uma aliança sul-americana.

Das propagandas promovidas pelo Estado para recrutar migrações nordestinas, Braga (2015) cita as promessas de direitos trabalhistas e com boa remuneração, além da aquisição de lote, assistência médica, alimentar e de segurança. Como eram falácia deliberadas, é interessante a abordagem de Macedo sobre a interferência da religiosidade principalmente de origem franciscana, cumprindo papéis de assistência social, enganosamente e outrora prometidas pelo Estado: a igreja constrói escolas e hospitais, com a presença incansável da catequização maquiada de patriotismo, que apontava uma postura de reverência com as autoridades constituídas, e nunca de confronto. A seita enfrentou grandes surtos endêmicos como a malária e outras inúmeras doenças, especialmente derivadas da falta de acesso a higiene. E, o Estado, além de negar tais funções básicas de existência, ignora o regime de leis trabalhistas no Brasil (CLT), oriunda do governo de Getúlio Vargas, e não fiscaliza as condições de trabalho, o que resulta em superexploração da mão-de-obra.

Anterior a primazia de migrações nordestinas, Mohan (1985) salienta a tentativa de ordenar migrações heterogêneas (de várias regiões do país) que, na prática, não deram certo. A maior parte de colonos acaba sendo proveniente de regiões do Norte e Nordeste, o que aponta para um tipo de fenômeno específico: a migração campo-campo.

Uruará: peculiaridades históricas que refletem na atualidade.

O genocídio indígena, que acompanha a formação socioterritorial brasileira, e é arquitetado por gestores políticos e econômicos, se transparece sobre a Amazônia paraense e deixa resquícios concretos: próximo a Santarém (PA), a criação de novas estradas, em específico a Cuiabá-Santarém, colide com os krena-karore, tribo indígena extinta após o contato com o homem branco, por meio da disseminação de doenças como a gripe, sarampo e a diarreia. O que restou da população autóctone paraense foi realocada ao Parque Nacional de Xingu.

Meggers (1987), aponta para a “substituição das práticas culturais indígenas” a partir da entrada do homem branco nas regiões de floresta amazônica no Brasil, escancarando a



demonização das tribos, acompanhada por uma imposição cultural estrangeira e elitizada. Essa perspectiva externa se incomodava com a noção de território que fazia do estilo de vida indígena predominantemente nômade, pois para a concretização dos programas de extrativismo e mineração, tornou-se necessário noções de propriedade privada e moradia permanente, já que a junção dos grupos étnicos em um lugar fixo facilitaria o acesso à mão-de-obra, produzindo com fins de exportação.

A referida autora faz questão de destacar que tudo o que foi transmitido por colonizadores ou trabalhos missionários foi imposto à força, e o que resta da cultura não modificada tende a se apagar com a aculturação, descreve: “A fragilidade da atual configuração cultural da Amazônia é a consequência inevitável da introdução forçada de um padrão cultural estranho ao meio-ambiente da floresta tropical.” (Meggers, 1987, p. 211).

Ademais, a pluralidade cultural das antigas tribos indígenas dos estados nortistas passa a atender somente à um padrão. Depois do contato com os europeus, a identidade múltipla das populações próximas aos rios se mescla a um só modelo de vestimentas, costumes, religiões, etc. O fato ocorre após o distanciamento da sobrevivência derivada somente da floresta, ou seja, quando há necessidade de compra de elementos básicos. Mais que isso, a superexploração gera a destruição da fauna e flora, ocasiona o aprisionamento da população nativa ao comércio local de forma agressiva e predatória, maquiada do ideal “importado” de civilização.

Hoje, a população estimada de Uruará ultrapassa as 45 mil pessoas (IBGE) e seu desenvolvimento é considerado tardio. Para fazer essa afirmação, fez-se necessário a análise histórica de formação do município, e a consulta de dados da Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação (SAGI), para obtenção dos índices de inscrições no Cadastro Único e Bolsa Família, o que permite um diagnóstico atualizado da situação local.

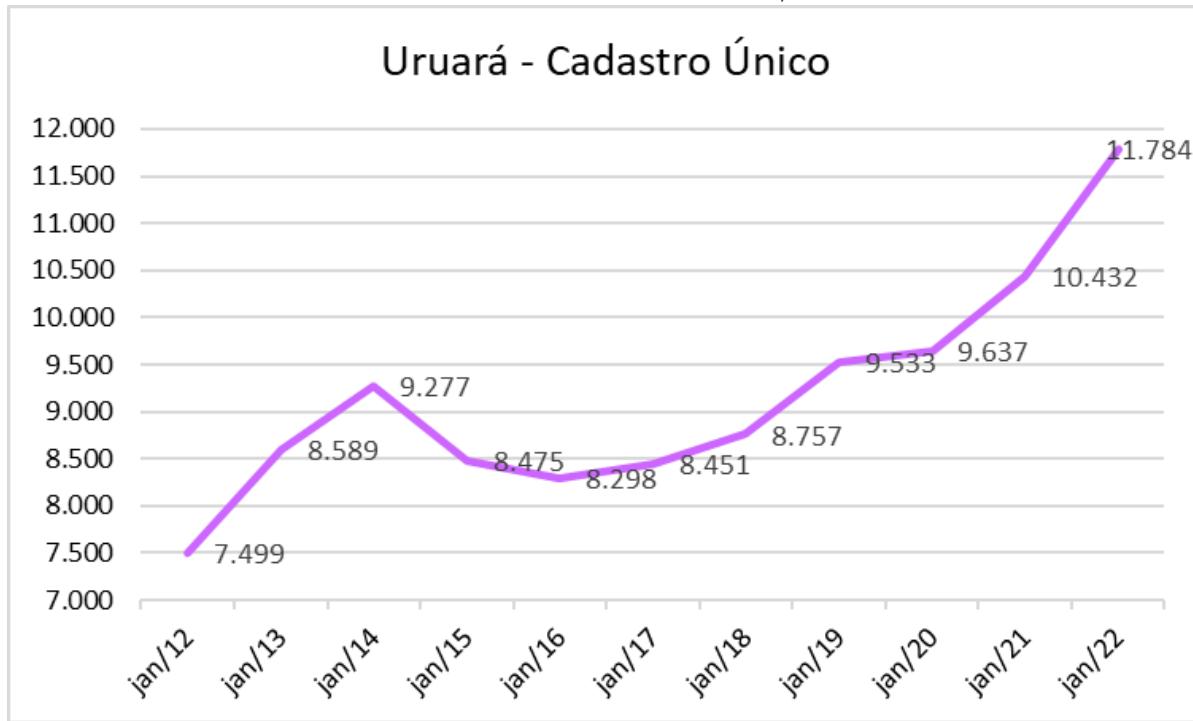
O CadÚnico é um programa social advindo do governo brasileiro que objetiva informar a condição das famílias em pobreza e extrema pobreza, para que os municípios, Estados e o próprio Governo Federal possam elaborar políticas públicas de auxílio, de acordo com a necessidade de cada região (CAIXA, 2022). Dessa forma, o programa seleciona e direciona as famílias de baixa renda para instituições de assistência social, como o Bolsa Família.

DOSSIÊ TRANSAMAZÔNICA, 50 ANOS, EUFORIA E REALIDADE



Na sequência, serão analisados gráficos referentes ao município de Uruará:

Gráfico 1 - CadÚnico – Uruará/PA

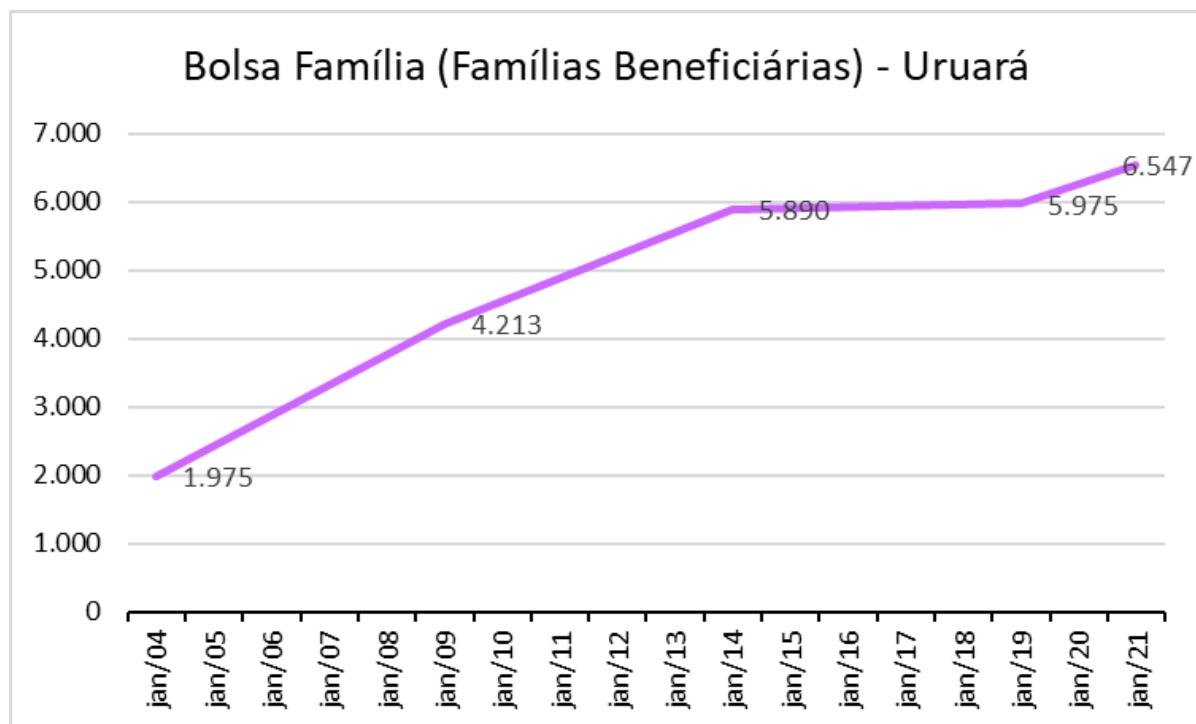




DOSSIÊ TRANSAMAZÔNICA, 50 ANOS, EUFORIA E REALIDADE

GEOTIMAC
GEODIVERSIDADE, TERRITORIAL, HISTÓRICO, CULTURAL E CONHECIMENTO

Gráfico 2 - Bolsa Família – Urucará/PA



Fonte: SAGI, 2023.

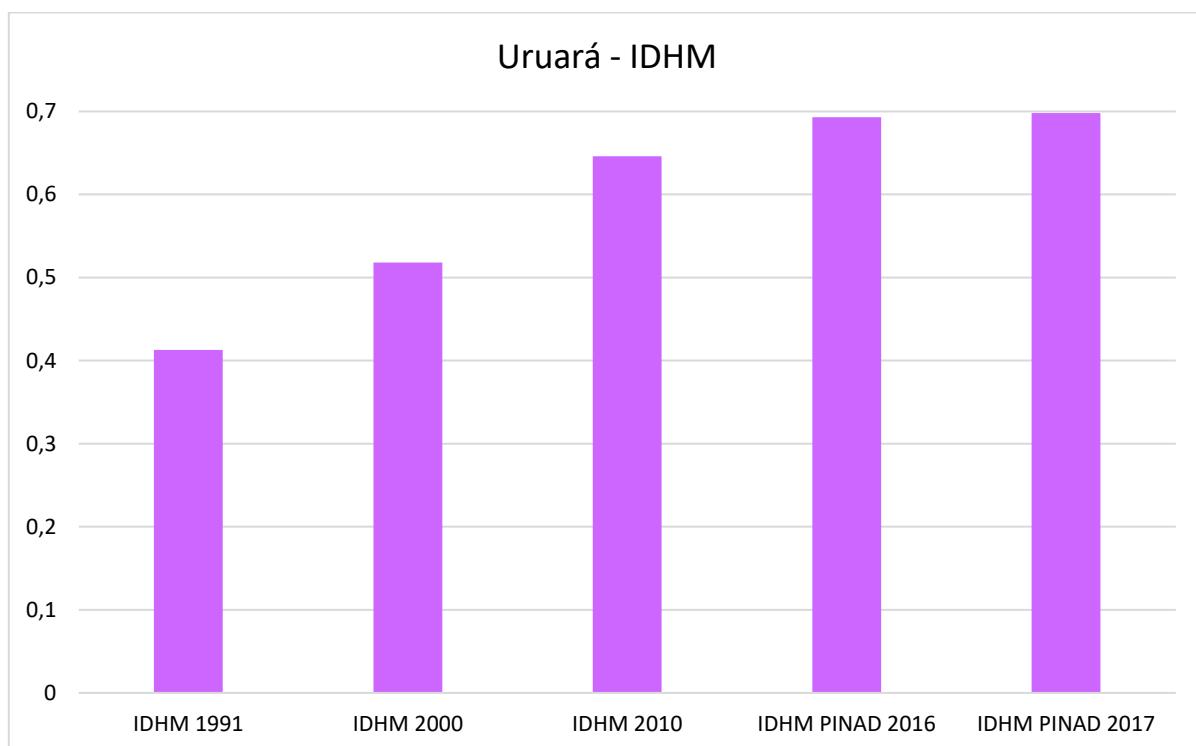
Vê-se, que as inscrições no Cadastro Único têm um aumento exponencial entre 2012 e 2014, e depois apresentam uma sutil queda, seguida de uma estabilidade que segue até 2019. A partir daí, a procura pelo CadÚnico alcança números recordes. Já no gráfico do programa Bolsa Família, não há nenhuma queda em todo o recorte temporal que se há registro, de 2004 a 2021. De acordo com o Censo (2010), a porcentagem de pobres no município de Urucará foi reduzida quase pela metade, passando de aproximadamente 63% (1991) para 34% (2010). Porém, a porcentagem de *extremamente* pobres chegou a 30% na década de 1990, com queda brusca até os anos 2000 (chegou a 12%), voltando a subir após esse período, chegando a 20% em 2010.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é outro referencial importante para compreender o estilo de vida dos municípios, obtido por meio do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Urucará, com IDHM 0,698, não está muito abaixo da média nacional e nem



em condições tão ruins. Por se tratar de uma agrópolis, detém uma qualidade de vida um pouco melhor que as agrovilas transamazônicas.

Gráfico 3 - IDHM – Uruará/PA



Fonte: Atlas Brasil, 2022.

Considerações Finais

Uma vez que o artigo introduz o leitor a uma síntese da formação socioespacial do município de Uruará e a um apanhado geral da gênese da Amazonia paraense, considerando a rodovia transamazônica como fator determinante, o estudo busca fugir da comum descrição do colonizador, que desconsidera a presença da pluralidade indígena como população autóctone e supervaloriza culturas estrangeiras. A história que é contada, do suposto povoamento da região, feito a partir desse mecanismo de migrações, no período que antecede a construção da estrondosa



rodovia, ainda durante o ciclo da borracha, que se encerra em 1913, tanto no Amazonas quanto no estado do Pará, é apenas parte do legado da região Norte. Sabe-se, que o “vazio demográfico” também é uma suposição do homem branco, do regime militar, do interesse estrangeiro.

Ademais, as duas fases de introdução capitalista sobre território amazonense (Ciclo da Borracha e a construção da Rodovia Transamazônica) intencionavam, evidentemente, diminuir as diferenças gritantes entre o desenvolvimento da região centro-sul e o subdesenvolvimento da região norte-nordeste. O primeiro, portanto, não é um forte determinante para a análise do município de Uruará.

O município de Uruará, na conjuntura atual, sobrevive com os resquícios de uma série de descasos governamentais derivados da criação fracassada da agrópolis e do desenvolvimento urbano retrógrado. Nem mesmo as capitais dos estados da região Norte igualam-se, em parâmetros tecnológicos, de desenvolvimento e urbanização, às capitais de estados do Sudeste e Sul e, partindo desse ponto, o abismo entre os pequenos municípios, especialmente os que circundam rodovias, com fatores agravantes como extrativismo e falha no planejamento, é ainda maior. A Amazônia paraense, assim como o próprio estado do Amazonas, tem períodos de êxtase durante os referidos ciclos, mas o fatídico e calculado desdém governamental se perpetua potencialmente nesses espaços até hoje. Apesar da precariedade, Uruará não é o município paraense mais afetado pela construção da ferrovia, já que a região felizmente se aparta do Ciclo da Borracha, que sucateou ainda mais outros municípios relativamente próximos.

Por fim, Pereira (1971) transcreve uma entrevista dada pelo engenheiro J. S. Monteiro de Castro, para *O Estado de São Paulo*, em 13/7/70, que sintetiza o princípio da problemática que envolve a gênese da rodovia e que discorre em problemas sociais até os dias de hoje, lê-se:

“O simples fato de se construírem estradas no Amazonas não quer dizer que estejam criadas as condições para a ocupação do vazio demográfico”, afirmou. “Além da rodovia, é necessário que se dê assistência técnica e financeira ao colono, para que ele possa produzir e fixar-se no terreno. Acrescenta o engenheiro que o custo de um projeto integrado de colonização é normalmente duas vezes superior ao custo da própria rodovia, uma vez que é necessário dar ao colono escolas, assistência médica, e principalmente financiamento a longo prazo.” (Pereira, 1971, p. 300)



Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ) e Bolsa de Iniciação Científica PIBIC/CNPq/UEL e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Número do Financiamento - CAPES: 88887.685164/2022-00. *"This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.*

Referências

BECKER, B. K. **O uso geopolítico do território**: questões a partir e uma visão do terceiro mundo. BECKER, B. K.; HAESBAERT, R.; SILVEIRA, C. (Orgs). Abordagens políticas da espacialidade. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

BECKER, B. K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1997.

BRAGA, M. M. M. **Rota Transamazônica**: nordestinos e o plano de integração nacional. – 1^a ed. – Curitiba: Prismas, 2015.

BRAGA, Theodoro. **“História da fundação das principais cidades do Pará destacando os nomes de seus fundadores o lugar dos primitivos estabelecimentos e seu nome indígena”**. In: APOSTILAS de histórias do Pará. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1915. 83p.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. Ministério da Cidadania. **Auxílio Brasil**. Disponível em: <https://www.gov.br/cidadania/pt-br/auxilio-brasil>. Acesso em 24 de agosto de 2022.

CAIXA. **Cadastro Único**. Disponível em: <https://www.caixa.gov.br/servicos/cadastro-unico/Paginas/default.aspx>. Acesso em 24 de agosto de 2022.

CAMARGO, José Geraldo da Cunha. Urbanismo rural para fixação condigna do homem nas áreas agrícolas. **Revista do Clube de Engenharia**, 1963, vol. 16, no 324-328, p. 274-277 e 299.

CAMARGO, José Geraldo da Cunha. **Urbanismo rural**. Brasília: Ministério da Agricultura/INCRA, 1973.



DA COSTA TAVARES, Maria Goretti. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios. *Acta Geográfica*, v. 2, n. 3, p. 59-83, 2008.

FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie**: os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: Flamarion Duarte Alves, Sandra de Castro de Azevedo, Estevan Leopoldo de Freitas Coca, Ana Rute do Vale. (Org.). *A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea*. 1^aed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.

FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado**: uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.

FRAGA, N. C. **Território e Silêncio**: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nílson Cesar Fraga. (Org.). *Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas*. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017, p. 73-90.

FRAGA, N. C. **Territórios e Fronteiras**: (Re)arranjos e Perspectivas. Florianópolis: Editora Insular, 2017.

FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). *Brazilian Geographical Journal*, v. 2, p. 132-145, 2011.

HISSA, C. E. V. A. **Mobilidade das fronteiras**: inserções da Geografia na crise da modernidade. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2002.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

LESSA, R. **Amazônia**: as raízes da destruição. Série História Viva – São Paulo: Atual, 1991.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O. Sistemas Geográficos e Geopolítica da Amazonia. *Revista de Geopolítica*, v. 5, p. 97-108, 2014.

LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. *Revista Eletrônica Mutações*, v. 5, p. 002-011, 2014.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; ALVES, S. C. O.; SILVA, I. O. Geopolitics. In Amazon Geographic System in XXI Century. *Global Journal of HumanSocial Sience: F Political Science*, v. 14, p. 20-30, 2014.

MACEDO, S. D.T. **Transamazônica**: integração – redenção do Norte. – São Paulo: Record, s.d.



MEGGERS, Betty Jane. **Amazônia: a ilusão de um paraíso**. Ed. Itataia, 1987.

MARTINS, J. de S. O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. **Tempo Social, Revista de Sociologia da USP**. São Paulo, 8 (1), 25-70, maio de 1996.

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

MORAN, Emilio F. **Developing the Amazon**. Bloomington: Indiana University Press, 1981.

MORAN, Emilio F. **An assessment of a decade of colonization in the Amazon Basin**. In HEMMING, John (ed.). **Change in the Amazon Basin. V. 2. The frontier after a decade of colonization**. Manchester: Manchester University Press, 1985, p. 91-102.

PEREIRA, Osny Duarte. **A Transamazônica: prós e contras**. Civilização brasileira, 1971.

RAFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993 [1980].

RATZEL, F. **Geografia do homem (Antropogeografia)**. In: MORAES, A., C., R. de (Org.). Ratzel. São Paulo: Ática, 1990. p. 32-150.

REGO, Renato Leão. Comunidades planejadas na Amazônia: o Urbanismo Rural e a utopia de uma nova civilização. **XIV Coloquio Internacional de Geocrítica Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro**. Barcelona, Maio de 2016.

RODRIGUES, Aline Lima. Fronteira e território: considerações conceituais para a compreensão da dinâmica do espaço geográfico. **Revista Produção Acadêmica – Núcleo De Estudos Urbanos Regionais e Agrários/NURBA** – n. 2, p. 139-157, Dezembro, 2015. Disponível em: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/producaoacademica/article/download/2002/8646/>

SACK, R. D. **Human Territoriality: Its theory and history**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SAQUET, M. A. **Abordagens e concepções sobre território**. 3. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013.

SMITH, Nigel J. H. **Rainforest corridors**. The Transamazon colonization scheme. Berkeley: University of California Press, 1982.

VELHO, OG. **A Transamazônica**. In: Frente de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônia [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein

DOSSIÊ TRANSAMAZÔNICA, 50 ANOS, EUFORIA E REALIDADE



de Pesquisas Sociais, 2009, pp. 139-153. ISBN: 978-85-9966-291-5. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.



JACAREACANGA (PA), OS MUNDURUKU, A TRANSAMAZÔNIA, O OURO E O EMPOBRECIMENTO

Nilson Cesar Fraga³⁷

Matheus Oliveira Martins da Silva³⁸

Filipe Barbosa de Lima³⁹

Resumo

O município de Jacareacanga, encontra-se no sudoeste do estado Pará, sendo banhado pelo rio Tapajós, um dos principais rios da região Amazônica. Está próximo do estado do Mato Grosso e distante da capital do estado, Belém. Jacareacanga, seu território pertence a mesorregião de Itaituba. Inclui-se com outros municípios na Região Turística do Alto dos Tapajós. O município possui mais de 100 aldeias indígenas e até hoje se identificam como Munduruku. A maior parte da população se encontra na zona rural, e apresenta baixos índices no IDH-M. A presente pesquisa procede uma análise socioeconômica das condições atuais do município que margeia a rodovia Transamazônica, por meio de dados públicos de órgãos como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, além de outros em escala estadual e municipal.

Palavras chave: Jacareacanga/PR; Território; Economia; Empobrecimento.

³⁷ Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ). Geógrafo. Professor no Departamento de Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Coordenador do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Coordenador do Observatório da Região e da Guerra do Contestado – ORGC/UEL. Professor no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Rondônia – PPGG/UNIR. E-mail: ncfraga@uel.br

³⁸ Geógrafo. Doutorando no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia. Bolsista de Doutorado da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Código de Financiamento 001. E-mail: oliveiramartins.matheus@gmail.com

³⁹ Bolsista de Iniciação Científica pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná (Fundação Araucária - FA), no Laboratório de Geografia, Território Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL, pelo Programa Institucional de Apoio à Inclusão Social, Pesquisa e Extensão Universitária – PIBIS 2021/FA. Estudante no Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail: E-mail: fb_lima@hotmail.com



JACAREACANGA (PA), THE MUNDURUKU, THE TRANSAMAZONIAN, GOLD AND IMPOVERISHMENT

Abstract

The city of Jacareacanga is located in the southwest of the state of Pará, and is bathed by the Tapajós River, one of the main rivers in the Amazon region. It is close to the state of Mato Grosso and far from the state capital, Belém. Jacareacanga, its territory belongs to the Itaituba mesoregion. It is included with other municipalities in the Alto dos Tapajós Tourist Region. The municipality has more than 100 indigenous villages and to this day they identify themselves as Munduruku. The majority of the population is in rural areas and has low HDI-M indexes. This research carries out a socioeconomic analysis of the current conditions of the municipality that borders the Transamazonian highway, using public data from bodies such as the Brazilian Institute of Geography and Statistics, as well as others on a state and municipal scale.

Keywords: Jacareacanga/PR; Territory; Economy; Impoverishment

O tempo somente é porque algo acontece, e onde algo acontece o tempo está.

Milton Santos

Formação socioespacial de Jacareacanga

Um espaço geográfico ocupado, passa a ser território, um território de uso, isso envolve o presente estudo sobre que em seu território, passou a ser ocupado originalmente pelos indígenas que habitavam a região, com destaque para os Munduruku, que foram os primeiros humanos a utilizarem e se instalarem nessas terras tão extensas e com uma natureza que permitia a organização da vida sem faltas materiais, assim como gerou o modo de vida e a cultura deles.

Para Raffestin (1980), o território possui um forte apelo de poder. É a partir da apropriação do espaço em suas utilizações e transformações em suas ações, que os territórios são formados no espaço geográfico. Seja nas atividades da própria habitação, local de uso para repouso e aglomerados, seja também para conquista de recursos para alimentação, como caça e até mesmo o plantio e colheita. Desta forma, os grupos humanos territorializam o espaço geográfico, obtendo conhecimento nas atividades que estabelecem.



Para a geógrafa Maria Adélia de Souza (2019), o território só existe quando usado, praticado, ou seja, o espaço geográfico com as relações sociais gera o território usado. Nesse sentido, os indígenas Munduruku, situa-se na região dos Tapajós, estado do Pará, foi nessa região que construíram suas territorialidades - os indígenas possuem vinte e cinco por cento do território paraense, segundo dados da Federação dos Povos Indígenas do Pará – FEPIPA, e vivem afastados dos centros urbanos, cada povo com suas leis. Em Jacareacanga, os povos predominantes são os Munduruku, os Apiaká e os Kayabi, tendo seus reconhecimentos em lei, na formação na sociedade paraense.

Mas o território também é a prática espacial, existindo um limite definido dos que o possuem, assim como na sua utilização. Numa prática de poder, o sujeito necessita de um produto, ou seja, um espaço que nele seja seu domínio. Para Bertha K. Becker (2010), a interação humana com o espaço, seu controle nos perímetros deferidos, são territorialidades – é nela que determina área espacial, por meio da posse, pois são as pessoas que constroem, destroem, modificam toda paisagem.

Quanto mais a Amazônia é explorada, seus modos de divisão territorial do trabalho vão mudando, novos conflitos são gerados e o valor pelo território torna-se maior quando tem conhecimentos dos recursos naturais – ou seja, a exploração da riqueza a partir da natureza. Uma vasta terra, com povos originários que habitam e consomem sua natureza por variados motivos, sendo eles culturais, econômicos e recursos físicos, gerar conflitos entre os que, por conhecimento e identificação, querem possuir tais riquezas.

O sul amazônico aqui estudado, cuja floresta possui várias feridas pelo uso quase incontrolável da elite agrária, pode ser facilmente resumido a partir uma rodovia ambiciosa - a transamazônica -, que dela, formam-se caminhos para exploração, colonização, territorializando territórios consumidos culturalmente pelos povos indígenas regionais, modificando e retirando aquilo que gera ganhos econômicos. A exploração da borracha, por exemplo, deu início a novos aglomerados, assim como a calha dos rios, as estradas etc. Notadamente, seguem se formando colônias, vilas, cidades a partir da busca de recursos que a Amazônia possui, em relação a outras regiões do país. Outro recurso exploratório, é o minério, seja legal ou ilegal, a exemplo do garimpo



illegal, muitas vezes, explorado em territórios indígenas, mesmo que demarcados por legislação federal.

Retomando a questão de Jacareacanga, que advém da nomenclatura definida pelos indígenas que habitavam a região, ao avistarem a paisagem do alto de um vilarejo antigo, observaram que a paisagem se assemelhava ao formato de um Jacaré, e em seu dorso, o formato de uma canga. Essa junção de dois nomes, dos originários que possuía poder e conhecimento sobre aquela terra territorializada, onde para Paul Claval (2001), tais fatos, a exemplo do nome do lugar, são as percepções sobre o espaço vivido, que criam a memorização da paisagem do espaço em suas formas naturais.

Os Munduruku (figura 1), se localiza nas margens do rio Tapajós no território dos municípios de Itaituba e de Jacareacanga, os seus primeiros contatos foram em meados do século XVIII. Nesta mesma região, dos Tapajós, nos anos cinquenta do século XX, houve uma grande exploração desordenada do garimpo, principalmente em Jacareacanga que pertencia a Itaituba, que se estendeu por logo período. Mas, apenas em 1991, Jacareacanga foi emancipada, a partir da aglomeração urbana gerada a partir do trabalho da exploração de minérios.



Figura 1 – Munduruku.



Fonte: Fotografia da Julia Dolce/InfoAmazonia (2022).

Na década de 1970, com a chegada da FUNAI (Fundação Nacional do Índio) em Itaituba, muitos Munduruku migraram para região, mas desde muito antes disso, já viviam em terras paraenses – há relatos dos Munduruku no baixo Tapajós desde o século XVIII, mesmo que fossem denominados de Maturucu, pois já tinham tido contato com colonizadores nas margens do rio Maués, próximo do rio Madeira no Amazonas, principalmente com missionários religiosos (ISA, 2023).

Na região dos Tapajós, a cidades que tiveram forte territorialização, foram as de Jacareacanga, Itatuba e Santarém, acompanhando a calha do rio Tapajós, um dos principais rios do Pará e do Brasil. Os Munduruku eram conhecidos por “Formigas Gigantes ou Formigas vermelhas” pela maneira que guerreavam (Rocha, 2018). A região dos Tapajós, por causa dos Munduruku, era conhecida também como Mundurukânia, pela supremacia desse povo. Muitas



comunidades que ainda tem dificuldades em distinguir sua identidade, se identificam como Munduruku. Mas há que se considerar que os territórios são espaços de (formação) identidades, local de pertencimento de um grupo (Medeiros, 2017).

Por fim, no que tange aos povos originários no Tapajós, há que se considera que os primeiros contatos com não indígenas se deu com a chegada dos missionários religiosos, onde suas instalações eram próximas das cachoeiras no rio Tapajós, assim como de seus afluentes. Posteriormente, durante o ciclo da borracha, no qual muitos nordestinos migraram para o Norte, houve uma invasão de terras indígenas para se estabelecerem, obrigando desta forma, o deslocamento dos Munduruku para outros rios.

A Transamazônica e os Munduruku

Em meados dos anos de 1970, a partir dos grandes empreendimentos de infraestrutura no regime militar, tais como planos de pontes, hidrelétricas e grandes rodovias que marcaram os Planos de Desenvolvimento da ditadura, dentre eles, o mais notável foi a Transamazônica (BR 230) ligando Cabedelo, na Paraíba até os confins da Amazônia, mas a mesma foi aberta apenas até Lábrea, no estado do Amazonas. E também, a BR163 essa que ligaria Cuiabá a Santarém. Há que se considerar o fato de que a região é favorável a mineração, a agricultura, e a pecuária, fato gerador do plano do Governo ditatorial, a colonização da Amazônia (Andreazza, 1972, p. 15). Um dos trechos importantes da região da baixa dos Tapajós, foi Jacareacanga a Itaituba cortando parte do rio Tapajós. Com esses novos caminhos, vários problemas surgiram na região, sendo um deles a apropriação ilegal de terras havendo muita grilagem e por consequência, muito desmatamento.

A Transamazônica foi um dos grandes projetos do governo Médici, cuja ligação cortava o Brasil do Norte ao Nordeste, ou vice e versa, no sentido Leste-Oeste, cuja proposta envolvia a integração da Amazônia ao Brasil de mais povoado e economicamente mais forte. A Transamazônica facilitaria a retirada de incalculáveis recursos da natureza, assim como garantiria o povoamento de parte do Norte do país. Dentre os objetivos, estava a migração da população nordestina do polígono da seca.



Assim falava Médici sobre tal questão, “a Transamazônica será uma vereda aberta ao nordestino para a colonização de enorme vazio demográfico e o início da exploração de potenciais até então inacessíveis” (Macedo, 1970). Naquela época, o custo era de 200.000,00 cruzeiros por quilômetro (Gomes, 1972), era justificado tal investimento rodoviário passando na região do Tapajós, por Jacareacanga até Altamira, por ser ela rica em jazidas de ouro, assim como outros elementos naturais passíveis de serem explorado.

A intenção de Médici não era somente o povoamento da região Norte do país, mas a exploração dos recursos naturais na região amazônica, rompendo parte do ciclo socioeconômico e cultural marcado pelos rios, que até aquela época, era a única forma de locomoção dos povos amazônicas. Mas, a construção rodovia BR 230 conviveu, e convive, com numerosos problemas, que desde o início da construção, são o excesso de água e a infraestrutura ruim, sobretudo na construção de ponte que atravessam os rios principais, mais também, centenas de afluentes, espalhando por toda a bacia amazônica.

O pioneiro desse grande projeto de ocupação da Amazônia, foi o Exército brasileiro, mesmo que seu papel social seja outro, erguendo acampamentos militares, dando origens aos vilarejos que, em muitos casos, serviu para receber a população migratória, erguendo escolas, pontos de enfermagem, além da abertura de estradas e caminhos, além de desmatar a floresta.

“O Exército quer ocupar – deixar seus sinais de colonização nas selvas do vazio. Está marchando mata adentro, transpondo rios e pântanos, para que sigam atrás da farda, nos sulcos de seus desbravamentos, as colunas do empresariado industrial, agrícola e comercialização, implantando núcleos com reais condições de fixação do brasileiro no Brasil Amazônico” (Macedo, 1970, p. 68).

A citação de Macedo (1970), deixa clara a intenção do Exército brasileiro de deixar uma marca profunda no processo de ocupação da Amazônia.



A Revolta de Jacareacanga

No processo de formação socioespacial de Jacareacanga, há o registro de um acontecimento importante chamado de “Revolta de Jacareacanga”, localidade onde a Força Aérea Brasileira (FAB), possuía base militar. Nos anos de 1950, 20 anos antes da abertura da BR 230, Jacareacanga pertencia ao município de Ituiutaba, sendo uma das cidades base da FAB, e a população militar se revoltou com as eleições que dava vitória ao candidato à presidência da República, Juscelino Kubistchek. Parte dos militares contestavam a forma feita das eleições, alegando que os votos tinham sido da minoria, e que 64% dos que não votaram nele, não queriam ele na presidência. O opositor de Juscelino Kubistchek, Carlos Lacerda, tinha uma grande influência militar, principalmente na FAB, no qual teve grande apoio nas eleições. A crise política se agravou quando um Coronel do Exército brasileiro, Bizarria Mamede discursou atacando Juscelino Kubistchek (Natal, 2021).

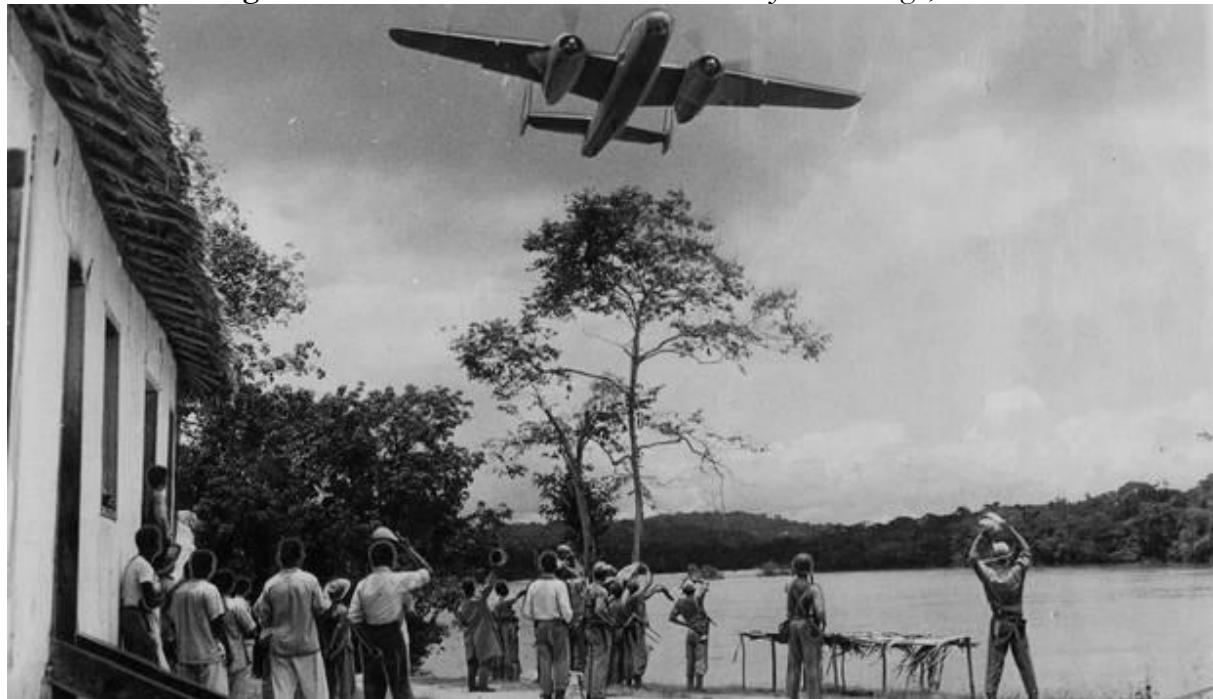
Jacareacanga era um lugar de difícil acesso terrestre, com opções de longas viagens pelo rio Tapajós, ou por uma curta viagem de avião. A cidade de Itaituba, já dispunha de equipamentos de rádios para aeronaves, mas o aumento da pista para aeronaves em Jacareacanga, levando mais qualidade para a escolha da base, foi uma ação estratégica, pois a base da FAB ficava ao Norte, onde hoje se encontra o município de Jacareacanga, dando papel de importância militar para essa localidade (Memorial da Democracia, 2023).

Depois da posse de Juscelino, em 11 de fevereiro de 1956, dois oficiais da FAB, tomaram uma aeronave viajando para o Norte do país levando diversas armas para os revoltosos. Parte da tropa dos revoltosos, formados pelos Munduruku, e outros indígenas da região, além de seringueiros, objetivavam manter o levante por vinte dias e tomar as cidades de Itaituba e Santarém, com intenção de controla-las e forçar um ataque de tropas legislativas, levando num ataque direto a Juscelino Kubistchek. Os revoltosos tinham liderança dos militares Major Haroldo Veloso, Major Paulo Victor e o capitão José Chaves Lameirão. Estradas foram bloqueadas em Jacareacanga, e os militares da FAB tomaram o aeródromo de Itaituba, Belterra e Santarém (Memorial da Democracia, 2023).



Santarém fazia parte de um importante ponto de abastecimento na época no trajeto Manaus-Belém, era imperativo manter livre esse caminho, então o Governo Federal tomou iniciativas para dirimir a ação dos revoltosos, sobretudo ao saber de bloqueios em Santarém, e que teria um grande prejuízo para a rota em questão. Por meio de informações sobre as ações dos revoltosos, o Major da Aeronáutica, o General do Exército, e o Almirante da Marinha, reagiram ao ataque dos amotinados para que o levante não se espalhasse (Memorial da Democracia, 2023). A figura 2 permite observar soldados e moradores acenando à passagem de bombardeio, em voo rasante de Jose Camilo, a 02 de março de 1956.

Figura 2 – Voo rasante durante a revolta de Jacareacanga, 1956.



Fonte: Agência O Globo, 02 de março de 1953.

A retomada de Santarém começou no dia 17 de fevereiro, com o nome “Operação Santarém” sendo comandado pelo Brigadeiro Cabral. Paraquedistas do Rio de Janeiro, foram designados a fazerem parte da missão, sendo importantes nesta retomada. Os revoltosos monitoravam os rádios-aéreos para saberem sobre as ações contrárias. O capitão Lameirão,



pertencente a revolta, fazia voos para monitorar a região. Os militares do governo faziam sobrevoos com os aviões do governo para saberem sobre a evolução da revolta - Lameirão costumava camuflar a sua aeronave. No dia 22 de fevereiro, sem a camuflagem, um avião com metralhadora foi ao embate contra os revoltosos levando diversos disparos. Lameirão e outros responderam com ataques de metralhadoras impondo a resistência. O avião de ataque, cujo receio da população era um bombardeio da cidade (figura 3), retornou a sua base da missão, e Lameirão sobrevoou o porto de Santarém achando que ali estava o presidente Jucelino, que na verdade estava em outro lugar, e desta forma, levaram cargas de materiais para Jacareacanga (Natal, 2021).

Figura 3 – Folha do Norte, Bombardeio em Santarém.



Fonte: Jeso Carneiro (2012).



O presidente Vargas chega em Santarém no dia 24 de fevereiro. Em Santarém, o aeroporto é tomado pelas tropas do governo e ali são instaladas armas para proteção das aeronaves. Parte da tropa da missão sai de Santarém, viajando o rio Tapajós, chegando no dia 25 de fevereiro em Itaituba, mas os revoltosos já haviam fugido. Veloso, um dos militares que fazia parte da revolta, planejou atear fogo numa parte estreita do rio Tapajós, impedindo que pudessem chegar embarcações das tropas do governo. Ele se deslocou até a cidade de São Luiz do Tapajós para obter gasolina, junto com 12 homens, sendo que dois destes retornaram a Itaituba para saber a situação da cidade. Itaituba já estava ocupada pelas tropas do coronel Delaíte, espalhadas até mesmo nas margens do rio Tapajós. No dia 26, parte da tropa avistaram no rio Tapajós os revoltosos, os dois que estavam sob comando de Veloso, e atiraram em ação de para que se rendessem. Os dois foram interrogados e descobertos como espiões. Nessa mesma noite, uma operação com um pouco mais de 30 homens, partiram para o povoado que se encontrava Veloso e seus seguidores revoltosos, depois do embate, tiroteios dos dois lados, parte da tropa dos revoltos foram mortos e o Major Veloso, fora preso (Natal, 2021).

No dia 28 de fevereiro, em Jacareacanga, onde se encontrava Lameirão, que não tinha nenhuma informação do Major Veloso, o governo ainda tentava a rendição dos revoltos. Em mais uma tentativa de rendição no dia 29, sem sucesso, o Capitão Cabral sobrevoando Jacareacanga, metralhou a pista de pouso. Muitos dos revoltosos, fugiram deixando Lameirão para trás. Quarenta e cinco paraquedistas terminaram a missão de retomada, e Lameirão com outros revoltosos, acabaram se exilando na Bolívia. Mesmo com todas essas ações de golpismo, no dia primeiro de março, Juscelino Kubistchek, concedeu anistia aos envolvidos na revolta em Jacareacanga, Santarém e outras cidades da região do Tapajós (Natal, 2021).

Provavelmente este é um dos momentos mais marcantes de Jacareacanga, tanto que localidade se mantém quase que no anonimato até os anos de 1970, quando da abertura da Transamazônia que cortará suas terras, abrindo espaço para a ampliação da população civil, e um lento processo de desenvolvimento socioeconômico para os imigrantes que adentraram suas terras. De fato, Jacareacanga é um município novo, com pouco mais de três décadas e um baixo índice de



desenvolvimento humano, associado a fraca infraestrutura, como se pode observar na imagem do perímetro urbano, na figura 4.

Figura 4 – Paisagem do perímetro urbano de Jacareacanga

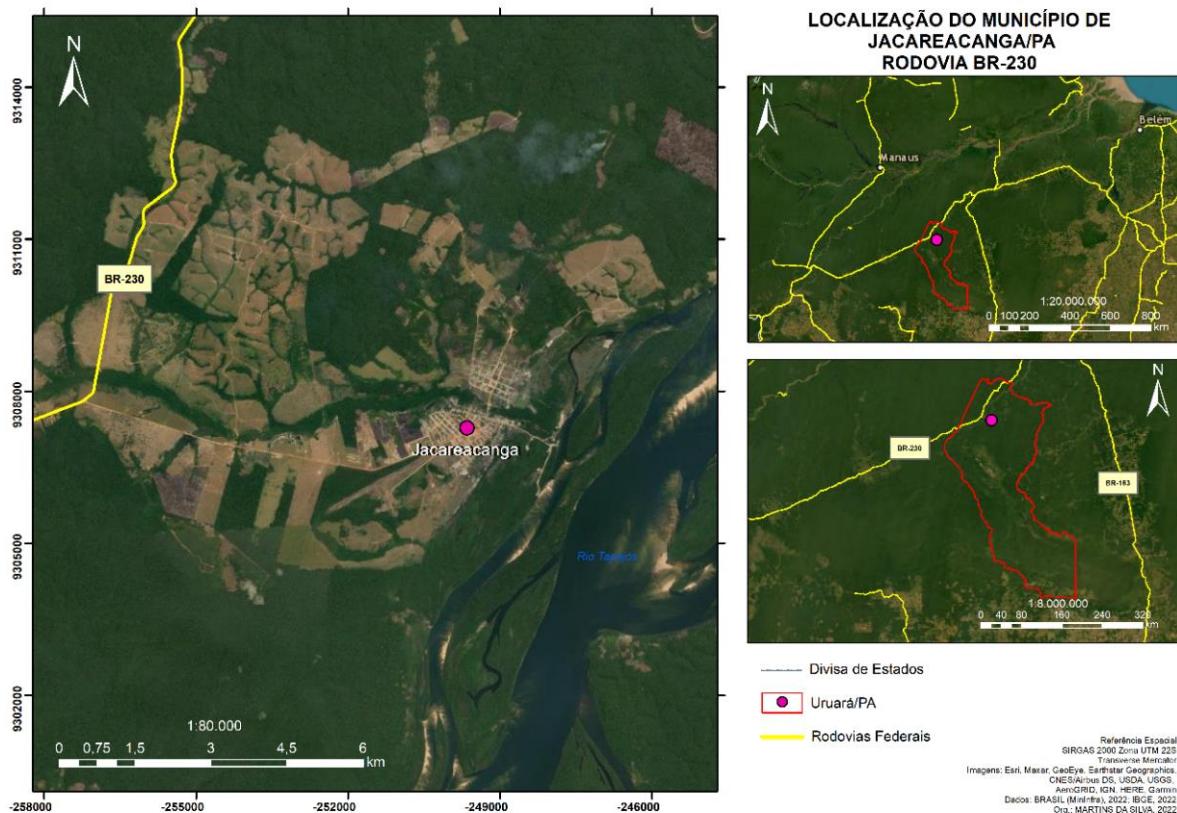


Fonte: GiroPortal (2023).

O processo lento de ocupação e desenvolvimento de Jacareacanga fica notório ao se observar o tardio processo de emancipação, que ocorreu apenas em 13 de dezembro de 1991, a partir do desprendendo do município de Itaituba. Essa conquista ocorreu por meio de mobilização política iniciado nos anos de 1980, para a reivindicação da elevação da localidade à condição de município, por meio da criação da Comissão Pró-Emancipação Política do Distrito de Jacareacanga, sendo que a proposta foi levada a Assembleia Legislativa do Estado do Pará pelo Deputado Estadual Vilson João Shuber, contendo uma ata com 150 assinaturas de abaixo assinado, a ALEP (IBGE Cidades, 2023). A figura 5 traz o mapa de localização de Jacareacanga no conjunto regional, com destaque para a BR 230.



Figura 5 – Mapa da Localização de Jacareacanga

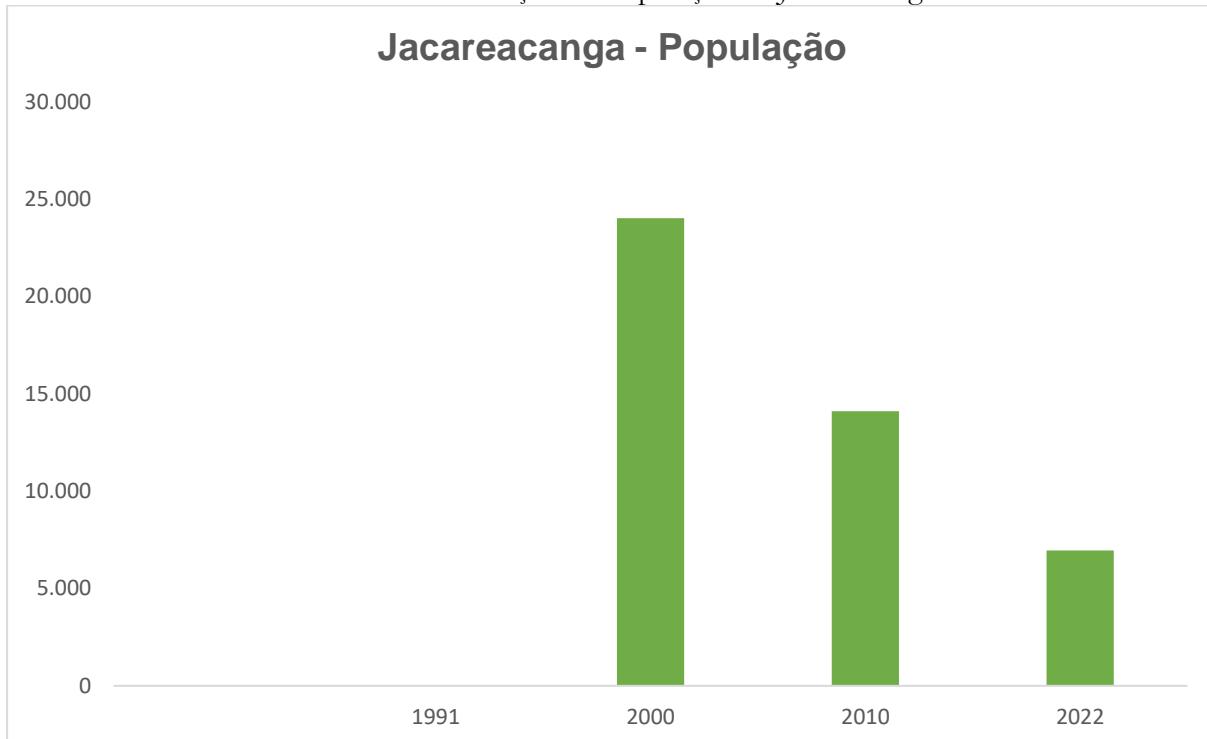


Fonte: SILVA, M. M. (2023).

Imperativo destacar que Jacareacanga (cidade) encontra-se no Sudoeste do estado Pará, sendo banhada pelo rio Tapajós, um dos principais rios da região Amazônica. Está próximo do estado do Mato Grosso e distante 1.709 km da capital do estado, Belém. Jacareacanga pertence, ainda, a Mesorregião de Itaituba, fazendo parte do conjunto de municípios na Região Turística do Alto dos Tapajós. O município possui mais de 100 territórios indígenas, que se identificam como Munruduku. Com uma população de 7.590 habitantes (IBGE, 2024), e parte da população vive na zona rural (gráfico 1), e o município apresenta baixíssimos índices no IDH-M, 0,505, em 2010. Parte constitutiva da população, é formada a partir da migração de origem nordestina (IBGE Cidades, 2023).



Gráfico 1 – Evolução da População de Jacareacanga



Fonte: Datasus (2023).

Não existe registro da população em 1991, ano da sua emancipação, os dados coletados ainda incluíam Jacareacanga no município mãe, Itaituba. O primeiro registro da população foi em 2000, com 24.024 habitantes. No gráfico 1, observamos um decrescente número de habitantes em Jacareacanga, sendo que existe uma contestação no ano de 2010. O Censo daquele ano, contabilizou 14.103 habitantes, sendo que em 2009, no Censo agropecuário, contabilizou 41.487, um recorde para o município. No ano de 2010, por essa contestação que foi levada a justiça, ficaram os dois números de habitantes, a jurídica com o Processo Judicial nº 798-41.2011.4.01.3902, e a do IBGE, pelo Censo.

Esses números de habitantes em um município, interfere no encaminhamento de recursos que são enviados pelo governo federal, o Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Além dos impostos municipais, esses recursos encaminhados para municípios de baixa população, o FPM, são fundamentais, variando de acordo com a quantidade de habitantes que um município possui,



sendo contabilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Os cálculos do IBGE, são feitos anualmente de acordo com o Censo decenal, e o Censo Agropecuário.

A população do Censo realizado em 2022, é de 7.590 habitantes, muito abaixo do realizado em 2010, a diferença é menor do que metade da população deste censo, representando uma diminuição de 50.71% da população, comparado ao último Censo. Entre 2000 a 2010, a população diminuiu 41.56%, sendo questionada pelo número do Censo Agropecuário. De acordo com o Censo de 2010, a maior parte da população é rural, enquanto a população urbana continha apenas com 4.930 habitantes, ou seja, um terço da população de Jacareacanga, encontra-se na área urbana do município.

A região de domínio do rio Tapajós convive com exploração de minérios, desde o garimpo, até a mineração industrial. O garimpo tem como característica a mão de obra barata e equipamentos precários, pois o ouro é um dos chamarizes para o aumento dessa atividade, principalmente nos municípios de Jacareacanga e Itaituba. Segundo o Mapbiomas, 87% de minério no Brasil encontra-se na Amazônia e na Mata Atlântica, já o garimpo tem uma representação de 93% no território Amazônico, estando o estado do Pará na centralidade de tais atividades (Mapbiomas, 2021), cujo exemplo das atividades pode ser verificado na figura 6.



Figura 3 – Garimpeiros no Rio Tapajós



Fonte: Leonardo Milano/InfoAmazônia (2022).

O município de Jacareacanga, em 2020, possuía 9.450 (ha) de área exploradora de minerais, sendo que parte dessa extensa área pertencia ao território indígena Munduruku, que historicamente vem sofrendo com a exploração mineral. Próximo ao rio Tapajós, os garimpeiros invadiram 1.592 (ha) dos Munduruku, sobretudo na cabeceira de suas terras - entre 2010 e 2020, houve um crescimento de 450% de garimpos dentro das terras indígenas. O garimpo em Jacareacanga é um dos grandes motivos de conflitos entre os Munduruku e exploradores, que destroem suas terras com maquinários, prejudicando o solo e os rios, além do grande rastro de desmatamento e contaminações (Mapbiomas, 2021).

Empresas lucram com o garimpo ilegal em Jacareacanga e recebem títulos para exploração de área, a maioria dessas empresas possuem suas sedes no Sudeste do Brasil, especificamente no



estado de São Paulo - nenhuma delas são, de fato, próprias do município de Jacareacanga. Os títulos de outorga para mineração são recebidos Agência Nacional de Mineração (ANM) e pelo Ministério de Minas e Energia. Uma empresa pode possuir mais de um título para exploração, conforme se pode observar no gráfico 2. Em 2018, por exemplo, 25 empresas tiveram 47 títulos para exploração mineral na região, e arrecadaram R\$ 48.140.227,66. No ano seguinte, em 2019, 11 empresas atuaram com a somatória de 38 títulos e uma arrecadação de R\$ 63.910.875,07 (CFEM, 2023).

Gráfico 2 – Títulos e empresas exploradoras de ouro.



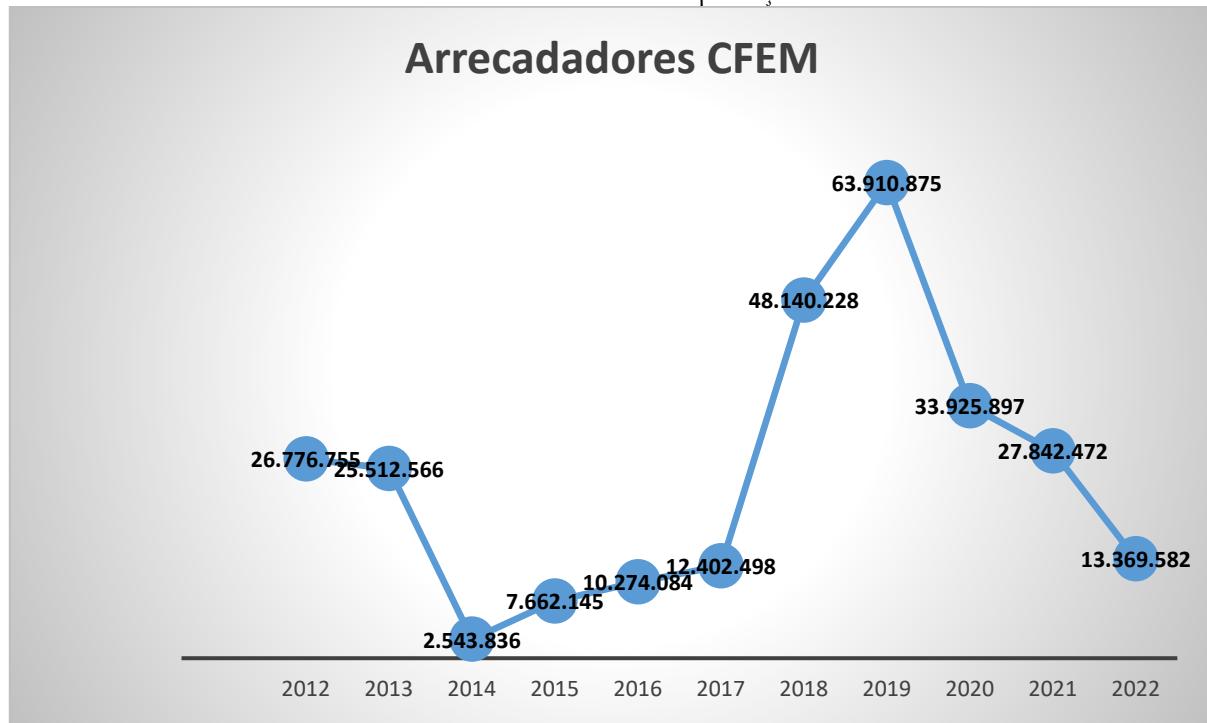
Fonte: CFEM (2023).

A quantidade de títulos e empresas apresenta certa diminuição, conforme se verifica no gráfico 3, mas a arrecadação das empresas continua elevada. Em 2020, durante o governo Bolsonaro, um projeto de lei foi apresentado para normatizar o acesso e exploração de minérios em terras indígenas. O Projeto de Lei 191/20 previa permissão para lavra garimpeira em terras



indígenas em áreas definidas pela ANM, desde que houvesse consentimento das comunidades indígenas afetadas (Agência Câmara de Notícias, 2023).

Gráfico 3 – Arrecada com a exploração mineral.



Fonte: CFEM (2023).

Nesse mesmo período, a violência contra o povo Munduruku foi crescente por parte dos garimpeiros, muitos desses ataques ocorreram na sede da Associação de Mulheres Munduruku, que se encontra na zona urbana de Jacareacanga. Desde 2017, o Ministério Público Federal (MPF) alertava as autoridades sobre o aumento de invasão do garimpo em terras Munduruku. Em 2020, ano que a arrecadação do ouro em Jacareacanga foi de R\$ 33.925.896,82, o então Ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, impediu as fiscalizações do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA) que apontavam transporte de garimpeiros em aviões da Força Aérea Brasileira (MPF, 2023).

A polícia presente no município de Jacareacanga, não tem forças para combate tal violência contra o povo Munduruku, os ataques tem como foco as lideranças que são contra o



garimpo ilegal existente nas terras indígenas. Jacareacanga possui uma quantidade divergente entre os dados de população, obtidos no Censo de 2010 com os da população judicial, tanto que, em conformidade com o Sistema Público de Emprego e Renda (ISPER), 2021, apenas 793 trabalhadores foram registrados, sendo que, mais da metade desses empregos eram do setor da administração pública, enquanto que a extração mineral registrou somente um (1) trabalhador (ISPER, 2021).

Contradicoriatamente, a prefeitura de Jacareacanga, relata que o setor que mais emprega é o garimpo, mas, conforme o quadro 1 que apresenta o número de empregos no município, o setor que mais empregou em formalidade é o setor administrativo, com 475, seguido pelo comércio, com 118 trabalhadores, serviços com 81, agropecuária 47, e extração mineral com apenas 1.

Quadro 1 – Origem dos empregos em Jacareacanga, 2021.

IBGE Setor	Masculino	Feminino	Total
1 - EXTRAÇÃO MINERAL	1	1	1
2 – INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO	10	8	18
3 - SERV IND UP	41	1	42
4 - CONSTRUÇÃO CIVIL	10	1	11
5 - COMÉRCIO	78	40	118
6 - SERVIÇOS	54	27	81
7 - ADM PUBLICA	204	271	475
8 - AGROPECUARIA	40	7	47
Total	438	356	793

Fonte: ISPER (2021).

No que concerne a mineração, eram oito (8) empresas atuando nos registros da Agência Nacional de Mineração, em 2021. Na Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CEFEM), estas empresas, em 2021, arrecadaram R\$ 27.842.472,01, somente com a exploração do ouro. As oito empresas de mineração atuantes em Jacareacanga, focam na



exploração do ouro, porém, em 2022, houve uma diminuição com o número de empresas atuantes, tendo elas uma arrecadação de R\$ 13.369.582,16, metade do valor arrecadado em 2021. O recolhimento da arrecadação da CFEM aponta que 60% dos valores ficam para os municípios explorados, o que em Jacareacanga seria de R\$ 253.644,90 no ano de 2021.

Analizando conjuntamente os dados de empresas mineradoras, títulos de lavra e trabalhadores formalmente registrados na extração de ouro, observa-se que a maioria da extração do ouro no município, ocorre de forma ilegal, pois é praticado em terras indígenas e por trabalhadores sem assistência e sem documentações nas regulações trabalhistas, e tal exploração de riqueza não repercute sobre a qualidade de vida da população do município, tanto que em novembro de 2021, o governo federal, reclassificou as famílias empobrecidas e as e, extremo empobrecimento. Famílias com renda de apenas R\$200,00 passaram a ser consideradas em situação de pobreza, já as famílias com renda menor de R\$100,00 passaram a ser consideradas em extrema pobreza – tais dados, para Jacareacanga, são observados no gráfico 4.

Gráfico 4 – Famílias Inscritas no CadÚnico, em Jacareacanga.

TOTAL DE FAMÍLIAS INSCRITAS NO CADÚNICO EM SITUAÇÃO DE POBREZA



Fonte: Visdata (2023).

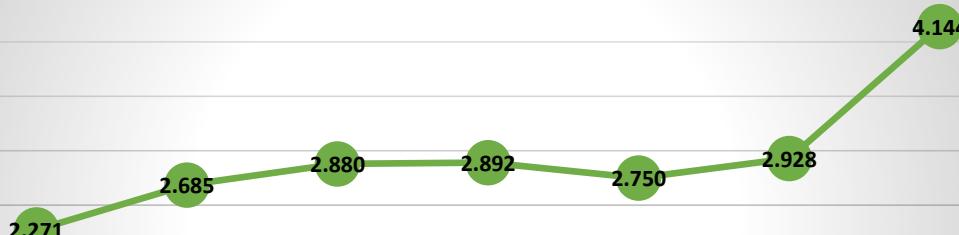


Sobre os dados do gráfico 4, há que se considerar que existe uma equalização na quantidade de famílias inscritas no CadÚnico, entre 2012 a 2022, a diferença da quantidade da faixa de extrema pobreza, onde se encontra a maioria das famílias, a renda apenas um pouco maior do que a faixa de extrema pobreza. Famílias que sobrevivem com menos de um salário mínimo. Os anos com maiores índices de pobreza foram 2013 e 2014, com 332 famílias em situação de pobreza. De 2017 em diante houve uma queda significativa, voltando a crescer em 2022, ano das eleições presidenciais, coincidentemente. Algumas famílias que estavam em situação de pobreza, migraram para situação de extrema pobreza, outras foram direto para essa faixa de situação econômica (Visdata, 2023).

O gráfico 5 demonstra o absurdo crescimento do número de famílias inscritas no CadÚnico no ano eleitoral de 2022, rompendo um certo equilíbrio no período de 2016 a 2021.

Gráfico 5 – Total de famílias inscritas no CadÚnico, em Jacareacanga

TOTAL DE FAMÍLIAS INSCRITAS NO CADÚNICO



Fonte: Visdata (2023).



As famílias inscritas no CadÚnico vêm aumentando a cada ano com pequenas variações, mas o elevado aumento de 2022 é salutar em ano político. O CadÚnico é um conjunto de informações que o governo federal tem sobre famílias em situação de pobreza e extrema pobreza. Desta forma, o governo consegue identificar quem são e onde estão as famílias com baixa renda, as que sobrevivem com até meio salário mínimo. Pessoas em pobreza e extrema pobreza tem auxílio do Estado, por meio de políticas públicas para controlar a miséria, e dar o mínimo para a sobrevivência que uma família, ou pessoal, necessita.

Em Jacareacanga, tendo a maior parte da população no meio rural, com baixa quantidade de trabalhadores formais na cidade, esses auxílios são de grande importância para renda das famílias. Conforme o gráfico 6, o número de famílias inscritas no CadÚnico tem uma sequência de elevação a cada ano, mas o número de famílias que sobrevivem com o Programa Bolsa Família (PBF) é elevado se se considerar a população total municipal, sendo até questionável a quantidade dos números de famílias que sobrevivem a partir do PBF.

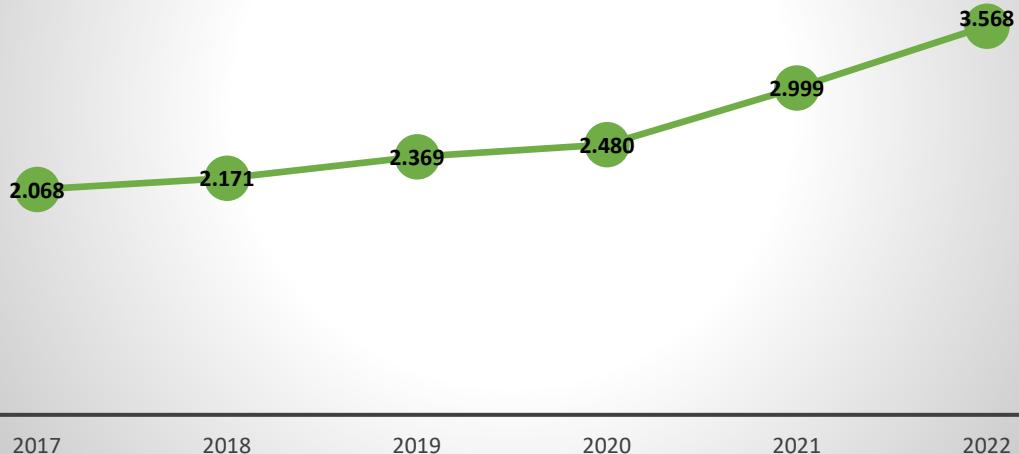
O número de famílias que vivem a partir do PDF é muito elevado, entre 2021 a 2022, quando o programa é denominado de Auxílio Brasil, no Governo Bolsonaro, se pode observar um salto quantitativo de famílias recebendo o Auxílio Brasil, passando de 2.928 famílias, para 4.144 famílias - Auxílio Brasil repassava R\$ 400,00 por família, mas se deve considerar que parte dessas famílias, sobrevivem somente com essa renda e trabalhos informais (Visdata, 2023).

Nem todas as famílias que estão inscritas no CadÚnico recebem os benefícios de programas de auxílio ao combate à miséria. Mas, como se observa no gráfico 6, muitas famílias necessitam de tais auxílios, pois em muitos casos, essa é única renda de sobrevivência.



Gráfico 6 – Famílias Beneficiadas com o PBF e PAB, em Jacareacanga.

FAMÍLIAS BENEFICIÁRIAS NO PROGRAMA BOLSA FAMÍLIA/AUXÍLIO BRASIL EM SITUAÇÃO DE EXTREMA POBREZA



Fonte: Visdata (2023).

Importante ressaltar que entre 2017 a 2018, ocorreu um aumento de 103 famílias em situação de extrema pobreza, ou seja, famílias com renda inferior a R\$ 100,00 reais - a média do crescimento de famílias em vulnerabilidade, varia entre 100 a 100 a 150 famílias anualmente. Porém essa média sofreu uma mudança mais do que considerável, entre 2021 e 2022, com o acréscimo de 519 famílias alcançando 3.568 famílias em extrema pobreza no município de Jacareacanga (Visdata, 2023).

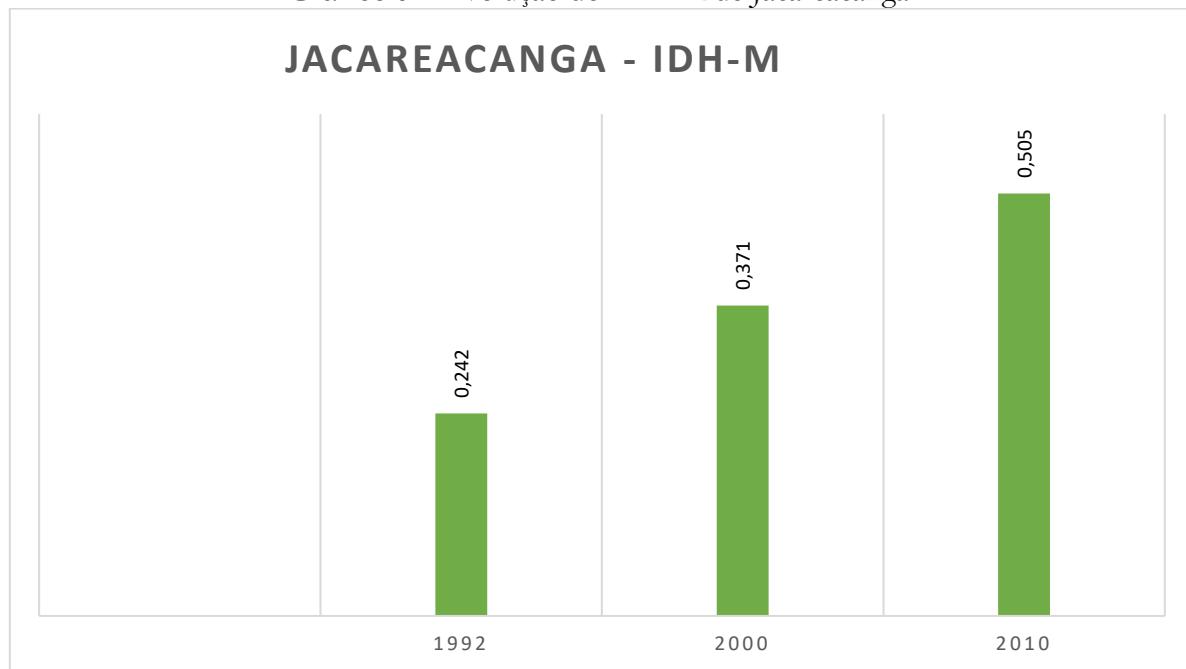
Tais números incidem diretamente sobre as condições e a qualidade de vida da população de Jacareacanga, repercutindo no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que versa sobre indicadores básicos na educação (alfabetização e taxa de matrícula), saúde (longevidade) e renda (PIB e per capita) - o IDH-M envolve todos esses indicadores registrados em média municipal.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de Jacareacanga, é um dos mais baixos no Brasil. Em 1991, um ano de sua emancipação, o município, tinha apenas 0,242, muito abaixo da



média ideal, mesmo não havendo um número preciso da população municipal naquela época. Entre os Censos de 1991 e 2000, a diferença de aumento do IDH-M é relativamente baixo, ficando com 0,371, contendo uma população de 24.024 habitantes. No ranking do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), Jacareacanga se encontra na posição 5.515º de 5.565 municípios no Brasil, e mesmo vivenciando um aumento no seu IDH-M, em 2010, seu índice ainda era de 0,505, para uma população de 14.103 (PNUD, 2023). A evolução do IDH-M de Jacareacanga, pode ser verificada no gráfico 7.

Gráfico 7 – Evolução do IDH-M de Jacareacanga.



Fonte: Atlas Brasil (2023).

O que mais contribuiu para aumento do IDH-M de Jacareacanga, se comparado aos anos de 1991 e 2000, foi a longevidade, que teve um índice de 0,800, a renda com média de 0,577, e educação com 0,279, sendo a educação o índice mais baixo e preocupante.

Indiscutível a situação socioeconômica de Jacareacanga a partir dos IDH-Ms, acrescenta-se a isso, o fato de boa parte da população não ser atendida rede de esgoto, e nem água tratada em



2019, conforme dados apresentados pelo PNUD (2023), isso demonstra, ainda, que com falta de saneamento básico, a população fica vulnerável a uma série de doenças.

No que concerne ao Índice de Desenvolvimento Educação Básica (IBED), o de Jacareacanga está entre os mais baixos do país, com médias de 3,3, entre as séries iniciais e finais. As médias iniciais são as notas dos primeiros anos do ensino fundamental e as finais são as últimas notas do ensino fundamental (Atlas Brasil, 2023). O quadro 2 apresenta a pouca evolução do índice IBED municipal.

Quadro 2 – índice do IBED de Jacareacanga.

2013	2015	2017	
3,2	3,7	3,8	Anos Iniciais
3,1	3,3	3,2	Anos Finais

Fonte: Altas Brasil (2023)

A partir dos levantamentos análise dos diversos dados sobre as condições socioeconômicas e culturais de Jacareacanga, mesmo havendo muita riqueza sendo retirada do seu território, a exemplo do ouro, o empobrecimento da população é salutar, sobretudo se se considerar que uma parcela considerável da população se encontra em situação de extremo empobrecimento.

É certo de que parte dos problemas envolvem as empresas de extração de ouro, sendo de fora do município, a participação delas na geração de trabalho e renda é quase insignificante para a municipalidade, havendo uma forte exploração, tanto do território quanto da população, fato que explicita a situação vivenciada em Jacareacanga. Soma-se a isso, o avanço da mineração sobre terras indígenas, causando esgotamento e envenenamento dos territórios Munduruku, lançando essas populações em um processo de luta constante, cujo massacre em curso, envolve as forças de poder política e do capital.

Lamentavelmente, raros são os índices minimamente razoáveis encontrados no território municipal de Jacareacanga, urgem políticas públicas em todas as esferas dos poderes políticos do Estado, para que a população possa ter um futuro com dignidade e justiça social.



Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ) e Bolsa de Iniciação Científica pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná (Fundação Araucária - FA), pelo Programa Institucional de Apoio à Inclusão Social, Pesquisa e Extensão Universitária – PIBIS 2021/FA.

Referências

Agência Nacional de Mineração. Disponível em:
<https://sistemas.anm.gov.br/arrecadacao/extra/relatorios/cfem/maiores_arrecadadores.aspx>
. Acesso em: 28/02/2023.

Atlas Brasil. Jacareacanga. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/consulta/planilha>>. Acesso em: 24/02/2023.

CLAVAL, P. **Geografia Cultural**. Tradução Luiz Fugazzola Pimenta e Margareth de Castro Afeche Pimenta. Florianópolis, UFSC, SC, N.2, p201-203, 2001.

CLAVAL, P. Reflexões sobre a Geografia Cultural no Brasil. Rio de Janeiro: **Revista Espaço e Cultura**, UERJ, RJ, N.8, p7-29, AGO/DEZ, 1999.

EDU - Jacareacanga. Disponível em: <<http://cdn.novo.qedu.org.br/municipio/1503754-jacareacanga>>. Acesso em: 24/02/2023.

Estado Cidades - Jacareacanga. Disponível em:
<<https://www.estadosecidades.com.br/pa/jacareacanga-pa.html>>. Acesso em: 06/03/2023

FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie**: os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: Flamarion Duarte Alves, Sandra de Castro de Azevedo, Estevan Leopoldo de Freitas Coca, Ana Rute do Vale. (Org.). A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea. 1^aed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.

FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado**: uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.



FRAGA, N. C. **Território e Silêncio**: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017, p. 73-90.

FRAGA, N. C. **Territórios e Fronteiras**: (Re)arranjos e Perspectivas. Florianópolis: Editora Insular, 2017.

FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.

GiroPortal. **Imagen da Cidade de Jacareacanga**. Disponível em: <<https://www.giroportal.com.br/noticias/279-panico-em-jacareacanga-actualmente-a-cidade-vive-um-dos-maiores-indices-de-criminalidade-de-sua-historia>>. Acesso em: 04/08/2023.

GOMES, F. A. **Transamazônica, a redescoberta do Brasil**. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

InfoAmazonia. Disponível em: <<https://infoamazonia.org/2022/11/03/jacareacanga-o-lugar-de-onde-se-tira-o-ouro-mas-nao-se-ve-o-seu-brilho/>>. Acesso em: 13/02/2023.

Instituto Socioambiental (ISA). Disponível em: <<https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Munduruku>>. Acesso em: 28/02/2023.

Jeso Carneiro. **Revolta de Jacareacanga, 56 anos**. Disponível em: <<https://www.jesocarneiro.com.br/memoria/revolta-de-jacareacanga-56-anos.html>>. Acesso em: 04/08/2023.

ISPER – Informações para o Sistema Pùblico de Emprego e Renda - **Jacareacanga**. Perfil do Município. Disponível em: <https://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php>. Acesso em: 05/08/2023.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; ALVES, S. C. O.; SILVA, I. O. Geopolitics. In Amazon Geographic System in XXI Century. **Global Journal of Human Social Science: F Political Science**, v. 14, p. 20-30, 2014.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O. Sistemas Geográficos e Geopolítica da Amazonia. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 97-108, 2014.

LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. **Revista Eletrônica Mutações**, v. 5, p. 002-011, 2014.



MACEDO, S. D. T. **Transamazônica, Integração-Redenção do Norte**. Rio de Janeiro: DISTRIBUIDORA RECORD DE SERVIÇOS DE IMPRENSA S.A. 1970.

MapBiomas – **Mapeamento da superfície de mineração industrial e garimpo no Brasil** - Coleção 6, acessado em 25/02/2023. Disponível em: <https://mapbiomas-br-site.s3.amazonaws.com/Fact_Sheet_1.pdf>.

MEDEIROS, R.M.V. **Território, Espaço de Identidade**. TERRITÓRIOS E TERRITORIALIDADES: TEORIAS, PROCESSOS E CONFLITOS. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009, p. 217.

NATAL, J.R.M. A Revolta de Jacareacanga: batismo de fogo da Infantaria da Aeronáutica. **Revista do IGHMB** – ANO 80 – nº 108 – 2021.

O Globo. **Revolta de Jacareacanga**. Na tomada de Pimental, soldados e moradores acenam à passagem do bombardeiro, em voo rasante José Camilo 02/03/1956 / Agência O Globo. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/fatos-historicos/revoltas-de-jacareacanga-aragarcas-contra-jk-ameacaram-democracia-18621865#ixzz8TXX1LopJ>>. Acesso em: 04/08/2023.

Prefeitura Municipal de Jacareacanga. Disponível em: <<https://jacareacanga.pa.gov.br/o-municipio/turismo-e-lazer/breve-historico/>>. Acesso em: 25/02/2023.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia de Poder**. Tradução Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática. 1993.

Revista Piauí. **A revolta dos sem censo**. Disponível em: <<https://piaui.folha.uol.com.br/revolta-dos-sem-censo/>>. Acesso em: 24/02/2023.

ROCHA, R. P. **Patrimônio cultural imaterial de Itaituba/Pará**. Goiânia: Dissertação de Mestrado. 2018, p. 84.

Senado Federal. **Fundo de Participação dos Municípios**. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2008/10/03/de-onde-vem-o-dinheiro-da-prefeitura>>. Acesso em: 28/02/2023.

Visdata. **Cidadania, informações e índices municipais** – Jacareacanga. Disponível em: <<https://aplicacoes.cidadania.gov.br/vis/data3/v.php?qll=oNOclsLerpibUKeP3bV%2Bf29k05Kv2rmg2a19ZW51ZXKmaX6JaV2JlGCabmCNRMmim66Wp9icrrJyk7jNps94mb7nwJl3g5ub5ayyiXKgzM6vsJ6gICi5nZ27VaPnrLDAoKG41FPYrFOg3LGVr7ynqZn857ygkMbdo6U%3D&ag=m&codigo=150375>>. Acesso em: 24/03/2023.



RURÓPOLIS, PLANEJADA E IMPLANTADA PELO PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL (PIN) PARA A OCUPAÇÃO DE TERRAS DA AMAZÔNIA – HOJE, UM EMPOBRECIDO MUNICÍPIO DO PARÁ

Nilson Cesar Fraga⁴⁰

Matheus Oliveira Martins da Silva⁴¹

Fabriccio Lucas Santos da Silva⁴²

Resumo

O presente trabalho estuda os aspectos geográficos, sociais e econômicos do município de Rurópolis, localizado no estado do Pará. São analisados dados coletados principalmente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a partir de sistemas de disposição de informações para pesquisadores, dados da Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação (SAGI) e do Atlas Brasil, que permitem traçar um diagnóstico regional com informações sobre população, os índices de desenvolvimento humano, os de pobreza e programas de auxílio social. As análises são, metodologicamente, feitas desde a gênese do processo de formação socioespacial municipal, permitindo avaliar os baixos índices de desenvolvimento humano e econômico, além do empobrecimento de parcela considerável da população de Rurópolis, foco do presente estudo.

Palavras-chave: Rurópolis/PA; Empobrecimento; Diagnóstico regional.

⁴⁰ Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) com Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ). Geógrafo. Professor no Departamento de Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Coordenador do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Coordenador do Observatório da Região e da Guerra do Contestado – ORGC/UEL. Professor no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Rondônia – PPGG/UNIR. E-mail: ncfraga@uel.br

⁴¹ Geógrafo. Doutorando no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia. Bolsista de Doutorado da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Código de Financiamento 001. E-mail: oliveiramartins.matheus@gmail.com

⁴² Bolsista de Iniciação Científica pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná (Fundação Araucária - FA), no Laboratório de Geografia, Território Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Estudante do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail: fabriccio.lucas@uel.br



RURÓPOLIS, PLANNED AND IMPLEMENTED BY THE NATIONAL INTEGRATION PROGRAM (PIN) FOR THE OCCUPATION OF AMAZON LAND – TODAY, AN IMPOOVERTED MUNICIPALITY IN PARÁ

Abstract

The following paper studies the geographic, social, and economic aspects of the city of Rurópolis, located in the Pará state. The data analyzed are mainly collected from the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), an informational disposal system for researchers, data from the Secretary of Evaluation and Information Management, and Atlas Brasil, which allow us to trace a regional diagnosis with information about population, human development index, poverty, and social aid programs. The analyses are methodically made since the genesis of the sociospatial formation process, allowing for evaluation of the low human development index and economic numbers, in addition to the impoverishment of a considerable portion of the population of Rurópolis, the focus of this study.

Keywords: Rurópolis/PA; Impoverishment. Regional diagnosis.

Esse é o grande mistério das cidades: elas crescem e se modificam, guardando, porém, sua alma profunda apesar das transformações do seu conteúdo demográfico, econômico e da diversificação de suas pedras.

Milton Santos

Introdução: desde a abertura da Transamazônica um município empobrecido

Em 1974, no entroncamento rodoviário entre a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém, foi planejado e implantado o território político-jurídico de Rurópolis, seguindo as normas estabelecidas pelo projeto de colonização implantado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), dentro do Programa de Integração Nacional (PIN), do regime autoritário, cujo governo estava nas mãos do então ditador, Emílio Garrastazu Médici.

Para que se possa melhor entender a socioterritorialidade de Rurópolis, há que se tratar seus dados a partir do território como categoria de análise. Na visão de Haesbaert (2004, p.40), o território é baseado dentro de uma perspectiva materialista e idealista, relacionando diferentes aspectos, sejam eles sociais, naturais, políticos, econômicos ou culturais, sendo o último dentro de



um plano simbólico, que carrega suas raízes vinculadas aos povos que já habitavam a região, e os migrantes que vieram principalmente das regiões Sul e Nordeste (SILVA, 2015).

No contexto do município, o âmbito econômico resultou em um território marcado pelo trabalho e que ao mesmo tempo não retornou o dito desenvolvimento do território amazônico. Este processo corrobora com a visão de Haesbaert (2007), em uma visão de território

Econômica (muitas vezes economicista): menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho, como produto da divisão “territorial” do trabalho, por exemplo (Haesbaert, 2004, p. 40).

Rogério Haesbaert (2004, p. 40) produz uma síntese de várias noções de território que podem ser agrupadas em três vertentes básicas e fundamentais para o objeto de análise em uma área ou território, a exemplo do de Rurópolis, as quais seriam: a política, referidas as relações espaço-poder ou jurídico-política, quando institucionalizada no poder político do Estado; a cultural, apontada como culturalista, também podendo ser vista como simbólico-cultural e priorizando a dimensão mais subjetiva; a econômica, muitas vezes economicista, menos difundida, voltada à análise como produto da divisão territorial” do trabalho (Fraga, 2017).

Reconhecendo a distinção entre as quatro dimensões de território – a política, a cultural, a econômica e a “natural” –, Rogério Haesbaert (2004, p. 41) organiza o raciocínio sobre elas com base em outro nível, mas amplo, em que essas dimensões se inserem dentro da fundamentação filosófica de cada abordagem, como se apresenta:

- a) o binômio materialismo-idealismo, desdobrado em função de duas outras perspectivas – a visão que denominamos “parcial” de território, ao enfatizar uma dimensão (seja a “natural”, a econômica, a política ou a cultural); a perspectiva “investigadora” de território, na resposta à problemática que, “condensadas” através espaço, envolvem conjuntamente todas aquelas esferas;
- b) o binômio espaço-tempo, em dois sentidos – seu caráter mais absoluto ou relacional, seja no sentido de incorporar ou não a dinâmica temporal (relativizadora), seja na distinção entre entidade físico-material (como “coisa” ou objeto) e social-histórica (como relação); sua historicidade e geograficidade, isto é, se se trata de um componente ou condição geral de qualquer sociedade e espaço geográfico ou se está historicamente circunscrito a determinado(s) período(s), grupo(s) social(s) e(ou) espaço(s) geográfico(s).



Haesbaert (2004) estabelece, ainda, que a resposta a tais referenciais depende principalmente da posição filosófica adotada pelo pesquisador. Se for marxista, a análise dar-se-á por meio do materialismo histórico e dialético.

Já a incorporação dá uma dimensão ideal do território, numa perspectiva idealista, está associada à sua “apropriação simbólica”. Os fatores mencionados podem ser encarados como “poderes invisíveis” que fazem parte do território, estão ligados à Antropologia na questão da territorialidade e é considerado um signo, cujo significado somente é compreensível por meio de códigos culturais, aponta Rogério Haesbaert (2004, p. 69). Nesse sentido, o poder do laço territorial está investido de valores não apenas materiais, mas também étnicos, espirituais, simbólicos e afetivos – aqui o cultural precede o político (Fraga, 2017).

Assim, o processo de migração e conquista do território da Amazônia pelo governo brasileiro não aconteceu somente uma vez, são, como explica Becker (2005), processos com surtos e declínios. No século XX, o período de surto foi a mobilização de milhares de pessoas para a construção da rodovia transamazônica para, enfim, conquistar o gigantesco mundo verde da floresta amazônica. Processo que, como explica Silva, Junior e Silva (2018), teve o “apoio” da mídia, influenciada seja por troca de favores, ideologias ou pressão sob risco de censura e perseguição, aumentaram o apoio e a comoção do povo para a abertura de um novo mundo de oportunidades e recomeços.

A construção da rodovia que cruzaria o Brasil, implantada nos anos 1970, durante o governo Médici (Figura 1), tinha planos de conectar o Norte com o restante do Brasil, criando uma rodovia que atravessaria o Nordeste e o Norte do país. A obra começou, mas não terminou até hoje, deixada de lado pelos governantes, permanece em grande parte sem o devido cuidado, não asfaltada na sua ampla maioria da parte amazônica.



Figura 1 - Aspecto da construção da Transamazônica, anos de 1970.



Fonte: Conhecimento Científico (2022).

O então Presidente da República, Médici, no ano de 1970, assinou o decreto-lei nº 1.106, criando o Programa de Integração Nacional (PIN), que buscava financiar obras de infraestrutura na Amazônia e no Nordeste, buscando colonizar a região, abrir para grandes empresários, fazendeiros e latifundiários, oferecendo, inclusive, mão-de-obra barata e abundante, já que nos planos do governo era prevista a migração de nordestinos para a região (Leroy, 1989).

Além disso, os grandes projetos visavam também, aumentar a popularidade do governo já que, teoricamente, faria o povo esquecer que estava sendo submetido à censura, proibido de participar politicamente e reprimido.

Um mês após a criação do Programa de Integração Nacional (PIN), foi criado o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), descrito por Reis (2011) como, teoricamente, uma autarquia do Governo Federal formada com o intuito de realizar a Reforma Agrária, manter o cadastramento nacional de imóveis rurais e administrar as terras públicas da



união, criando projetos específicos para cada região, com suas específicas peculiaridades, visando recuperar a infraestrutura e o dito desenvolvimento sustentável. O INCRA ainda tinha o intuito de promover a colonização e projetos de reforma agrária, como por exemplo incentivar o cooperativismo (Leroy, 1989).

Em 1972, com o Projeto Integrado de Colonização (PIC) de Itaituba, do INCRA, foram assentados os primeiros colonos na região de Rurópolis (Leroy, 1989).

A Rodovia Transamazônica foi um ambicioso programa de desenvolvimento de reassentamento econômico. Só que para muitos é considerada um grande fracasso, tendo em vista o que nela se gastou e o resultado não alcançado. O presidente Médici estava disposto a combater a miséria no Nordeste e para isso teria que promover uma reforma agrária. Criou então um Plano de Integração Nacional, dando prioridade à construção da Transamazônica. A intenção era instalar meio milhão de colonos na Floresta Amazônica. O plano era assentar essa gente toda ao longo da rodovia, posto que viveriam em agrovilas construídas a cada 10Kms. Cada família receberia uma gleba de 100 hectares, além de um salário-mínimo por um tempo. Em contrapartida, teriam que transformar a floresta em terras agrícolas. Ocorre que não se pensou na preservação ambiental, desconsiderando-se que a camada fértil do solo é estreita. Com a falta de nutrientes, o solo se esgotou com rapidez. Por outro lado, sem a cobertura da floresta, a erosão avançou e tornou a terra inútil. Some-se a isso a falta de pavimentação da estrada, que a tornava intransitável por metade do ano (Conhecimento Científico, 2022, s/p.).

A formação e estruturação do município de Rurópolis está diretamente conectada à construção da BR-230. Como explica Rabelo (1973), Rurópolis foi criada no modelo de agrovilas, utilizado para expansão da colonização na Amazônia, à margem da Rodovia Transamazônica, com o intuito de abrigar e abastecer os trabalhadores que migraram para a região.

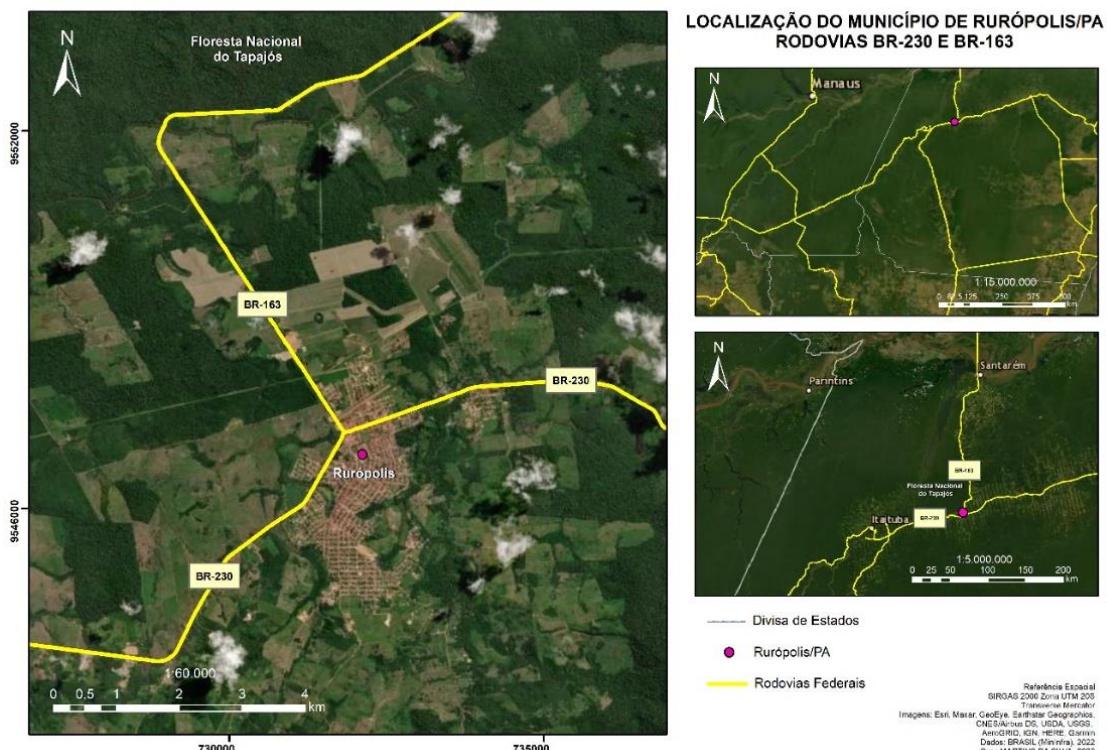
Os construtores da longa estrada perdiam a comunicação com seus familiares, num isolamento que podia durar meses. A chegada e a partida eram feitas em aviões pequenos e que pousavam em pistas improvisadas. Calcula-se que por volta de quatro mil trabalhadores tenham sido enviados à região para trabalhar na estrada. Ela teria oito mil quilômetros asfaltados, só que foi inaugurada em 27 de agosto de 1972 ainda inacabada. Diante das muitas dificuldades enfrentadas e da falta de recursos, o trajeto foi diminuído para 4 977 km, até Benjamin Constant. No final das contas, no entanto, as obras se interromperam em Lábrea, no Amazonas, totalizando apenas 4.260km (conhecimento Científico, 2022, s/p.).

Fundada em 1974 pelo Governo Federal Emílio Garrastazu Médici, a antiga Rurópolis Presidente Médici foi elevada à categoria de município no final da década de 1980, se tornando



somente Rurópolis. Localizada no entroncamento da Rodovia Transamazônica (BR-230) com a Rodovia Cuiabá – Santarém (BR-163) (Figura 2), foi o primeiro município construído na BR-230, e a única Rurópolis implantada pelo Programa de Integração Nacional (PIN).

Figura 2 - Localização do município de Rurópolis/PA



Fonte: BRASIL, 2022 **Org.:** MARTINS DA SILVA, 2022

O modelo é baseado na formação de agrovilas, comunidades separadas por 10 quilômetros cada, formadas por um conjunto de casas construídas em terrenos de 20 x 80m². O novo morador paga um valor médio pela terra, todavia a longo prazo. Com seus colonos dispondo de mais um lote com 100 hectares, porém, para não prejudicar o equilíbrio ecológico, preservando 50% da mata original, eles recebem assistênci técnica e serviços básicos, como água, luz, saúde, escola, serraria, entre outros. Quando mais de quatro agrovilas são formadas, em uma distância de 40 quilômetros cada, dispondo de mais serviços como armazéns, olarias, praças e jardins, são



formadas as Agrópoles e, com a incorporação de duas Agrópoles (Figura 3), são formadas as Rurópolis, que dispõem de todos os serviços humanos essenciais, se tornando uma cidade (RABELO, 1973).

Figura 3 – Vista geral de uma agrópole na Transamazônica



Fonte: Conhecimento Científico (2022).

A partir da década de 80, após o início da ocupação, a política de colonização foi praticamente abandonada, implicando no fim dos investimentos dos próximos governos federais em infraestrutura e empréstimo aos pequenos produtores, processo que fica evidente ao se observar a rodovia Transamazônica e o município de Rurópolis (Figura 4), foram deixadas de lado e esquecidas (Vicentini, 2004).



Figura 4 – Rua da região central da cidade de Rurópolis, PA



Fonte: Fraga, 2016

Atualmente a dinâmica do município vem sendo modificada por quatro projetos voltados para a exploração econômica da região do Oeste Paraense:

- a) a instalação do porto da CARGILL em Santarém, município próximo - já que vários caminhoneiros usam a cidade de Rurópolis e entorno como ponto de parada e dormida, fomentando a prostituição, o tráfico de drogas e o desgaste das principais vias da cidade;
- b) Instalação do porto de Miritituba, no município vizinho de Itaituba - tal projeto impacta também o município, principalmente a comunidade do quilômetro 30, por motivos parecidos com o da instalação do porto da Cargill;
- c) O asfaltamento das rodovias BR-163 e BR-230, como uma ação que modifica a vida na região, aumentando o tráfego de veículos, da população e da criminalidade, bem como de conflitos agrários (VENTURIERI et al., 2006);
- d) atualmente, o projeto de instalação das Estações de Transbordo de Cargas (ETCs) - já gerou um especulação



fundiária responsável por expulsar algumas famílias das comunidades, bem como conflitos internos nesses espaços, e possivelmente, caso esses projetos sejam instalados, modificarão ainda mais a relação das comunidades com o rio, a floresta e a terra (Nunes *et al*, 2021, p. 3).

Neste contexto, os dados coletados Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a partir de sistema de disposição de informações para pesquisadores, a exemplo do SAGI e Atlas Brasil, nos permite traçar um diagnóstico com informações sobre população, os índices de desenvolvimento humano, os de pobreza e programas de auxílio social.

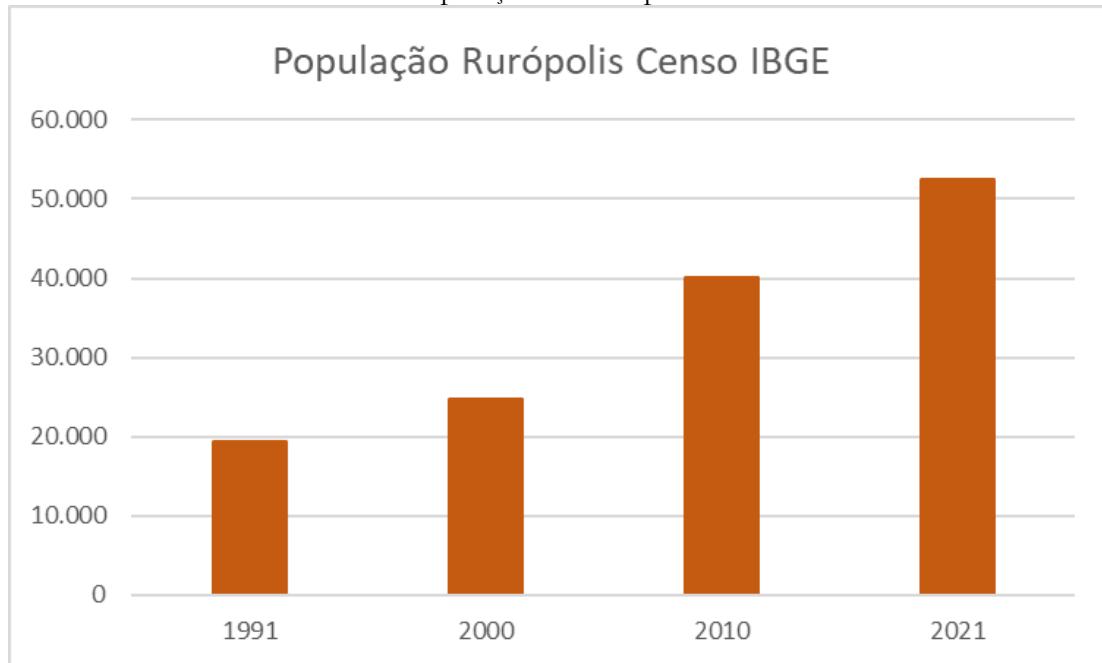
Dinâmica populacional de Rurópolis

Após a década de 90, com a realização do censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é possível coletar e analisar dados importantes para o estudo de Rurópolis, como população, índice de desenvolvimento humano do município (IDHM), índice de pobreza, famílias inscritas no Cadastro Único e beneficiárias pelo Bolsa Família, que serão analisados nos gráficos a seguir.

O Gráfico 1 apresenta a população de Rurópolis nos anos de 1991 (19.468), 2000 (26.660), 2010 (40.087), e a estimativa de 2021 (52.473).



Gráfico 1 – População de Rurópolis – 1991-2021



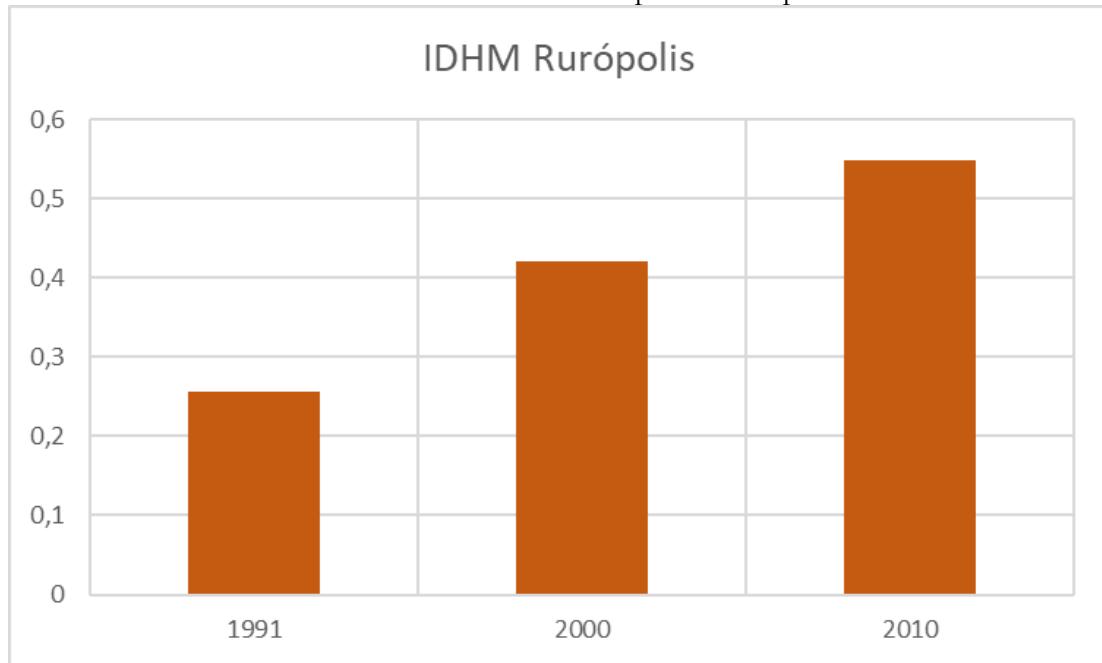
Fonte: IBGE (1991; 2000; 2010; estimativa de 2021).

Segundo dados do IBGE, somente 5% da população de 2020 era ocupada. É possível perceber um aumento tardio da população que não possui, em sua maioria, renda mensal fixa ou estável, resultado do abandono dos governos de todos os níveis, desde o federal até o estadual, após a primeira investida do processo de “colonização” realizado no governo Médici.

No Gráfico 2, os dados de Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de Rurópolis apresentam números baixos em todos os anos registrados, 0.257 em 1991, número considerado muito baixo pela classificação do IDHM, mesmo para os padrões brasileiros.



Gráfico 2: IDHM do município de Rurópolis



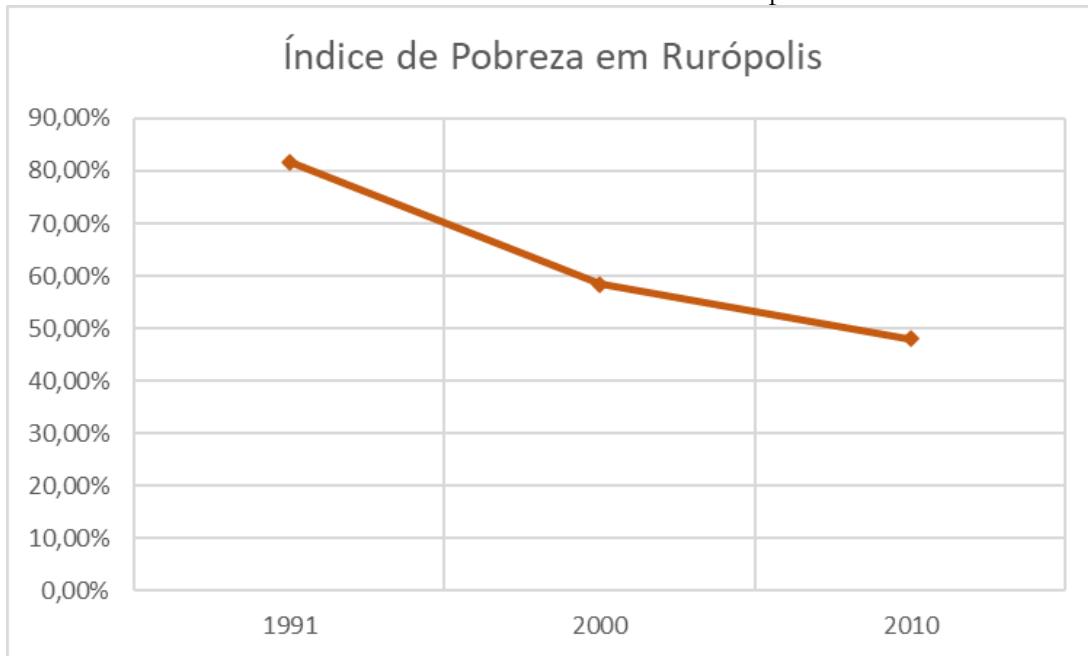
Fonte: Atlas Brasil, 2022

O município continuou com um índice de desenvolvimento humano muito baixo no começo do século XX, registrando 0.421 em 2000. Em 2010 atingiu 0.548, apresentando algumas melhorias nos índices, porém ainda abaixo da média nacional. Os dados aqui apresentados mostram o atraso socioeconômico que o município apresenta, com números muito abaixo da média, e preocupantes, já que mostram a baixa qualidade de vida que sua população vive.

O Gráfico 3 exibe o Índice de Pobreza do município, que calcula o percentual da população com renda familiar per capita mensal de até meio salário mínimo, de acordo com o DATASUS.



Gráfico 3 - Índice de Pobreza em Rurópolis



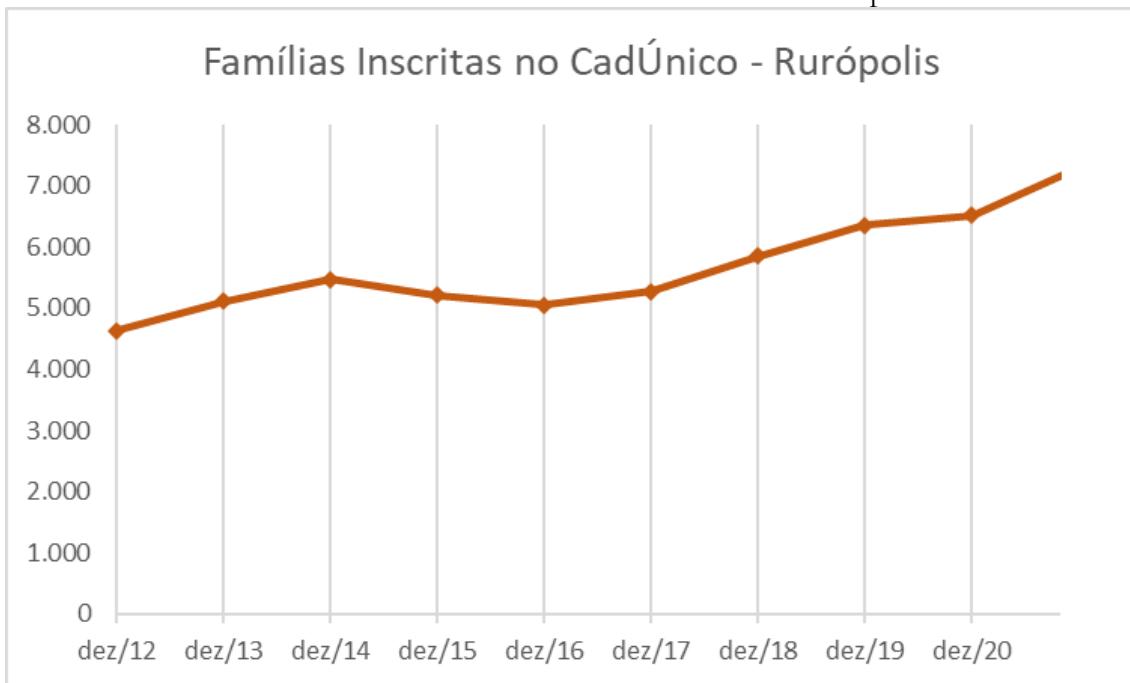
Fonte: Atlas Brasil, 2022.

Em conjunto com o baixo índice de desenvolvimento humano, o município de Rurópolis também apresenta alto índice histórico de pobreza, com mais de 80% da sua população em situação precária no ano de 1991. Nos anos 2000, os números apresentaram melhora, diminuindo para 58% o total de habitantes em situação de pobreza. No ano de 2010, o percentual abaixou para 48%, índice ainda alto, considerando que somente em 2010 mais da metade da população possui renda familiar de mais de meio salário mínimo.

O Gráfico 4 apresenta o número de famílias inscritas no Cadastro Único (CadÚnico), evidenciando a recorrente situação de empobrecimento dos habitantes.



Gráfico 4 - Famílias Inscritas no CadÚnico em Rurópolis



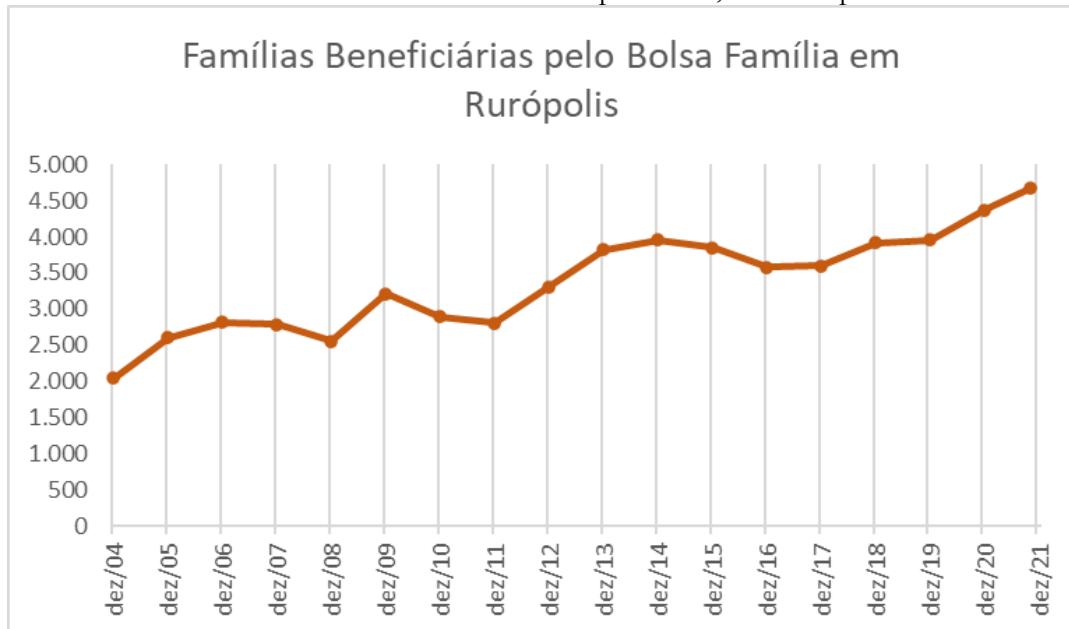
Fonte: SAGI, 2022.

Durante os anos de 2012 e 2014, o aumento foi de quase mil habitantes, saltando de 4.636 para 5.471. Esse número sofreu uma leve queda em 2016, com 5.051 famílias inscritas, contudo, após 2018, esse número escalonou de maneira rápida, atingindo 6.525 pessoas em 2020 e 7.297 em outubro de 2021. Esses dados mostram como o município de Rurópolis ainda apresenta dificuldades econômicas e sociais, e cada vez mais famílias estão necessitando de algum tipo de assistência social para conseguirem sobreviver.

O Gráfico 5, apresentando as famílias beneficiárias pelo Programa Bolsa Família, reforça a necessidade de auxílio do governo da população de Rurópolis, que possui 4.676 famílias no PBF em outubro de 2021, representando mais de 8% da população do município.



Gráfico 5: Famílias Beneficiárias pelo PBF, em Rurópolis



Fonte: SAGI, 2022.

Ao analisar a relação entre as famílias cadastrada no CadÚnico e o Programa Bolsa Família é evidente que o aumento das famílias cadastradas e consequentemente o maior fornecimento de bolsas revela a pobreza da cidade e a necessidade de políticas públicas que contribuam para o desenvolvimento social.

O atraso no Censo Demográfico de 2020 corrobora para uma falta de análise mais profunda das contribuições efetivas das políticas públicas e seus devidos direcionamentos à população. Neste sentido, entende-se que

O conceber o espaço em Rurópolis e no Oeste paraense está muito mais ligado à ordem hegemônica e ao espaço percebido e construído pelo capital, do que necessariamente às necessidades e apontamentos da maneira de se ver e viver a região por sua população (Nunes *et al*, 2021, p. 16).

É fato que existe um aumento populacional no município que consequentemente caminha junto às famílias inscritas no CadÚnico, justificando o empobrecimento da população que inseridas dentro de “um processo de inclusão precária da modernidade” (Nunes *et al*, 2021, p. 17).



Considerações finais: fracasso e empobrecimento

Uma das maiores marcas deixada pela construção da Rodovia Transamazônica é o seu fracasso e o empobrecimento de milhares, ou milhões, de brasileiros no seu percurso, da mesma forma, em Rurópolis.

O objetivo do Plano de Integração Nacional do regime autoritário, sobretudo no governo Médici, era o de combater a miséria nordestina promovendo a ocupação da Amazônia, ocupação/colonização são os termos mais corretos, pois é difícil imaginar que se faria reforma agrária em uma região que estava sendo, de fato, ocupada pelo Estado. A construção da Transamazônica tinha como objetivo estratégico a instalação de mais de meio milhão de pessoas nos domínios da Amazônia, desafogando o martírio da seca e da forme no denominado *polígono da seca*, que vivia, naquele momento histórico, década de 1970, o flagelo de uma grande estiagem, causadora de milhares de mortes pela forme – período conhecido como genocídio nordestino durante a ditadura.

Mas a dita rodovia tornou-se intransitável na maior parte do ano, aliás, segue sendo praticamente intransitável até hoje. A lógica da construção das agrovilas, a exemplo das de Rurópolis, era receber milhares de famílias em glebas de 100 hectares, que durante o início da empreitada de reterritorialização recebiam um salário mínimo por mês, para fixar-se à terra, cuja contrapartida era transformar a floresta Amazônica em terras agrícolas.

Iniciava, aí, um processo que já dura mais de meio século de devastação descontrolada por diversos interesses da agricultura capitalista, que levaram ao esgotamento dos solos, da cobertura florestal, da erosão e de outros fatores deletérios-ambientais que transformam as terras amazônicas inúteis para a plantação e sustentação da vida de pequenos sitiantes que vivem às margens da Transamazônica.

O descontrole ocupacional da terra, o planejamento equivocado do regime militar e as questões ambientais complexas, transformaram o projeto dos ditadores para a Amazônia, um grande fracasso, assim como tal fracasso atingiu a vida de milhares de pessoas que foram vivem e reconstruir suas vidas nas bordas da rodovia Transamazônica. Mais do que fracasso, as pessoas



passaram a conviver com o empobrecimento da vida, fazendo com que muitos municípios que margeiam a rodovia, estejam entre os mais empobrecidos do país, e isso não é diferente para Rurópolis. A Figura 5 representa o cotidiano da vida na Transamazônica, nos seus 50 anos de existência, mesmo que seja insólito trazer uma figura nas considerações finais, acredita-se que ela bem resume o sacrifício da vida de milhares de pessoas que vivem nessa parte do Brasil.

Figura 5 – Uma das imagens de Paula Sampaio sobre a Transamazônica.



Fonte: O Liberal (2022).

Rurópolis não está fora da dinâmica do alvo de um falso desenvolvimento econômico que está presente desde sua gênese até os dias atuais – do fracasso do regime ao empobrecimento da população, eis um resumo da situação socioeconômica da população deste e de outros municípios da região em tela. Os dados apresentados nessa pesquisa revelam que há um aumento populacional que acompanha o crescimento das famílias beneficiárias de programas sociais, ou seja,



a população cresce, assim como crescem as demandas por auxílios vitais para a manutenção da vida nessas cidades amazônicas.

Sua localização no entroncamento da Rodovia Transamazônica (BR-230) com a Rodovia Cuiabá – Santarém (BR-163) ainda reflete o início da ocupação, com a criação de falsos ideais de desenvolvimento e progresso, não em Rurópolis, mas em todo o território da Amazônia, sobretudo o dos municípios lindeiros da BR 230, isso tudo fruto da organização, ou desorganização e planejamento pífio, ocorrido durante o período da ditadura.

Isso se resume em uma política de colonização que culminou com a falta de investimentos, e consequentemente, no empobrecimento da população que passou a ocupar o município de Rurópolis, assim como os demais da região. Um empobrecimento que continua presente apesar das melhorias apresentadas nos últimos anos, em que pouco menos da metade da população ainda precisa sobreviver com uma renda de até meio salário mínimo, evidenciando o descaso dos governos com o município, que não demonstra sinais de melhora significativa no futuro, que tão bem resume o fracasso e o empobrecimento de milhares de brasileiros que foram lançados a própria sorte, no projeto de desenvolvimento da Rodovia Transamazônica.

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ) e Bolsa de Iniciação Científica PIBIC/CNPq/UEL e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Número do Financiamento - CAPES: 88887.685164/2022-00. "This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.



Referências

ATLAS BRASIL. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/#home>>. Acesso em: 09 de junho de 2022.

BECKER, B. K. “Geopolítica da Amazônia”. **Estudos avançados 53 – Dossiê Amazônia brasileira I**. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados/ USP, jan-abril 2005, p. 71-86.

BECKER, B. K. **A Amazônia na estrutura espacial do Brasil**. Rio de Janeiro, 1974.

CONHECIMENTO CIENTÍFICO. **Transamazônica-Rodovia**. Disponível em: <<https://conhecimentocientifico.com/transamazonica-rodovia/>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

DATASUS. Disponível em: <<https://datasus.saude.gov.br/>>. Acesso em: 09 de agosto de 2022.

FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie**: os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: Flamarión Duarte Alves, Sandra de Castro de Azevedo, Estevan Leopoldo de Freitas Coca, Ana Rute do Vale. (Org.). **A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea**. 1^aed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.

FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado**: uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.

FRAGA, N. C. **Território e Silêncio**: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). **Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas**. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017a, p. 73-90.

FRAGA, N. C. **Territórios e Fronteiras**: (Re)arranjos e Perspectivas. Florianópolis: Editora Insular, 2017c.

FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.



IBGE CIDADES. **Rurópolis, Pará**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/rupropolis/panorama>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

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

LEROY, J. P. R. J. **Uma chama na Amazônia**. Rio de Janeiro, 1989.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O. Sistemas Geográficos e Geopolítica da Amazonia. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 97-108, 2014.

LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. **Revista Eletrônica Mutações**, v. 5, p. 002-011, 2014.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; ALVES, S. C. O.; SILVA, I. O. Geopolitics. In Amazon Geographic System in XXI Century. **Global Journal of HumanSocial Sience: F Political Science**, v. 14, p. 20-30, 2014.

NUNES, D. A.; TRINDADE, G. O.; VIEIRA, D. D. J. Os grandes projetos e os espaços de resistência na Amazônia: as comunidades em áreas de influência direta das estações portuárias em Rurópolis-PA. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, [S. l.], v. 7, n. 20, p. e202107, 2021. DOI: 10.18764/2446-6549.e202107.

O LIBERAL. Transamazônica: após meio século, moradores da região revelam bastidores da obra ainda inacabada. Disponível em: <<https://www.oliberal.com/liberalamazon/transamazonica-apos-meio-seculo-moradores-da-regiao-revelam-bastidores-da-obra-ainda-inacabada-1.441297>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

RABELO, D. C. **Transamazônica, integração em marcha**. Rio de Janeiro, CDP – MT, 1973.

REIS, S. **Origem e a formação histórica de Rurópolis – Pará**. 17 de setembro de 2011. Disponível em: <<https://www.webartigos.com/artigos/origem-e-a-formacao-historica-de-rupropolis-pará/76613>>. Acesso em: 03 de maio de 2022.

SAGI. Disponível em: <<https://aplicacoes.mds.gov.br/sagi/vis/data3/data-explorer.php>>. Acesso em: 08 de junho de 2022.



SIDRA – Sistema IBGE de Recuperação Automática. Disponível em:
<<https://sidra.ibge.gov.br/home/pimpfbr/brasil>>. Acesso em: 09 de junho de 2022.

SILVA, P. A. S. **Território**: Abordagens e concepções. Dezembro de 2015. Disponível em:
<http://www2.fct.unesp.br/nera/artigodomes/12artigodomes_2015.pdf>. Acesso em: 04 de agosto de 2022.

VICENTINI, Y. **Cidade e História na Amazônia**. Curitiba: Ed. UFPR, 2004.

SILVA, J. V. F.; JÚNIOR, F. P. S.; SILVA, A. C. Migração e Colonização da Transamazônica na Obra de Odette de Barros Mott. **Nova Revista Amazônica**, v. VI, n. 2. junho, 2018, p. 103-122.



APUÍ, AMAZONAS, UM BRAÇO NÃO TÃO FORTE PARA SEU POVO: OS MIGRANTES CHEGADOS PELA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA, E A POPULAÇÃO EMPOBRECIDA COMO HERANÇA DO PLANEJAMENTO ESTATAL PÍFIO

Nilson Cesar Fraga⁴³

Victória Jandira Bueno⁴⁴

Resumo

Ao analisar a formação socioespacial do município localizado na região da rodovia Transamazônica (BR 230), é imprescindível destacar a chegada dos interesses da expansão capitalista no território, sobretudo a partir do Projeto de Integração Nacional, que abriu parte da Amazônia para a migração, principalmente de nordestinos, que fugiam da seca da década de 1970, coincidente período da abertura da BR 230, que desafogava a pressão por terra em diversos locais do país e camuflavam o flagelo da seca. Esse espelho sobre a realidade socioeconômica de Apuí, foi realizado a partir de dados referentes ao crescimento populacional e ao IDH, extraídos do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Também foram utilizados registros do número de famílias inscritas no Cadastro Único (CadÚnico) e dos índices de pobreza e pobreza extrema, ambos extraídos do SIDRA (Sistema IBGE de Recuperação Automática), objetivando, neste trabalho, proceder uma análise que apontasse a formação socioespacial e territorial para entender os motivos do empobrecimento de parcela considerável da população municipal, que ainda convive com numerosos massacres realizados nas diferentes porções da Amazônia, além das queimadas e a violência gerada por tais atos. Os estudos realizados sobre o município de Apuí, no estado do Amazonas, demonstraram que o planejamento estatal não deu conta de planejar o desenvolvimento regional sem causar, ou espelhar, o empobrecimento de parte da população, a exemplo do que se encontra em todo o país.

Palavras-chave: Apuí-AM; Amazônia; Migração; Planejamento; Pobreza.

⁴³ Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ). Geógrafo. Professor no Departamento de Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Coordenador do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Coordenador do Observatório da Região e da Guerra do Contestado – ORGC/UEL. Professor no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Rondônia – PPGG/UNIR. E-mail: ncfraga@uel.br

⁴⁴ Bolsista de Iniciação Científica pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná (Fundação Araucária - FA), no Laboratório de Geografia, Território Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL, pelo Programa Institucional de Apoio à Inclusão Social, Pesquisa e Extensão Universitária – PIBIS 2021/FA. Estudante no Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail: victoria.bueno@uel.br



APUÍ, AMAZONAS, A NOT SO STRONG ARM FOR ITS PEOPLE: THE MIGRANTS ARRIVED BY THE TRANSAMAZON HIGHWAY, AND THE IMPOOVERTED POPULATION AS AN INHERITANCE OF POOR STATE PLANNING

Abstract

When analyzing the sociospatial formation of the city located in the surroundings of the Transamazonian highway (BR 230), it is essential to highlight the incoming capitalist's interest in expanding the territory, especially following the National Integration Project (PIN), which opened part of the Amazon for migration, mainly from northeastern, running from the dry in the 1970s, same period as the opening of the BR 230, which vented the pressure for land in several locations in the country and masked the scourge of the dry. This mirror of the socioeconomic reality of Apuí was made using different data referring to the populational growth and the IDH, extracted from the Brazilian Human development Atlas and the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE). There were also used registers about the number of families submitted in the Cadastro Único (CadÚnico) as well as poverty and extreme poverty data, both extracted from SIDRA (IBGE Automatic Recuperation System), objectifying, in this paper, to proceed an analysis appointing the sociospatial and territorial formation to understand the motives of the impoverishment of a considerable portion of the cities population, that still lives with numerous massacres happening in different pieces of the Amazon, besides the fires and violence created by those acts. The studies made about the city of Apuí in the Amazonian State demonstrate that the regional planning could not handle without causing, or reflecting, the impoverishment of part of the population, similar to what can be found in the whole country.

Keywords: Apuí-AM; Amazon; Migration; Planning; Poverty.

O Brasil jamais teve cidadãos, nós, a classe média, não queremos direitos, nós queremos privilégios, e os pobres não têm direitos, não há, pois, cidadania neste país, nunca houve!

Milton Santos

Introdução: sobre o braço forte, entre a teoria e a realidade

Não é de hoje que a Amazônia se apresenta como o foco das discussões que buscam, através de diferentes propostas, solucionar os problemas presentes no seu complexo desenvolvimento regional. Buscar analisar as relações que se perpetuam ao longo do tempo e espaço, tende, de alguma forma, a ampliar as possibilidades de entendimento, abrindo brechas,



principalmente, para as novas formas de análises, sobre as realidades existentes no território da Amazônia Legal brasileira.

O processo de construção desse território, sobretudo ao se olhar para ele hoje, é fruto das relações de poder resultantes da dinâmica expansionista da frente colonizadora capitalista, ou seja, excetuando os povos originários, a gênese desse processo se encontra a partir da entrada dos europeus na região. Seja no presente ou no passado, essa realidade esteve e ainda está ligada às diferentes tentativas de exploração dos recursos naturais ali presentes, gerando um ciclo de ganância, interesses e devastação.

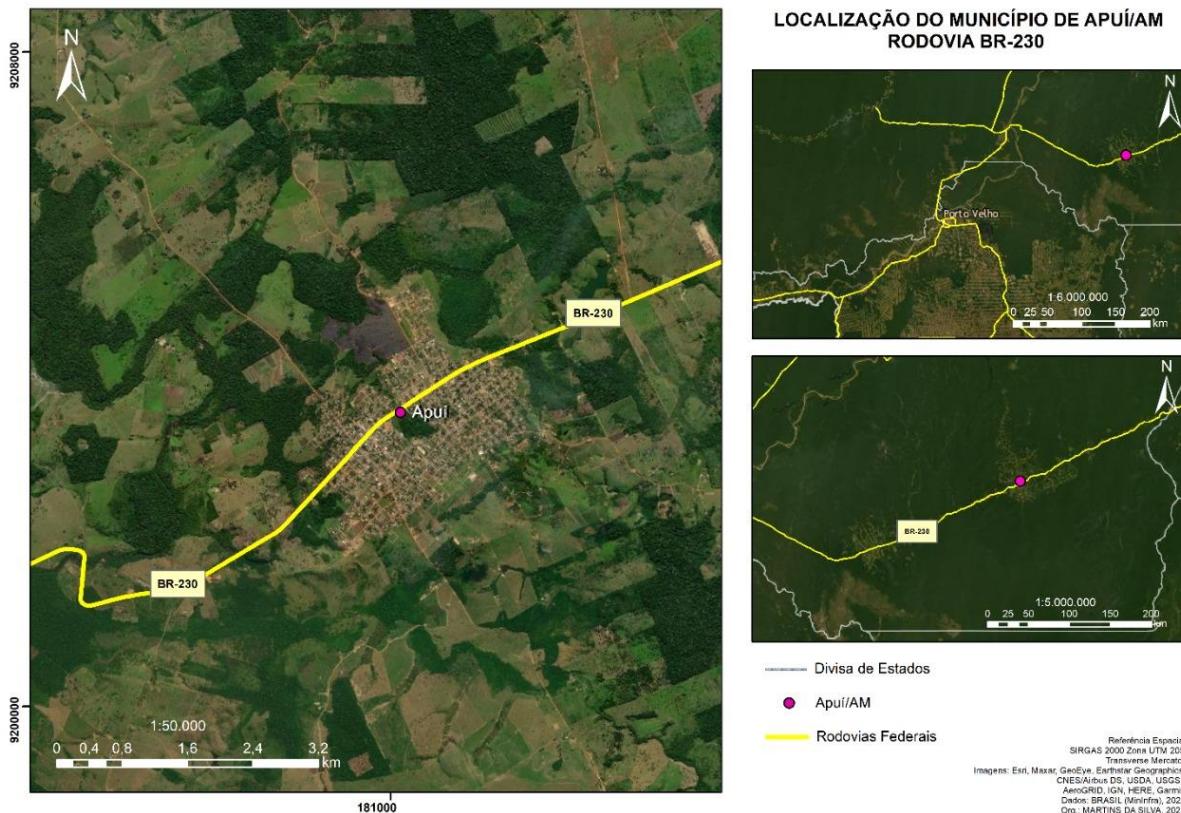
Dentro desse contexto, o cenário da construção de rodovias emerge como uma condição necessária para o desenvolvimento e modernidade do país, e, para que esse objetivo fosse alcançado, nenhuma porção do território nacional poderia ficar de fora. O lema “integrar para não entregar” que era base dos discursos oficiais durante o regime autoritário de 1964 até 1985, buscava de maneira objetiva, apenas a expansão do sistema através do crescimento econômico, passando por cima da floresta e dos povos indígenas que estavam no caminho da dita modernização da ditadura. Em nenhum momento a introdução dessas inovações se preocupou em transformar a estrutura hegemônica do país ou trazer equidade de condições para todos as pessoas, na realidade, investimentos foram repassados para grupos hegemônicos, principalmente o da construção civil.

Diferente do que se idealizou, o discurso de crescimento econômico fortemente utilizado, em nada mudou as condições socioeconômicas das populações que ali já estavam territorializadas, nem dos migrantes que passavam a reterritorializar esses territórios, essa realidade atinge, sobretudo, os municípios que surgiram no percurso da BR 230, a Transamazônica, a exemplo de Apuí, que é o cerne das análises aqui abordadas.

O município de Apuí (AM), localizado na porção sul do estado do Amazonas (Mapa 1), que tem vinculado ao seu nome uma árvore típica da região amazônica e com um significado na língua tupi de “braço forte” (Portal Amazônia, 2021), é um dos que surgem a partir desse Projeto de Integração Nacional. (PIN), planejado durante da ditadura militar, nos anos de 1970.



Mapa 1 – Localização de Apuí com destaque para o sistema rodoviário



Fonte: Org. SILVA, M. M. (2022).

Com um cenário marcado pelo desmatamento e empobrecimento, a problemática socioambiental ali presente se apresenta como resultado de uma política produzida através dos interesses econômicos de uma elite latifundiária, cuja origem está na abertura da BR 230 e na migração de nordestino e sulistas para a região.

Ao analisar as possíveis causas que influenciaram nessas adversidades, a Transamazônica (BR – 230) que corta a porção norte do município se apresenta como um dos fatores que contribui sobremaneira no consolidar dos projetos de colonização, das atividades agropecuárias e madeireira na região. Essa dinâmica também foi responsável pela criação de uma realidade marcada pela alta vulnerabilidade socioeconômica da população que ali habita, afinal, a proposta de desenvolvimento



ficou no papel, e a região sofreu com os avanços da abertura das estradas e da entrada dos migrantes.

A fim de compreender a estrutura das relações que fizeram parte desse processo, foram feitas pesquisas de construção teórica, fundamentada em revisão de literatura, compreendendo levantamento bibliográfico referente aos conceitos de território, identidade e cultura. Também buscou-se compreender o processo de formação socioespacial e as discussões que circundam a problemática socioambiental em Apuí, que vão desde o desmatamento do território da Amazônia, ao empobrecimento do município em si, focando, principalmente, na influência que a rodovia Transamazônica teve e ainda tem na perpetuação dessa realidade.

Nas análises socioeconômicas, foram utilizados dados referentes ao crescimento populacional e ao IDH do município, extraídos do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Também foram utilizados registros do número de famílias inscritas no Cadastro Único (CadÚnico) e dos índices de pobreza e pobreza extrema, ambos extraídos do SIDRA (Sistema IBGE de Recuperação Automática).

Com o objetivo de visualizar as mudanças ocorridas ao longo do tempo, foram elaborados gráficos do período de 1991 a 2021, para o quesito populacional, e do período de 2012 a 2021 para os inscritos do CadÚnico. Esse segundo intervalo ficou restrito a tais datas devido a disponibilidade de dados no sistema.

Para construir os resultados de porcentagem da população em situação de pobreza e/ou pobreza extrema, os cálculos foram feitos através das equações elaboradas por Ludka, Pereira e Mello (2022), utilizando a seguinte fórmula:

$$\% \text{ Pessoas em situação de pobreza e/ ou pobreza extrema} = \frac{NF \times 3,3}{PE} \times 100$$

PE

Em que, NF – é o número de famílias em situação de pobreza e/ou pobreza extrema; 3,3 é a quantidade pessoas que compõe as famílias brasileiras, segundo o IBGE; e PE – é o total da população estimada do município.



Os cálculos foram feitos separadamente, primeiro com o número de famílias em situação de pobreza, e depois com o número de famílias em situação de pobreza extrema. Ao final, foram somados os dois resultados para chegar na porcentagem conjunta de ambos os índices em relação ao tamanho total da população.

Por meio dessa análise, buscou-se evidenciar o empobrecimento do município de Apuí a partir de seu contexto de surgimento, que foi marcado, sobretudo, pela expansão da fronteira agrícola e pela construção de rodovias, dentre elas, a Transamazônica.

Território, identidade e cultura

Dentre os diferentes contextos que embasam as discussões envolvendo a formação dos territórios, grande parte remete, inevitavelmente, às abordagens e concepções que destacam a cultura e a identidade como agentes formadores dos elos de pertencimento que se consolidam durante o processo de apropriação do espaço, destacando, principalmente, as realidades construídas a partir da resultante associada às memórias e as raízes históricas dos povos.

Durante as análises envolvendo as questões de identidade, Castells (1999, p. 22), a define como “a fonte de significado e experiência de um povo”. Tal afirmação tende a indicar que o entendimento do conceito de identidade perpassa pela ideia de algo socialmente construído, que acontece, principalmente, através das relações de poder, fatores geradores das territorialidades de um grupo.

Conforme apontado por Mendes e Almeida (2016, p. 182), concomitante a esse reconhecimento de algo socialmente construído, deve-se haver o questionamento de “como, a partir de quê, por quem, e para que isso acontece”. Quando essa noção de identidade perpassa pelos pressupostos da concepção de território, é perceptível o jogo de poder atuante entre os atores que se apropriam do espaço.

O território, portanto, se apresenta como resultado de uma ação social, que de forma concreta ou abstratamente se apropria de um espaço, seja fisicamente ou simbolicamente. A partir



da interação e das relações de poder, se define uma identidade, que pode estar relacionado aos limites geográficos, propriamente dito, ou ao lugar em si, determinado (RAFFESTIN, 1993).

A ótica antropológica afirma o território enquanto um “ambiente de vida, de ação, e de pensamento de uma comunidade, associado, portanto, aos processos de construção de identidade” (TIZON, 1995). Tende a ser a partir desse processo que se cria o sentimento de pertencer entre os atores envolvidos e a identidade que passa a ser construída.

Seguindo tais premissas, merecem destaque as sínteses efetivadas por Haesbaert (2005, p. 91) com respeito as diferentes noções possíveis de análise do território, quando este agrupou essas concepções em três vertentes básicas:

- Política (referida às relações espaço-poder em geral) ou jurídico-política (relativa às relações espaço-poder institucionalizadas): a mais difundida, onde o território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, muitas vezes – mas não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado.
- Cultural (muitas vezes culturalista) ou simbólico-cultural; aquela que prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido.
- Econômica (muitas vezes economicista): menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho, como produto da divisão “territorial” do trabalho, por exemplo.

Assim como as demais, a vertente cultural se apresenta enquanto próprio agente formador desses territórios, composta por ações, que sejam elas intencionadas ou não, corroboram para que identidades sejam construídas como fruto das relações que são estabelecidas durante a gênese de formação dos espaços vividos e compartilhados. Como afirma Saquet (2005, p. 144), o território “[...] é natureza e sociedade simultaneamente, é economia, política e cultura, ideia e matéria [...] é local e global e singular e universal concomitantemente, terra, formas espaciais e relações de poder [...]”.

A partir da interação desses diferentes agentes constituintes do território, uma identidade cultural passa a compor os ambientes, onde a essência presente nesse meio, acaba sendo formada por uma cultura, que por sua vez, também influencia a construção múltipla das identidades. É nesse



sentido que Carlos (1996, p.82) assegura que “a identidade dos grupos sociais envolvidos na disputa pela territorialidade guarda uma dimensão espacial, pois um grupo só se pode visualizar num espaço em que os elementos da sua história estão presentes”.

Para o pensamento subjetivista a construção da identidade antecede o construir da diferenciação, com início nas fronteiras que são determinadas pelos grupos, chamadas de fronteiras simbólicas. Quando se associa referida dinâmica à construção territorial, essa fronteira simbólica passa a adquirir limites territoriais, com identidades sendo formadas a partir das relações histórico-culturais (Cuche, 2001).

Ao analisar as primeiras etimologias ligadas ao termo cultura, Eagleton (2011) aponta que inicialmente a mesma estava associada ao trabalho rural, se apresentando como sinônimo de civilização. Ou seja, o indivíduo era entendido enquanto mais ou menos civilizado conforme a presença de costumes e atitudes morais estabelecidas na época, e, caso não as possuísse, era denominado selvagem.

Nesse contexto, o conceito de cultura passa a ser equiparado ao progresso e se apresenta como um agente de mudança de status, sendo compreendido enquanto ferramenta básica para a construção de um Estado ou Nação. Esse entendimento, inevitavelmente resultaria em condutas e concepções problemáticas já que tal ferramenta se mantinha nas mãos de uma classe designada como instruída para tal (Bauman, 2013).

As contribuições de Chauí (2008) elucidam de maneira clara esse ideal e os fundamentos que circundam sua definição. A autora afirma que:

As sociedades passaram a ser avaliadas segundo a presença ou a ausência de alguns elementos que são próprios do ocidente capitalista e a ausência desses elementos foi considerada sinal de falta de cultura ou de uma cultura pouco evoluída. Que elementos são esses? O Estado, o mercado e a escrita. Todas as sociedades que desenvolvessem formas de troca, comunicação e poder diferentes do mercado, da escrita e do Estado europeu, foram definidas como culturas “primitivas” (2008, p. 56).



O que ocorre diante o exposto acima é a introdução de um conceito de valor junto à ideia que passa a ser desempenhada pelo termo cultura, sendo esse, o principal critério utilizado para diferenciar as formas culturais.

A autora ainda relembra que a noção de primitivo só pode ser elaborada a partir da ideia antagônica do não primitivo. Se a figura do não primitivo se dá pelo entendimento daquele que realizou a “evolução”, ao primitivo restaria apenas a necessidade de introdução de uma cultura que tivesse a essência dos que efetivaram tal feito, pois só através dessa, essas sociedades chegariam ao mesmo estágio dos países europeus capitalistas, tais fatores se enquadram na lógica de uma organização de vida ocidentalizada europeia, ou seja, com fundo colonialista.

Os critérios dessa posição etnocêntrica se tornariam os definidores da essência de cultura. “A cultura europeia capitalista não apenas se coloca como télos, mas como o fim necessário do “desenvolvimento” de toda cultura ou de toda civilização” (Chauí, 2008, p. 56), sobretudo para se entender a lógica das ações sociopolíticas, por exemplo.

Tal compreensão acabaria corroborando para o surgimento de um eurocentrismo adotado como modelo necessário para o “progresso” das sociedades. Essa nova realidade ainda seria responsável pelo estabelecimento de uma percepção que seria utilizada como justificativa que legitimaria, num primeiro momento, o colonialismo, e posteriormente, o imperialismo.

A necessidade de tal justificativa está associada, evidentemente, à tentativa de minimizar os horrores fortemente presente nos dois contextos. A análise de ambas as tradições escancara uma história marcada pelo genocídio dos povos e pelo etnocídio de toda e qualquer forma de manifestação cultural diferente da ocidental capitalista. Uma tradição colonial e imperial que em nome do “desenvolvimento” e da “civilização” construiu uma história marcada por mortes, sejam elas as físicas e/ou simbólicas.

Para Elias (1994), o objetivo por trás dessa ideia está ligado ao processo de continuidade da expansão dos grupos colonizadores, e que a mesma não se atenta às diferenças nacionais tampouco à identidade particular dos grupos. É a partir dessa ambiguidade das relações, que cultura e civilização entram em conflito.



Como resultado, uma série de traços passa a compor representações de diferentes aspectos, estando esses materializados ou não (a essência simbólica também se faz presente mesmo que em seu sentido abstrato). Tais elementos passam a moldar e a construir a cultura dos povos, realçando os elos de pertencimento que outrora foram e ainda continuam sendo criados e recriados a medida em que as relações se divergem de um lado, mas se fortalecem do outro.

Ao discutirem a dimensão cultural Almeida e Vargas (1998, p. 472) ressaltam que “as expressões culturais se materializam no espaço”, e, portanto, demonstram que a mesma “talha os indivíduos, define os meios de se relacionarem, de organizarem o espaço e de se organizarem nele” (1998, p. 470).

O debate da cultura contemporânea se preocupa em não definir apenas uma forma unilinear de humanidade, mas sim, em dar voz a uma diversidade de formas e vidas específicas, cada qual com seus princípios, costumes e valores próprios (Eagleton, 2011).

As novas perspectivas permitem visualizar esses espaços vividos enquanto frutos das interações sociais do homem com o meio e os sentimentos de pertencimento recorrentes das práticas e aspirações ali realizadas, através, principalmente, do elo identitário das relações que lhes dão sentido.

O território se apresenta, portanto, como o resultado das lutas e das relações estabelecidas durante o processo de apropriação do espaço, carregando consigo, inevitavelmente, uma memória fruto das experiências que ali foram vividas e compartilhadas, fazendo da identidade e do território, partes indissociáveis. Nesse seguimento, a cultura passa a ser o meio em que os indivíduos buscam dar sentido ao tempo (passado, presente, futuro) por meio da criação de símbolos e signos, práticas e valores, definições do possível e impossível (Chauí, 2008).

Evidentemente que essas variáveis dependem dos padrões de conduta, das abstrações de comportamento dos grupos envolvidos e das relações que foram e continuam sendo determinantes para a consolidação dos territórios ao longo do percurso, colocando os mesmos, como atores que se apresentam tanto como criadores, quanto cocriadores das diferentes formas e expressões culturais presentes nas territorialidades construídas.



Formação socioespacial do município de Apuí

Ao analisar a formação socioespacial dos municípios localizados na região da rodovia Transamazônica (BR 230), é imprescindível garantir o direito de fala, num primeiro momento, aos relatos que trazem consigo a presença dos indivíduos territorializados secularmente na região, os mesmos que, com a chegada dos interesses da expansão capitalista no território, foram alvo dos numerosos massacres realizados nas diferentes porções da Amazônia.

Segundo Peggion (1999), os primeiros conflitos foram vivenciados pelos povos Tenharim, no século XVIII, um período marcado pela invasão das frentes expansionistas. O contato com essas frentes associada à rivalidade existente contra o grupo Munduruku contribuíram para o deslocamento desses povos, antes localizados no estado do Mato Grosso, para a região do curso médio do rio Madeira, afluente do rio Amazonas. Os povos Tenharim são pertencentes à família linguística Tupi-Guarani e se autodenominam Kagwahiva. Estão concentrados mais especificamente no rio Marmelos, no Igarapé Preto e no rio Sepoti, no Sul do estado do Amazonas (Instituto Socioambiental, 1999), região onde está localizado o município de Apuí.

O autor ainda relembra que entre meados do século XIX e início da década de 1920, uma nova onda exploratória ligada a extração do látex promoveria ainda mais conflitos, agora envolvendo os Tenharim e os seringueiros que avançavam Amazônia adentro. Já na década de 1970, a condição determinante que marcaria a série de conflitos da época, seria a construção da BR 230, mais um dos tantos períodos que teria como marca, a violência, seja essa contra os corpos ou contra a natureza.

Uma característica comum observada nos períodos acima expostos, é o elo existente entre a Amazônia e a estrutura socioespacial, política e econômica do Brasil. Conforme discorrido por Becker (1982, p. 59):

[...] a Amazônia sempre esteve mais exposta às influências externas, e permanece até hoje à margem do sistema espacial nacional. Pelas características de seu quadro natural, teve dificultada sua plena ocupação, a intensidade do povoamento se fazendo sentir em função da valorização momentânea de seus recursos e da força dos centros que comandavam o sistema espacial.



A autora destaca que as forças atuantes no processo de formação socioespacial estabelecem prioridades cuja finalidade visa promover a coerência entre os objetivos políticos e econômicos que outrora foram elencados. Referidos interesses partem, em sua grande maioria, de um mesmo foco, associado, neste caso, à reocupação e repovoamento do território por meio dos Projetos de Integração Nacional.

A ideia disseminada a respeito da Amazônia enquanto um vazio demográfico, faz parte de um discurso intencionalmente articulado em prol de um objetivo bem específico, justificar as repugnantes expedições exploratórias realizadas com a chegada da frente colonizadora, essas, que não consideravam, em nenhum momento, as populações tradicionais que nela habitavam. Levar o “desenvolvimento” e a “modernidade” para um território que até então encontrava-se ausente de tais tecnologias era o respaldo perfeito para resolver a questão do vazio de difícil acesso.

Esta política de integrar regiões ao território brasileiro utilizava como estigma a forte necessidade de ocupação das áreas de difícil acesso e com baixa densidade demográfica (BRAGA, 2012). É preferível se referir a esse processo como uma reocupação ou repovoamento, visto que, mesmo não sendo consideradas, populações como os povos indígenas, caboclos e as populações ribeirinhas já estavam ali territorializadas.

A Amazônia vista como uma fronteira de capital natural a nível global passa a contar com novas dinâmicas regionais, sendo essas, resultantes das ações que buscavam a sua integração ao restante do país. Para tornar possível toda essa articulação, a prerrogativa política frisava a urgência de investimentos que garantissem o crescimento econômico da região, tornando presumível o surgimento de novas cidades (Becker, 2005).

É a partir desse cenário que é anunciada em 1970, a construção da rodovia Transamazônica. Para Martine (1982, p. 53) “ao propor a ocupação da Amazônia como resposta à seca nordestina de 1970, o Programa de Integração Nacional (PIN) reiterava e formalizava a tradicional solução brasileira às tensões sociais no campo: a expansão de fronteira agrícola”, fato que se estende até os dias atuais.

Entretanto, conforme lembrado por Peggion (1999), o contexto de construção da rodovia é marcado por um grande massacre dos povos, tendo como causa, desde as doenças induzidas por

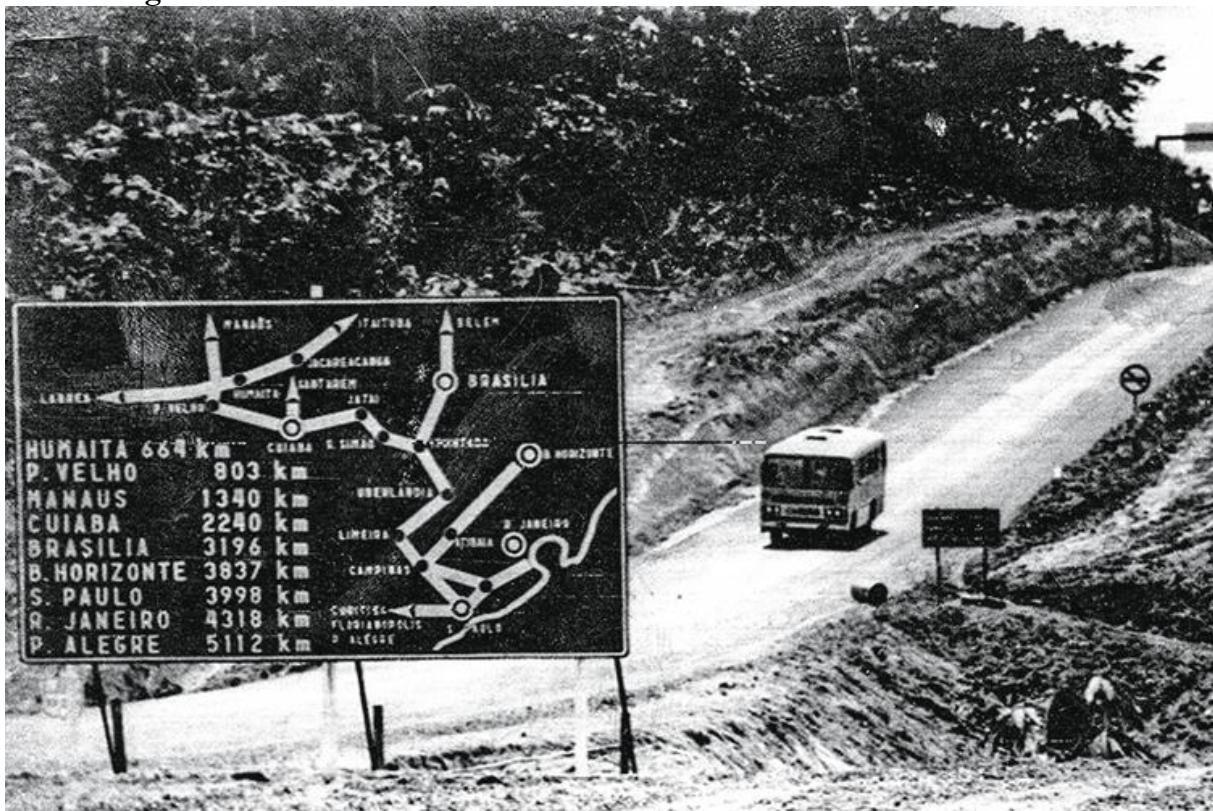
DOSSIÊ TRANSAMAZÔNICA, 50 ANOS, EUFORIA E REALIDADE



contágio, até as mortes derivadas dos assassinatos, estupros e da exploração da força de trabalho dos povos indígenas.

Os conflitos de terras sempre foram o pano de fundo desse cenário romanticamente idealizado. Muitos dos interesses ambientais e sociais que estavam em pauta eram deixados de lado e entendidos como fatores que limitariam a execução do processo. A Transamazônica, a exemplo de outras rodovias amazônicas, vendia o ideal da conexão com o resto do país, sobretudo aquele considerado rico e dinâmico, como demonstra a Figura 2, uma placa de trânsito que mostra São Paulo interligada com o Norte do país.

Figura 2 – Placa em rodovia mostrando São Paulo conectada com a Amazônia.



Fonte: Veja (2022).

Evidentemente que essas realidades não estavam presentes nos relatos oficiais do governo, tampouco nas propagandas da mídia, que era sua forte aliada na construção desse imaginário



utópico sobre a rodovia. Muito pelo contrário, conforme apontado por Silva, Smith e Silva (2018, p. 106):

A afirmativa demonstrava a representação da rodovia para o cenário nacional, uma arrancada para a conquista do gigantesco mundo verde, a temida floresta amazônica seria transposta por uma estrada que ligaria norte e nordeste de ponta a ponta, e o povoamento deixaria de se estender somente ao longo dos rios e se realizaria de forma definitiva as margens da estrada, estabelecendo assim os imigrantes como precursores de uma nova e última fase da integração da Amazônia.

Toda a badalação propagada pela mídia foi um fator determinante para que famílias migrassem em direção à Amazônia em busca de trabalho, geração de renda e a possibilidade de melhores condições de vida, e o contato com os povos indígenas fora inevitável, como se pode observar na Figura 3.



Figura 3 – Indígenas em contato com o movimento de migração gerado na abertura da Rodovia Transamazônica.



Fonte: Tyrannus Melancholicus (2022).

A ideia da Amazônia, como terra do Eldorado, lugar de riquezas incontáveis que deveria ser ocupada e conquistada pela nação brasileira era uma visão consolidada no país (SOUZA, 2015). A chegada de migrantes levou a uma modificação estrutural tanto no povoamento regional que passou a se localizar ao longo das rodovias e não mais ao longo da rede fluvial, como no passado, como no crescimento demográfico, sobretudo, urbano.

Segundo Fonseca (2012), Apuí é um dos municípios da porção sudeste do estado do Amazonas que surge a partir de um projeto do Governo Federal cujo o lema tinha a mesma característica da construção da rodovia Transamazônica, “integrar para não entregar”. A criação do Projeto de Assentamento do Rio Juma (PARJ), em decreto nº 238/82 de 30 de agosto de 1982,



tinha como objetivo promover o estabelecimento de pessoas na região e contava com a administração realizada pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

O mesmo autor ainda afirma que o PARJ se tornou um dos maiores assentamentos do país, povoado em sua grande maioria por colonos que vieram do Sul do país em busca dos lotes de terra que outrora haviam sido anunciados pelo governo. Buscavam também a possibilidade de trabalho e o concomitante prosperar das famílias junto ao “desenvolvimento” prometido pelas mídias que propagavam o discurso oficial sobre o que se oferecia na região.

Entretanto, a maioria dos migrantes se depararam com uma nova realidade muito diferente da prometida. As propagandas que foram veiculadas não eram compatíveis com o que encontraram. A terra não produzia de acordo com o esperado, a alimentação era difícil, havia uma precariedade na condição de moradia em meio à mata fechada, ou seja, o assentamento não contava com nenhum tipo de infraestrutura para a receber essas famílias, tampouco para garantir sua permanência (LEAL, 2009). Apuí vivenciou esse processo, hoje com quase 23 mil habitantes (Figura 1), o município possui quase 60% da população na zona urbana, índice inferior à média nacional.



Figura 1 – Perímetro urbano da Apuí (AM)



Fonte: G1 Amazonas (2022).

Sabendo das condições ali vividas, muitos fazendeiros de Rondônia, que sabiam da abertura do assentamento Rio Juma, iam buscar famílias para formarem mão de obra nas suas fazendas de pecuária e agricultura. Junto a isso, e “à medida que o INCRA não cumpria o contrato, como a entrega de casas, ferramentas, sementes, acesso a serviços, várias famílias desistiam e buscavam o retorno aos seus lugares de origem” (Galuch, 2019, p. 149). Muitas dessas, sem condições de retorno, principalmente devido à falta de recursos, ali permaneceram, mesmo diante às infinitas dificuldades.

Em consonância com os estudos de Haesbert (2005), pode se afirmar que essas pessoas passaram a viver no contexto da desterritorialização, multiterritorialidade ou mesmo uma a-territorialidade insegura, uma vez que, as mesmas não possuíam condições mínimas para transpor



as adversidades que se apresentavam, evidenciando assim, que a tal mobilidade espacial em nada mudou a mobilidade social.

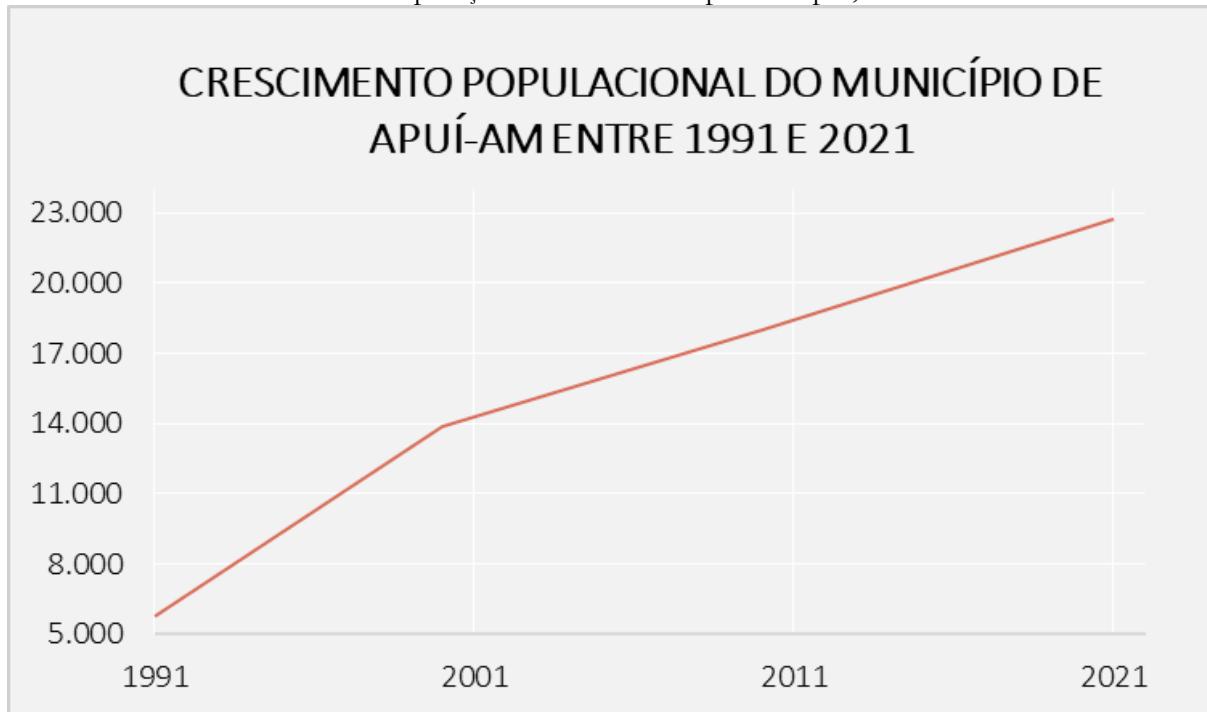
Diante desse cenário de insustentabilidade da administração dos vários problemas vividos pela população local, em 1987, está se organizou e reivindicou junto ao Governo Estadual sua intervenção a favor da autonomia municipal, concretizando assim, o surgimento do Município de Apuí (decretado pela Lei nº. 1826/87 (Leal, 2010).

Localizado na porção Sul do estado do Amazonas Apuí sofre historicamente com o forte desmatamento, intensificado, sobretudo, nos últimos anos. Atualmente, com a expansão da fronteira agrícola, o arco dessa devastação está concentrado na porção Norte do município, onde estão localizados a rodovia Transamazônica e o P. A. Rio Juma.

Obviamente que o referido cenário seria responsável pela geração de diversos impactos, desde os ambientais até os sociais. Os indicadores socioeconômicos de população, Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e pobreza contribuem diretamente nessa análise, pois escancaram as reais condições enfrentadas pelos moradores do município. No que desrespeito a demografia, o padrão de crescimento da população pouco mudou ao longo dos anos, conforme observado no Gráfico 1, que apresenta o crescimento constante populacional.



Gráfico 1 – População total do município de Apuí, Amazonas



Em 1991, no primeiro censo realizado após sua emancipação, o município contava com 5.732 habitantes. Já nos anos 2000 esse número passou para 13.864, chegando a 18.007 em 2010, último censo realizado. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) estima que em 2022, a população chegue aos 22.739 habitantes.

Conforme observado, o padrão de comportamento populacional sofreu algumas variações ao longo do tempo. O maior acréscimo ocorreu durante o intervalo de 1991 a 2000, com os indicadores do período apontando um aumento de 8.132 habitantes no município. Já no intervalo seguinte, entre 2001 e 2010, apesar da população continuar crescendo gradativamente, essa variação caiu para 4.143 habitantes. A estimativa do censo de 2022 ainda aponta uma tendência de aumento de 4.732 pessoas. Tais dados demonstram, de fato, um crescimento ininterrupto em Apuí.

Fica perceptível que, apesar da população aumentar ao longo dos anos, o comportamento desse crescimento adquire estabilidade no início dos anos 2000. Essa variação tende a ser explicada



através do que Becker (2005) resume como *período de surtos e declínios*. Segundo a autora, muitas vezes a região que está no foco dos projetos de desenvolvimento econômico nacional (que tinha como objetivo a expansão da fronteira agrícola), mobiliza por um tempo os olhares e a chegada de milhares de pessoas das mais variadas porções do país, e até mesmo de outras nacionalidades. Entretanto, logo após esse pico a região passa a contar com uma expressiva fase de decadência. Mas há que se considerar um crescimento superior ao nacional.

Essa realidade fica ainda mais evidente quando se observa o índice de desenvolvimento humano do município. Nos dois primeiros censos (1991 e 2000), foram registrados índices de (0,322) e (0,437), respectivamente, com ambos os valores dentro do intervalo considerado como de baixo IDH. A mudança para um médio IDH só acontece em 2010, quando o índice atinge o valor de (0,637). É importante frisar que ao se considerar apenas os dados quantitativos, ou seja, ser fiel apenas ao que os números indicam, pode comprometer uma análise que busca se aproximar o máximo possível da realidade realmente vivida no município, principalmente, porque essas médias tendem a nivelar por cima esses resultados, camuflando, em sua grande maioria, as particularidades existentes.

As médias regionais presentes no Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil contribuem, em partes, no evidenciar dessa contradição entre os números e aquilo que de fato é vivenciado pela população no município. Tal disparidade fica explícita quando se analisa os dados médios do IDH nas regiões Norte e Nordeste, que historicamente vem sendo as porções que registram os menores índices do país. Os registros ainda apontam que o estado do Amazonas, junto ao de Roraima e Acre, foram os que mais caíram nesse ranking.

A partir dessas reflexões, não é exagero afirmar que Apuí pouco tem a oferecer a sua população, estando a mesma fadada a uma realidade sem grandes perspectivas. Tal condição tende a piorar à medida que o desmatamento fruto da expansão agrícola avança sobre o território da Amazônia, levando consigo, a exploração, a violência, a pobreza e a precariedade em suas mais variadas formas.

Tais características são escancaradas por meio da análise dos dados do CadÚnico e dos índices de pobreza e pobreza extrema do município (Gráfico 2).



Gráfico 2 - Total de famílias inscritas no CadÚnico no Município de Apuí – AM entre 2012 a 2021.



Fonte: SIDRA-DATASUS (2022)

Conforme observado no Gráfico 2, o total de famílias inscritas no CadÚnico manteve uma tendência de registros superior a 3000 famílias por ano, tendo apenas em 2018, um valor abaixo desse padrão. O dado mais recente de 2021, também foi o que registrou o maior número de famílias inscritas dentro do período, fator que deve ser representativo a partir da mudança de governo, advindo dos anos de Michel Temer, pós-golpe de 2016, marcados pela agenda ultra neoliberal. Tal informação corrobora com as outras análises de IDH e crescimento populacional já feitas, e realça a baixa qualidade de vida existente no município desde sua gênese de formação, e, que foi agravada, sobretudo, nos últimos anos.

Ainda segundo as informações retiradas do SIDRA-DATASUS (2022), das 3.805 famílias inscritas no CadÚnico, em 2021, 466 dessas se encontravam em situação de pobreza, e 1.805 em



situação de pobreza extrema, gerando um total de 2.271 famílias em condição de vulnerabilidade socioeconômica.

A partir desses dados, e após os cálculos baseados nas fórmulas elaboradas por Ludka, Pereira e Mello (2022), conclui-se que 32,95% da população de Apuí se encontra em situação de pobreza e/ou pobreza extrema. Transformando essa porcentagem em números absolutos, é equivalente dizer que das 22.739 pessoas estimadas pelo IBGE como a tendência do tamanho da população, em 2022, 7.494 se encontram nessas condições. Ou seja, 1/3 da população total do município (um número que é composto em sua grande maioria por pessoas em situação de pobreza extrema) sem ter suas necessidades básicas atendidas.

Ao refletir sobre a pobreza em Apuí, fica nítido que a problemática socioambiental ali presente se apresenta como resultado de uma política produzida através dos interesses econômicos resultantes do próprio projeto federal de integração nacional. Baseado na expansão capitalista e tendo o território da Amazônia como a nova fronteira de exploração de recursos naturais, o Sul do estado do Amazonas, nesse cenário, emerge como a região de maior foco desses avanços, e, consequentemente, a de maior alerta.

Os escritos de Nascimento et al (2020) corroboram com essa análise. Dentro dos fatores que contribuíram para o surgimento dessa realidade no município, a rodovia Transamazônica tem uma parcela enorme de participação. Os autores mencionam que as rodovias permitiram o consolidar dos projetos de colonização, das atividades agropecuárias e madeireira na região. Essas dinâmicas alavancaram o aumento do desmatamento, da grilagem de terra e do empobrecimento, heranças históricas que fizeram e ainda fazem parte da realidade de Apuí.

Ao se analisar socioeconômica e culturalmente o município de Apuí, a partir da sua formação socioespacial, acrescentando dados estatísticos que vão desde o crescimento constante da população até os índices de pobreza extrema, perpassando pela migração gerada pelo planejamento estatal de abertura da rodovia Transamazônica, é possível dizer que o planejamento ficou no nível do discurso, sobretudo para milhares de migrantes que rumaram para o Norte do país. A herança do projeto de desenvolvimento nacional instituído pela ditadura militar para a Amazônia, foi tão pífio quanto o próprio regime, relegando milhares de pessoas ao



isolamento da dita nação dinâmica, assim como empobrecidas demais para tomar o caminho de volta.

Desta forma, Apuí, que significa *braço forte*, é fraca demais para garantir a mais de um terço da sua população, as condições mínimas para a dignidade humana que se espera ao se viver sob o manto de um regime republicano – em Apuí, como em muitos lugares do Brasil, falta República e sobra miséria e fome.

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ) e Bolsa de Iniciação Científica pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná (Fundação Araucária - FA), pelo Programa Institucional de Apoio à Inclusão Social, Pesquisa e Extensão Universitária – PIBIS 2021/FA.

Referências

ALMEIDA, M. G. de; VARGAS, M. A. M. A dimensão cultural do sertão sergipano. In: DINIZ, J. A. F; FRANÇA (Org). **Capítulos da Geografia Nordestina**. Aracaju: NPGEU/UFFS, 1998.

BAUMAN, Z. **A cultura no mundo líquido moderno**. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

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

BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia**. Conferência do Mês do Instituto de Estudos Avançados, 2005.

BRAGA, Magno Michell Marçal. **BR 230, nordestinos na rota Transamazônica**: a trajetória dos migrantes no Estado do Pará (1970-1974) – Recife, 2012. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2012.

CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.



CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1999.

Chauí, M. Cultura e democracia. En: Crítica y emancipación: **Revista latinoamericana de Ciencias Sociales**. Año 1, no. 1 (jun. 2008). Buenos Aires: CLACSO, 2008.

CUCHE, D. A noção de cultura nas Ciências Sociais. Cap VI: **Cultura e identidade**. Fim de Século. Lisboa. 2001, p.123-139.

EAGLETON, T. **A ideia de cultura**. São Paulo: Unesp, 2011, 2^a ed.

ELIAS, N. **O processo civilizador**. v. 1, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994.

FONSECA, F. O. R. **Simulação do desmatamento em Apuí-AM a partir de regras de uso do território**. Manaus, 2012. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Amazonas Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-graduação Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPG/CASA, 2012.

FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie**: os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: Flamarión Duarte Alves, Sandra de Castro de Azevedo, Estevan Leopoldo de Freitas Coca, Ana Rute do Vale. (Org.). A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea. 1^aed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.

FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado**: uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.

FRAGA, N. C. **Território e Silêncio**: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017a, p. 73-90.

FRAGA, N. C. **Territórios e Fronteiras**: (Re)arranjos e Perspectivas. Florianópolis: Editora Insular, 2017c.

FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.

G1 AMAZONAS. **Para barrar avanço da Covid-19, Apuí fecha estabelecimentos e suspende volta às aulas por 15 dias**. Disponível em:



<<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/02/04/para-barrar-avanco-da-covid-19-apuifecha-estabelecimentos-e-suspende-volta-as-aulas-por-15-dias.ghtml>>. Acesso em: 22 de agosto de 2022.

GALUCH, M. V. **Do assentamento ao agronegócio:** uma etnografia das migrações, políticas e dinâmicas territoriais em Apuí (Amazonas). Manaus, 2019. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Amazonas. Museu Amazônico. Programa de Pós-graduação em antropologia social, 2019.

HAESBAERT, R. **Da desterritorialização à multiterritorialidade.** In: X Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005. São Paulo. **Anais.** São Paulo: USP, 2005. p. 6774-6792

HAESBAERT, R. **Des-territorialização e identidade:** a rede “gaúcha” no Nordeste. Niterói-RJ: EDUFF, 1997.

IBGE. **A organização do espaço na faixa da Transamazônica I.** Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. -Rio de Janeiro: IBGE, 1979 – 260.

IBGE CIDADES. **Apuí, Amazonas.** Disponível em:

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/apui/panorama>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

LEAL, Pedro. F. **Colonização Dirigida nas Terras do Sem Fim:** formas contraditórias de gestão estatal e parceleiros em descompasso legal. Rio de Janeiro: 2009. Tese (Doutorado em Antropologia Social), UFF.

LEAL, P.F. Colonização dirigida na Amazônia: os malabarismos do dirigismo estatal e os parceleiros em descompasso com a lei – o caso do Projeto de Assentamento Rio Juma (AM). VIII Congresso Latino Americano de Sociologia Rural. **Anais...** p.1-20. Porto de Galinhas, Pernambuco, 2010.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O. Sistemas Geográficos e Geopolítica da Amazonia. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 97-108, 2014.

LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. **Revista Eletrônica Mutações**, v. 5, p. 002-011, 2014.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; ALVES, S. C. O.; SILVA, I. O. Geopolitics. In Amazon Geographic System in XXI Century. **Global Journal of Human Social Science: F Political Science**, v. 14, p. 20-30, 2014.

LUDKA, V.M. A região do Contestado, a fome e a pobreza como permanência da guerra. **REVISTA NEP** (Núcleo de Estudos Paranaenses), Curitiba, v.2, n.5, p. 1-24, dezembro 2016.



LUDKA, Vanessa Maria.; PEREIRA, Sérgio Augusto.; MELLO, Ana Júlia Oliveira de. **O Programa Bolsa Família e o Aumento da Fome e da Pobreza no Norte Pioneiro do Paraná.** p. 1-19, 2022.

MARTINE, G. Expansão e retração do emprego na fronteira agrícola. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 2, n. 3, jul. /set., 1982.

MENDES, Geisa Flores; ALMEIDA, Maria Geralda de. Identidade, lugar e territórios nas representações do sertão da Ressaca – Bahia. São Cristovão – SE: **Geonordeste**, 2016, p. 175-198.

NASCIMENTO, Marlon Rocha. Et al. **Projetos de monitoramento do desmatamento: Estudo de caso em Apuí, Amazonas**. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 05, Ed. 12, Vol. 03, pp. 81-101. Dezembro de 2020. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/engenhariaambiental/desmatamento>.

PEGGION, E. A. **Tenharim**. Instituto Socioambiental. Povos Indígenas do Brasil. S/1, jan. 1999.

PORTAL AMAZÔNIA. **Apuí**. Disponível em: <<https://portalamazonia.com/amazonia-az/apui#:~:text=O%20nome%20Apu%C3%AD%20prov%C3%A9m%20de,l%C3%A3%C3%ADngua%20tupi%20significa%20bra%C3%A7o%20forte.>>. Acesso em: 22 de agosto de 2022.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

SILVA, J. V. F. da; SMITH, F. F. J. SILVA, A.C. da. **Migração e colonização da transamazônica na obra de Odette de Barros Mott**. Dossiê Amazônia. Disponível: <<file:///C:/Users/User/Downloads/6194-20376-1-PB.pdf>>. Acesso em: 17 de agosto de 2022.

SOUZA, Cesar Augusto Martins. **Memórias da Transamazônica**: milagre, fracasso e migração nos anos 1970. In: QUADRAT, Samantha Viz; ROLLEMBERG, Denise (Org.). História e memória das ditaduras do século XX, v2. Rio de Janeiro, FGV, 2015.

TIZON, P. Le territoire au quotidien. In: DIO MEO, G. **Les territoires du quotidien**. Paris: L'Harmattan, 1995.

TYRANNUS MELANCHOLICUS. **"Os Fuzis e as Flechas ... na Ditadura"**. Disponível em: <<https://www.tyrannusmelancholicus.com.br/noticias/8968/os-fuzis-e-as-flechas-na-ditadura>>. Acesso em 22 de agosto de 2022.

VEJA. **BR-319**: a polêmica pavimentação da rodovia que corta a Amazônia (2021). Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/brasil/br-319-a-polemica-pavimentacao-da-rodovia-que-corta-a-amazonia/>>. Acesso em 22 de agosto de 2022.



“AQUI A PEDRA É NEGRA” - HUMAITÁ, TERRITÓRIO AMAZÔNICO DO CICLO DA BORRACHA, AO NÓ DE REDE RODOVIÁRIA REGIONAL-NACIONAL

Nilson Cesar Fraga⁴⁵

Matheus Oliveira Martins da Silva⁴⁶

Filipe Barbosa de Lima⁴⁷

Resumo

Esta pesquisa teve como objetivo proceder análise sobre a formação socioterritorial do município de Humaitá, traçando informações a partir do processo de formação socioespacial, ou seja, uma análise desde a gênese da ocupação formal do atual território político-jurídico humaitaense. Os dados levantados e analisados demonstraram haver um crescimento populacional relativamente constante desde a ocupação, cujos dados censitários comprovam esse crescimento nos últimos censos, sem indicativos de diminuição. Há que se aguardar os dados do censo sendo realizado atrasado, em 2022, que está em curso neste momento em todo o país. Os estudos que levaram até as análises geográficas de Humaitá, permitindo esse espelhamento sobre a realidade vivida neste município, se deram a partir de informações de bancos de dados públicos, desde o Atlas Brasil, passando por outras fontes, tais como o IBGE, o DATASUS etc., cujos entrecruzamentos permitiram o diagnóstico que se pretendia, ou seja, traçar um panorama geral sobre essa municipalidade amazônica.

Palavras-chave: Território Amazônico; Humaitá; Borracha; Rodovia Transamazônica.

⁴⁵ Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ). Geógrafo. Professor no Departamento de Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Coordenador do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Coordenador do Observatório da Região e da Guerra do Contestado – ORGC/UEL. Professor no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Rondônia – PPGG/UNIR. E-mail: ncfraga@uel.br

⁴⁶ Geógrafo. Doutorando no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia. Bolsista de Doutorado da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Código de Financiamento 001. E-mail: oliveiramartins.matheus@gmail.com

⁴⁷ Bolsista de Iniciação Científica pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná (Fundação Araucária - FA), no Laboratório de Geografia, Território Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL, pelo Programa Institucional de Apoio à Inclusão Social, Pesquisa e Extensão Universitária – PIBIS 2021/FA. Estudante no Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail: E-mail: fb_lima@hotmail.com



“HERE THE STONE IS BLACK” - HUMAITÁ, AMAZON TERRITORY OF THE RUBBER CYCLE, AT THE REGIONAL-NATIONAL ROAD NETWORK NODE

Abstract: The research had an objective to proceed with an analysis of the socioterritorial formation in the city of Humaitá, tracing information from the sociospatial formation process, in other words, and analyses since the genesis of the formal occupation of the current juristic-politic humaitense territory. The data brought up and analyzed displayed a constant populational growth since the occupation. The censitary data prove this growth in the latest census, with no indication of going down. The information regarding the delayed 2022 census is in the making all over the country. The studies that brought to the geographic analysis of Humaitá, allowing this mirroring over the reality lived in the city, were possible from the information in public data banks, since the Atlas Brasil, with other sources, such as IBGE, DATASUS among others, whose crisscrossing allowed the diagnosis intended, tracing a general scenery over the amazonian municipality.

Keywords: Amazonian Territory; Humaitá; Rubber; Transamazonian Highway.

A geografia brasileira seria outra se todos os brasileiros fossem verdadeiros cidadãos.

Milton Santos

Introdução: um território da borracha e o nó rodoviário

Da contradição, da complexidade e da unidade na diversidade, assim se apresentam a maioria dos espaços geográficos amazônicos, não seria diferente no município de Humaitá, neste território político-jurídico, socioambiental, econômico e cultural do Sul do estado do Amazonas.

“Aqui a pedra não é negra”, afinal, a palavra Humaitá vem de longe, não necessariamente do lugar ou da região estudada. Com mais de 60% de população parda, 3% negra e 3% indígena, o topônimo indígena é advindo do Tupi-guarani, e não de grupos indígenas da região, como os Torá, Tenharim, Parintintin, Pama, Arara ou Mura, permitindo aventure que a imposição do nome foi estabelecida a partir de algum lugar de poder no Centro-Sul do Brasil. Tal fato demonstra que a influência sobre a denominação deste município fora dada de fora para dentro. Tal assertiva corrobora com o fato de Humaitá ser um local de passagem quando do ciclo da borracha e, mais



tarde, além de meados do século XX, ele acaba se tornando um nó de rede regional nesta porção amazônica.

Um espaço ocupado por alguém em sua ação, torna-se território, isso acontece em Humaitá. O espaço vem antes do surgimento do território e o território se origina da ocupação da humanidade no espaço. Uma apropriação do lugar a partir de numerosos seres humanos, está automaticamente territorializando o ambiente físico tomando-o como pertencente desse espaço, afinal, território envolve pertença.

A construção de um território se dá a partir do poder, de diversas e inquestionáveis relações de poder. Ao se apoderar de um espaço, as pessoas estão formando um território que lhes servirá de proteção e uso para a subsistência - a produção e uso do território ocupado. Um lugar ocupado passa por transformações, é apropriado por um grupo que age e constrói territorialidade, como bem aponta Raffestin (1993). Isso não foi diferente na região onde se encontra o município de Humaitá, pois os primeiros habitantes a ocupar o espaço e a territorializar as mediações do rio Madeira, foram os povos indígenas, ou seja, os povos originários apresentados anteriormente e que não deram, de fato, o nome da localidade que mais tarde se tornaria sede municipal.

Esse espaço ganhou dinâmica pelas culturas dos povos que possuíam características únicas e coexistiam entre si, tanto que em 1888, devido a resistência indígena com a chegada de migrantes brasileiros, a localidade é transferida para o local em que se encontra hoje a sede, com o nome de Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Beem de Humaitá. Afinal, a região dominada por numerosos povos indígenas já era salpicada de caminhos abertos, moradias, coleta e produção de alimentos, além de farta caça, que permitiam o domínio da região, bem como sua utilização para a vida, marcada por modos de vida únicos, além das relações de poder que garantia o controle de terras e territórios, num amplo processo de uso do território.

Mas, a Humaitá amazônica, cuja homenagem se deve à passagem e vitória da frota Humaitá quando da guerra Brasil-Paraguai, que ocorreu com a conquista da poderosa fortaleza, em 25 de junho de 1868, esteve e está bem distante dos atos e fatos marcados pela mencionada guerra, em tempo, há um município homônimo no estado do Rio Grande do Sul, ampliando as contradições que envolve o nome do município estudado, quando se analisa o território enquanto



prática de uso a partir de uma territorialidade construída no lugar, cuja distância do Paraguai, é inegável, representada na Figura 1.

Figura 1 – Estudo para “Passagem de Humaitá”.



Fonte: Simioni (2022).

Para Bertha K. Becker (2010), o território é o espaço em prática, em uso. Os pensamentos de Raffestin (1980) estão fortes sobre o contexto de apropriação e noção do espaço em uso de suas limitações, enquanto a territorialidade é a ação dos seres humanos na interação com o espaço - o humano sendo o controlador do espaço - o poder intitulado a quem possui o território que pode controlar, cria, destruir, modificar o espaço.

Inicia-se então uma construção social sobre o lugar utilizado e transformado, no conjunto do território vivido pela população. Essa interação com a natureza, possibilita um avanço importante na ocupação geralmente representado pelos recursos naturais disponíveis, a exemplo da madeira para construção de moradia e ferramentas, frutas e animais para alimentação, e áreas



para produção e cultivo. Em todas essas atividades, geram conhecimentos do o espaço, na realidade, territorializando-o.

Segundo Haesbaert (2004), essa interação do território pode ter dois sentidos, sendo eles etológicos, estudo do comportamento social e o psicológico - o etológico sendo estudado o ambiente do espaço, o grupo social e seus hábitos.

Haesbaert (2004) distribui o conceito de território em três partes: político, cultural e econômico. A política está associada ao poder jurídico com suas delimitações, controles do Estado com suas leis. O Estado domina limites de um território e sua diferenciação com outros territórios de forma responsável ao lugar estabelecido. É nesse sentido de controle que Haesbeart (2004) coloca a política, Estado, como controladora, quando o ator que possui o poder do território. Mas o Estado não tem esse total domínio do território, pois em muitos casos, o Estado fica sem condições desse controle territorial, quando o grupo social possui força suficiente para autogestionar suas ações.

A cultural é uma apropriação do lugar como produto, domínio de um grupo, onde reside. A cultura estabelece suas leis, deveres e registros. Essa vivência do lugar e sua identificação do espaço utilizado. A terceira e última, sendo ela a econômica, como fonte de recursos naturais, que gera capital. A econômica está ligada tanto aos recursos que um espaço oferece, quanto ao trabalho que ali possa se desenvolver. Sobre os recursos em Humaitá, a fonte econômica territorial desenvolvida no século XIX, era a borracha. Proprietários de terras com seus seringais extraíndo esse recurso natural da região do Sul da Amazônia. O trabalho gera então um “embate de classes” que Haesbaert (2004) comenta que ser a relação do trabalhador e do empresário, sendo o capital-trabalho.

Para Milton Santos (1998), o território é mais que um lugar habitado, sendo constituído por meio de formas, e usado por objetos e ações - esses objetos técnicos, recebem informações de interesse da ação humana. Assim, esse uso do lugar, a exemplo de Humaitá pelos povos lá existentes, é um lugar de objeto caracterizado como uso de grande importância na organização, planejamento e vida sobre aquele território. Essas ações dão forma a esse objeto, a terra, como bem diria Santos (1998).



O território pode ser formado por quaisquer escalas, via de regra, estão envoltos pelas redes que formam e das quais fazem parte. Tais territórios, sempre possuirão características próprias, identidade e cultura, nas diferenças do espaço demarcado em poder político, cuja base se dá a partir da sociedade controladora. Essas divisões e subdivisões são formadoras de fronteiras e limites físicos espaciais, afinal, um território é, quase sempre, vizinho de outro território. Um território é vizinho de outro território, independentemente de suas características.

Nas discussões que envolvem a Amazônia, a Geografia, a Geopolítica e o Território, se faz necessária a diferenciação com a Geografia Política, pois esta trata de um ramo da Geografia que tem como objeto de estudo todas e quaisquer relações de poder, relacionadas aos fatos políticos. A Geografia Política se ocupou em examinar os fatos políticos relacionados ao Estado e sua relação com o território ao qual se encontra ligado, entretanto, busca-se atualmente uma multidimensionalidade dessa disciplina, no sentido de tratar como objeto de estudo relevante não apenas o Estado, mas outros atores sociais que exercem em diferentes medidas o poder sobre determinados territórios (Costa, 1992, p. 15-16).

O que importa ressaltar é que a relação espaço/poder é relação social por excelência, processo real que se expressa empiricamente sob várias formas e tipos e que tem um significado e uma relevância inquestionáveis para a sociedade, fato esse que não pode ser ignorado pela ciência social e pela geografia em particular (Costa, 1992, p. 27).

Seguindo, e em conformidade com Haesbaert (2007), ele avalia o território a partir de:

[...] uma construção histórica e, portanto, social, a partir das relações de poder (concreto e simbólico) que envolvem, concomitantemente, sociedade e espaço geográfico (que também é sempre, de alguma forma, natureza) (p. 42).

Claude Reffestin (1980) menciona que o espaço e o território não são termos equivalentes. O espaço é anterior ao território. O território se forma com o espaço e é resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático. Ao se apropriar de um espaço, o ator territorializa esse espaço, de maneira sempre incerta e conflitante. A produção de um espaço, o território nacional, espaço físico, balizado, modificado, transformado pelas redes, circuitos e fluxos que aí se instalaram, tais como as rodovias, os canais, as ferrovias, os circuitos comerciais e os bancários, as autoestradas e



as rotas aéreas, podem ser resumidas pelo autor como a prisão que os homens constroem para si (Fraga, 2017a, 2017b).

O território é, nesse sentido, parte de uma extensão física dos espaços, mobilizada como elemento decisivo no estabelecimento de um poder e controle. Por intermédio desse controle é possível a imposição de regras de acesso e de circulação, bem como a normalização de usos, de atitudes e comportamentos sobre esse espaço (Fraga, 2019 e 2006).

Poder e controle são coisas invisíveis e de certa maneira silenciosas, pois quando são percebidos, já se foi envolto por ambos no espaço e no território, no processo de produção deles. A produção do espaço é ação cotidiana do homem e aparece na forma de ocupação de um determinado lugar em momento histórico, em que a produção da cidade, por exemplo, aparece como manifestação espacial dos conflitos de interesses dos diversos agentes presentes nesse processo, o qual está associado ao desenvolvimento capitalista Fraga & Gonçalves (2011).

Porém, qualquer território convive com conflitos ligados a diversos interesses, tanto externos, quanto internos, isso faz parte das próprias relações humanas formadoras de territorialidades. No que se refere ao município de Humaitá, desde sua gênese até a atualidade, os conflitos são marcadores da própria construção social, enquanto sociedade territorializada. Do extenso território político-jurídico humaitaense, há que se considerar alguns elementos para seu entendimento mais profundo, dentre eles, os territórios culturais marcados por grande diversidade, sobretudo, aquela ligada aos povos indígenas, caboclos, ribeirinhos, etc., que coexistem com numerosos descendentes de migrantes advindos de diversos pontos do Brasil, mas com destaque para os nordestinos do ciclo da borracha. Milton Santos (1998, p. 16), reforça tais elementos conflitivos naquele espaço vivido, em comunhão com o próprio espaço global, mas de forma racionalizada, a partir de regras e objetivos diferenciados e estabelecidos pelo viver sobre o mundo perverso da globalização.

A área, em uma perspectiva associada ao meio físico (ambiente), em que Haesbaert (1997, p. 88), chama de territórios-zona, sendo dimensões zonais, a comunicação por fronteiras e delimitações com informações simbólicas do espaço em definição, sendo que o controle está ligado



as formas de comandos entre o poder hierárquico em meio ao elemento controlador, ou seja, a quem obedece ou aceita tais comandos.

No que se refere a territorialidade, imperativo estabelecer que ela se manifesta em todas as escalas, desde as relações pessoais e cotidianas, até as complexas relações sociais. Ela se fundamenta na identidade e pode reposar na presença de um estoque cultural que resiste à reapropriação do espaço, de base territorial, aponta Becker (2010) – a exemplo do território reappropriado de Humaitá pelos exploradores, comerciantes portugueses, desde meados do século XIX.

Um espaço ocupado, sendo território passa a obter cultura em grupo social. Cultura é o compartilhamento de conhecimento em um território, um grupo que faz pertencente. São modos e comandos específicos do comportamento da sociedade. Desta forma, surgem as tradições que são passadas de gerações e gerações. Os territórios subdivididos na região de Humaitá com suas diferenciações de culturas, formadores de grupos sócias como exemplo dos povos indígenas, cada povo com sua cultura.

“Um território não se define apenas enquanto um espaço apropriado simbolicamente, com a formação de uma identidade cultural/ territorial. Ele nasce na discussão sobre o domínio/controle político do espaço, especialmente a partir da formação dos Estados-nações, e se desdobra em íntima vinculação com elementos geográficos como fronteiras e redes, cujo papel é mutável conforme o período histórico analisado.” Haesbaert (1997, p. 41).

A chegada dos seringueiros que se transformam em mão de obra extractiva florestal, faz com que tais trabalhadores gerem transformações territoriais significativas no Sul do Amazonas, trazendo novas tradições, geram novas territorialidades culturais. Os nordestinos, carregando a cultura de outro lugar, acabam por se misturar com os habitantes autóctones, ou seja, principalmente com os povos originários mencionados nesta pesquisa, assim como com portugueses que tempos antes havia explorado a região e, mesmo, se estabelecido nela, além, é claro, posteriormente, com a inserção de outras influências trazidas de outros cantos do Brasil, diversificando, ainda mais, o território, gerando uma cultura mais ampla e híbrida.



Essa carga cultural complexa que se pode verificar em Humaitá, dando-lhe uma formação territorial com diversidades de costumes, demonstra o quanto imperiosa as transformações vivenciadas por um país, sendo possível de se verificar um país dentro de um país, brasis dentro do Brasil, parafraseando Milton Santos.

É a partir dessas concepções que o indivíduo em constante e ininterrupta construção sociocultural e socioterritorial identifica a si mesmo, um fator de identidade de compreensão do “eu” em um determinado grupo social, sendo que é a partir de tais rationalidades, que o indivíduo forma sua identidade.

Paul Claval (1999) assenta a diversidade brasileira como reflexo de multiplicidades dos ambientes naturais, a partir de um Brasil com vários cenários, etnias, climas. Não seria tanto os elementos naturais em contribuição da cultura brasileira, mas o cenário de tradições. Afinal, o país se tornou em um dizimador de indígenas, cuja herança mais antiga advém da colonização que se iniciou, oficialmente, a partir do Nordeste – a eliminação indígena se deve ao fato da incorporação de novas terras para que seguem sendo territorializadas a partir da lógica ocidental-europeia.

A sociedade brasileira tem como costume enaltecer colonizadores, exploradores, pessoas que abriram novos caminhos sobre territórios milenarmente organizados pelos povos originários que habitavam o atual território político-jurídico nacional, havendo toda uma romantização sobre o processo da colonização a partir da entrada dos estrangeiros, em detrimento da cultura milenar existente sobre as terras brasileiras. Tais elementos constitutivos da nação, estão envoltos pela lógica da civilização construída pelo que veio de fora, enquanto que os que habitavam o território milenarmente, são alçados ao título de selvagens, portanto não civilizado. Essa é uma situação nunca vencida quando se busca entender o processo de formação socioterritorial brasileira – a luta entre o arcaico (daqui) e o moderno (de fora).

Humaitá, território onde a *pedra não é negra*

O município de Humaitá está localizado no Sul do estado do Amazonas, fazendo divisa municipal com Porto Velho (RO) e a cidade de Manicoré (AM), possuindo um território



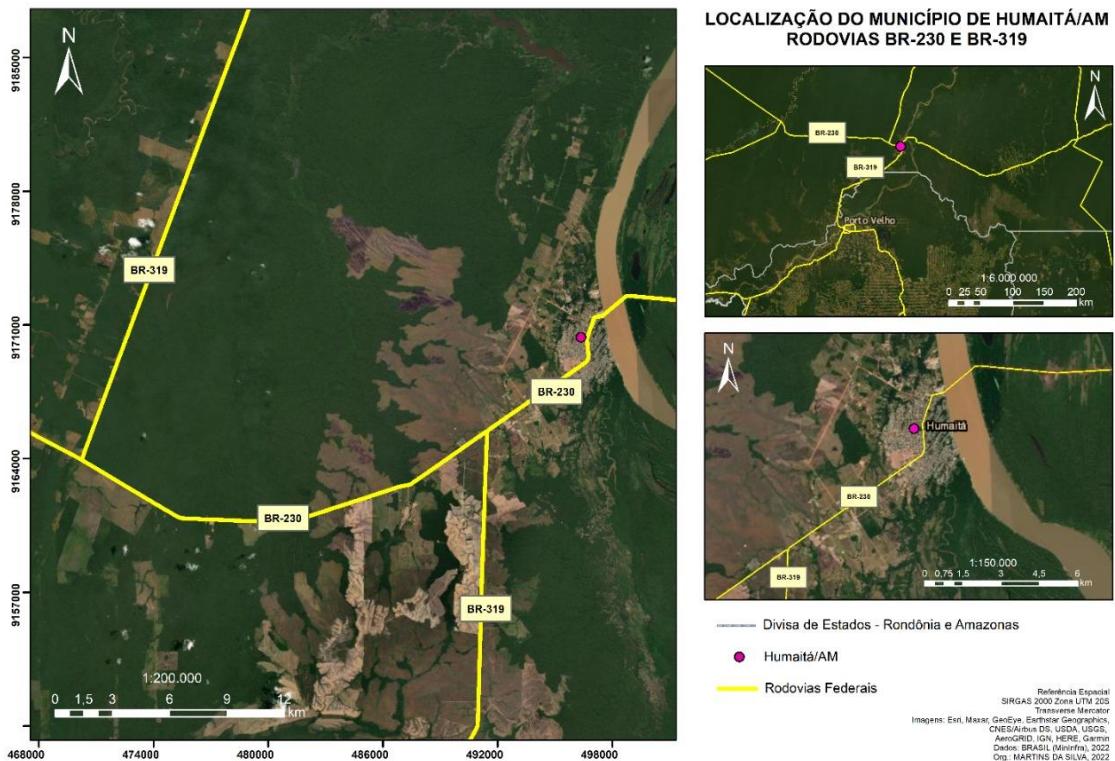
econômico abundante em recursos naturais, cujo meio ambiente é relativamente protegido pelas demarcações de terras (territórios) indígenas.

A formação socioterritorial de Humaitá está envolta principalmente pela história da borracha. No século XIX, o Brasil passou por muitas migrações internas em busca de recursos naturais, ou pelo fato de fugir da pobreza que se alastrava em algumas regiões, notadamente, no Nordeste. Estima-se que meio milhão de nordestinos migraram para Amazônia em busca de trabalho nos seringais, isso a partir das estiagens, da fome, das doenças e da “escassez” de terras na região Nordeste, além do incentivo do Governo Nacional, que transformaram as migrações em um refúgio para a falta de políticas públicas mitigatórias dos problemas de desenvolvimento regional, sobretudo no Nordeste.

Empresários começam a explorar os recursos que a Amazônia apresentava, isso se deu a partir do que ficou convencionado ciclo da borracha, por volta de 1850, se caracterizando ela, como a atividade econômica, a que mais usou dos recursos da Floresta, com várias instalações em seringais. (Silva e Silva, p. 5)



Figura 2 – Mapa de localização de Humaitá, com destaque para o nó de rede entre as BRs 230 e 319.



Fonte: SILVA, M. M. (2022).

Os primeiros habitantes da região onde se encontra o município de Humaitá são os povos indígenas que se distribuíam entre os principais rios da região. Alguns missionários Jesuítas já haviam explorado a região, mas com pouco êxito - Humaitá antes da chegada dos seringueiros, já havia sido territorializada pelos povos originários. Dentre esses, situam-se nas margens do Rio Maici (Torá), Rio Marmelo (Tenharim) e Rio Madeira (Parintintin, Pama, Arara e Mura), sendo que a divisão e limites territoriais desses povos originários podem ser delimitados por meio da cultura de cada povo em sua diferenciação e dos recursos disponíveis, além da sua produção e consumo das suas territorialidades. (IBGE Cidade, 2022)

Com a expansão e exploração da Amazônia, a borracha chamou atenção de empresários que passaram a extraírem essa riqueza natural da Floresta, a exemplo da borracha que abriu novos



caminhos para o chamado desenvolvimento nessa porção do Sul do Amazonas. O Comendador português José Francisco Monteiro, colonizador/fundador da cidade de Humaitá, se tratava de um comerciante que teve passagens por São Luís do Maranhão e Belém do Pará, no qual formou sua fortuna até migrar para a região. Monteiro, possuía um seringal onde instalou-se no Sítio Pasto Grande, próximo ao Rio Preto, e tinha outros tipos de comércio, ele chega na região no final da década de 1860, desde caixeiros a seringalistas: portugueses comerciantes no rio Madeira (Truzzi e Leal, 2016, p. 2).

Humaitá era um distrito que pertencia ao município de Manicoré, até 1888, com os constantes ataques e conflitos registrados com os Parintintins, transferiu seu comércio para onde hoje está localizada a cidade de Humaitá, quando é fundada a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Beem de Humaitá, passando a condição de vila.

“O comendador foi obrigado a se deslocar devido aos ataques constantes dos índios Parintintins. Num desses ataques, consoante descrição do Relatório de Presidente de Província do Amazonas, no dia do ataque, 3 de junho de 1869, estavam no barracão da família do seringalista José Francisco Monteiro, Anna Thereza d’Almeida, de 60 anos de idade, Suzana Francisca do Rosário, José Gonçalves Ferreira, Basílio Antônio Rodrigues, Pedro Antônio Ferreira d’Assumpção, Angelica Ferreira, Catharina Conceição e o “menor”, designado apenas como Manoel.” (Truzzi & Leal, 2016, p. 3).

Em 1889, é criada a Comarca de Humaitá, e em outubro de 1891, tornou-se oficialmente município. O topônimo Humaitá é de origem indígena e seu significado é: Hu = negro, ma = agora e itá = pedra = a pedra agora é negra, porém de origem Tupi-guarani, e não de um grupo étnico indígena regional, como mencionado anteriormente.

No que concerne a questão econômica, o Seringal da família Monteiro teve grande importância na construção da cidade, associado as migrações de nordestinos que serviam a empresários como Monteiro, um explorador de borracha em acesso - alguns destes migrantes eram chamados de caboclos, faltou que demanda maiores análises futuras para entender sua origem de fato. Há que se mencionar os incentivos governamentais associados as estiagens que atingiam o Nordeste naquele período, facilitando a migração para a Amazônia, diminuindo a pressão sobre governantes regionais. (Truzzi & Leal, 2016)



O município é banhado pelo rio Madeira (Figura 2), um dos principais rios da bacia Amazônica, sendo ele de grande importância para o deslocamento do povo amazônico, assim como da riqueza retirada da região, desde antes do século XIX, cuja região se tem o registro dos primeiros conflitos e interesses pela borracha retirada da grande Hileia.

Figura 2 – Rio Madeira, orla de Humaitá, estado do Amazonas



Fonte: Fraga, N. C. (2013).

Hoje, o município de Humaitá faz conexões interestaduais a partir da passagem de importantes rodovias pelo seu território, com destaque para a BR 230 (Transamazônica) e a BR 319, fazendo deste município, um nó de rede logística, mesmo com todas as precariedades encontradas nas rodovias do Norte do Brasil.



A Transamazônica (BR 230), atravessa a sede municipal, conectando-se com a BR 319, esta última asfaltada, ligaendo Humaitá até Porto Velho, e claro, até Manaus, pois a rodovia em questão, liga a capital rondoniense até a capital manauara. Já a Transamazônica segue até o município de Lábrea, são 217 km que a separa de Humaitá. Partindo do litoral nordestino, em Cabedelo, no estado da Paraíba, até Lábrea, esta rodovia percorre 4.178 km, sendo que na sua ampla maioria, as condições de tráfego são quase impraticáveis, devido ao estado da via, assim como as condições climáticas regionais. Na figura 3 é possível observar o fim do asfalto na BR 230 na saída da cidade de Humaitá, demonstrando que a partir dela, os viajantes, assim como os produtores da riqueza regional, enfrentam centenas de quilômetros de estrada de chão batido, entre poeira e lama, conforme o período do ano – o inverno e o verão amazônico determinam tais condições.



Figura 3 – Rodovia Transamazônica (BR 230), na cidade de Humaitá.



Fonte: Fraga, N. C. (2013).

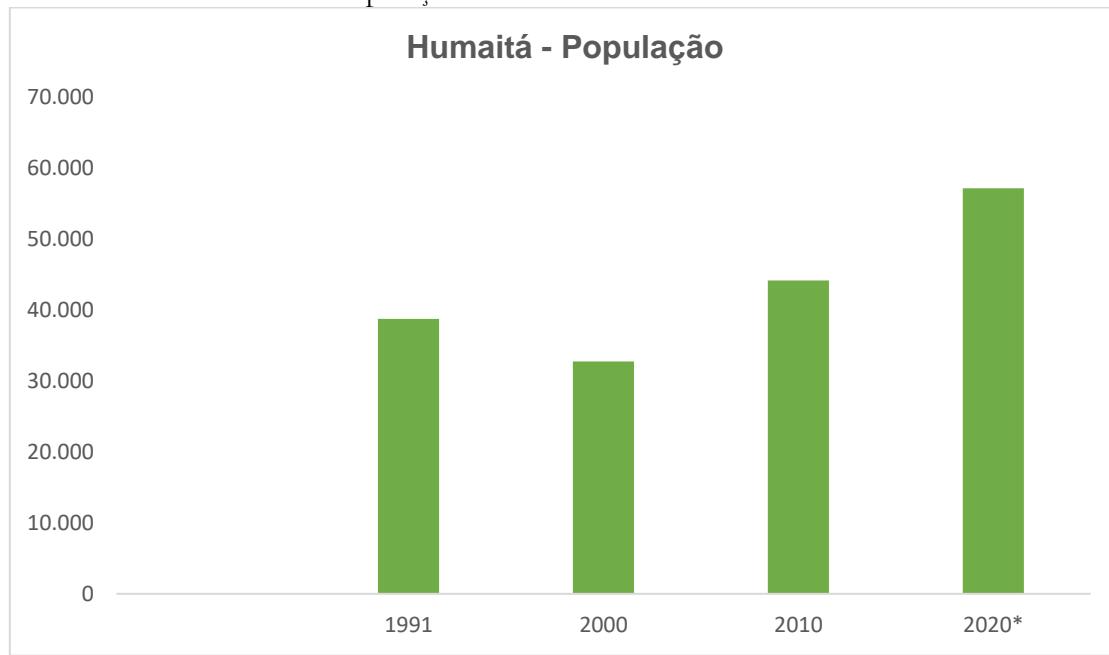
Essa travessia da rodovia BR 230, pelo município, é um dos fatores de grandes conflitos entre os povos indígenas e os madeireiros.

Já o perímetro urbano de Humaitá possui uma área de 8.631 km², enquanto que seu território político-jurídico possui 33.111,143 km², sendo quase quatro vezes maior que a zona urbana. Tal território é partilhado, ainda, por reservas florestais e terras demarcadas de grupos indígenas. A população total que ocupa esse vasto território é de 57.165 habitantes (IBGE, 2022), enquanto que o Censo de 2010, apontava uma população residente era de 44.227, o que demonstra, mesmo que por dados preliminares, um crescimento considerável.

O Gráfico 1 permite observar a dinâmica populacional humaitaense entre os censos de 1991, até os dados preliminares (estimativas) lançados em 2021.



Gráfico 1 – População absoluta de Humaitá entre 1991 e 2021



Os registros sobre a população humaitaense apontam uma queda entre 1991, com 38.792 habitantes, e 2000, quando se registra uma queda de 15%. Em 2010, ocorreu uma elevação considerável em comparação com os dados levantados no censo de 2000. A estimativa de projeção populacional de 2021, cujo censo se encontra em andamento, em 2022, apontam para uma população estimada de 57.195 pessoas, demonstram um aumento constante desde o censo de 2000.

Importante mencionar o papel que teve a migração promovida a partir da construção da BR 230, a Transamazônica, logo na primeira década de 1970, em pleno governo autoritário, que além da rodovia, propunha outras infraestruturas para o “desenvolvimento” do Norte do país, incluindo a construção de hidrelétricas, outras rodovias, ferrovias, pontes e portos.

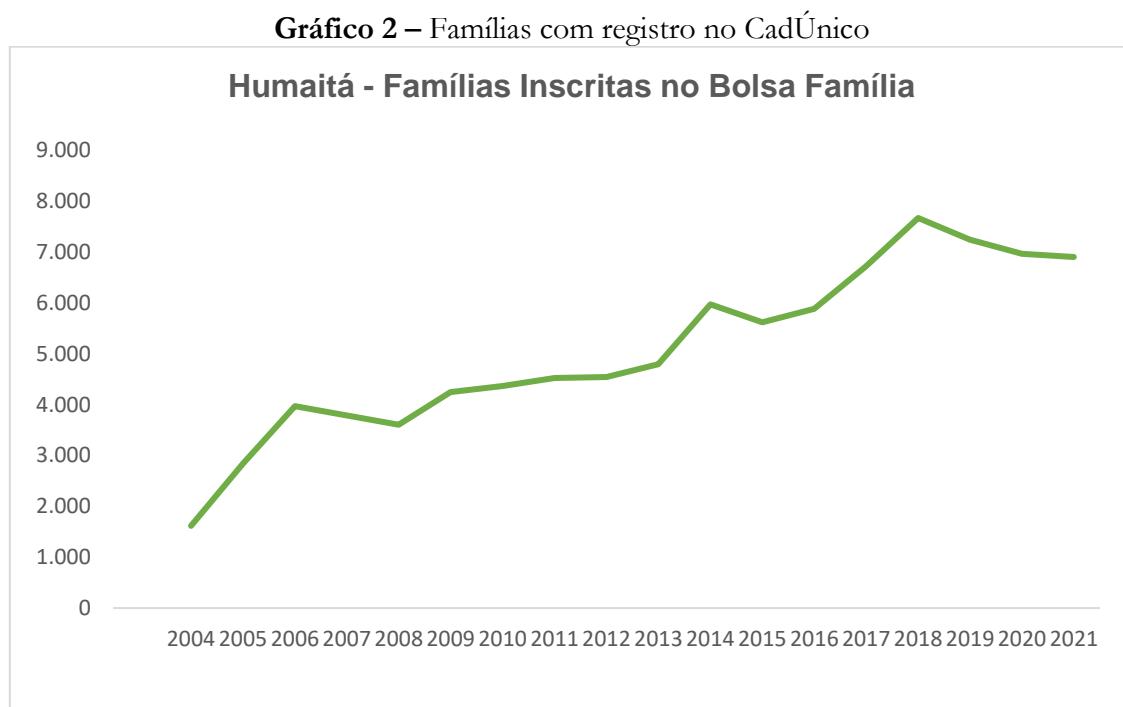
Mas, a BR 230 era o mais ambicioso do regime militar. O cerne da questão, desejava a interligação direta entre o Norte ao Nordeste do Brasil, por meio de uma única rodovia, iniciando em Cabedelo, no estado da Paraíba, indo até o extremo da fronteira Oeste amazônico, mas a



rodovia, que ainda se encontra entre as mais precárias do país, alcançou apenas o município de Lábrea, não conseguindo avançar dele, pois o regime foi fundado, em 1985.

Essa migração iniciada no século XIX e incrementada pelo regime autoritário no século XX, é responsável pela ampliação populacional não apenas em Humaitá, mas em todo o eixo da BR 230, mas o fator do incremento populacional não incide sobre a melhoria da qualidade de vida da população que foi viver na região.

Em Humaitá, por exemplo, os índices de desenvolvimento humano são baixos, passíveis de serem verificados no número de famílias registradas no Cadastro Único (CadÚnico), com quase 8 mil famílias cadastradas em 2018, conforme se observa no Gráfico 2.



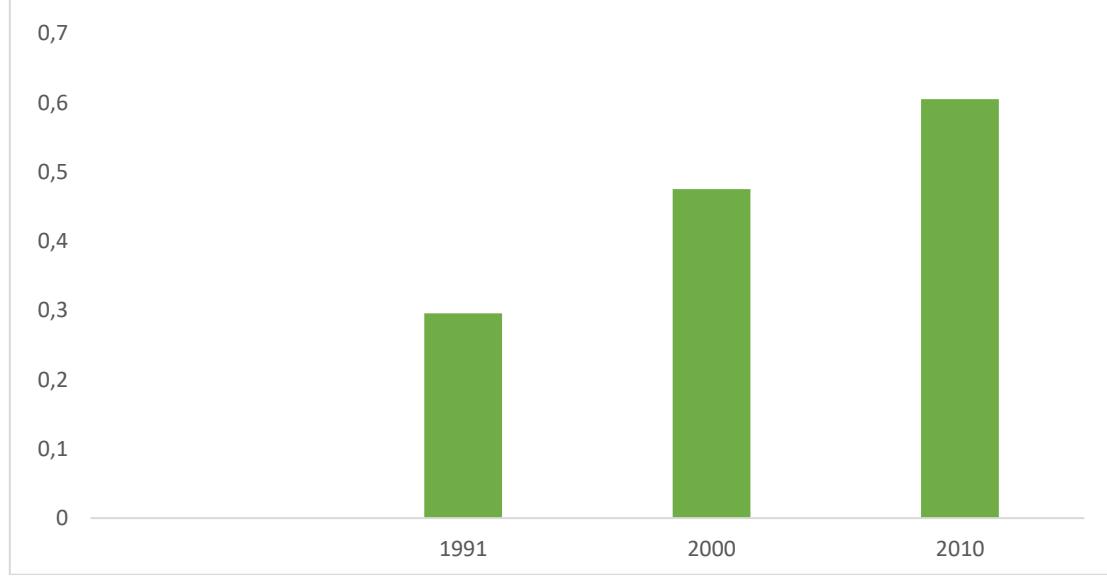
No que concerne ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, em 1991, Humaitá apresentava um índice baixíssimo, de 0,296, sendo que no censo de 2000, há quase a duplicação desse índice 0,475 e, em 2010, alcança 0,605, uma relativa melhoria, porém, muito abaixo do nível



brasileiro, e extremamente baixo se comparado aos índices do Centro-Sul do país, conforme se observa no Gráfico 3.

Gráfico 3 – Índice de Desenvolvimento Humano, Humaitá

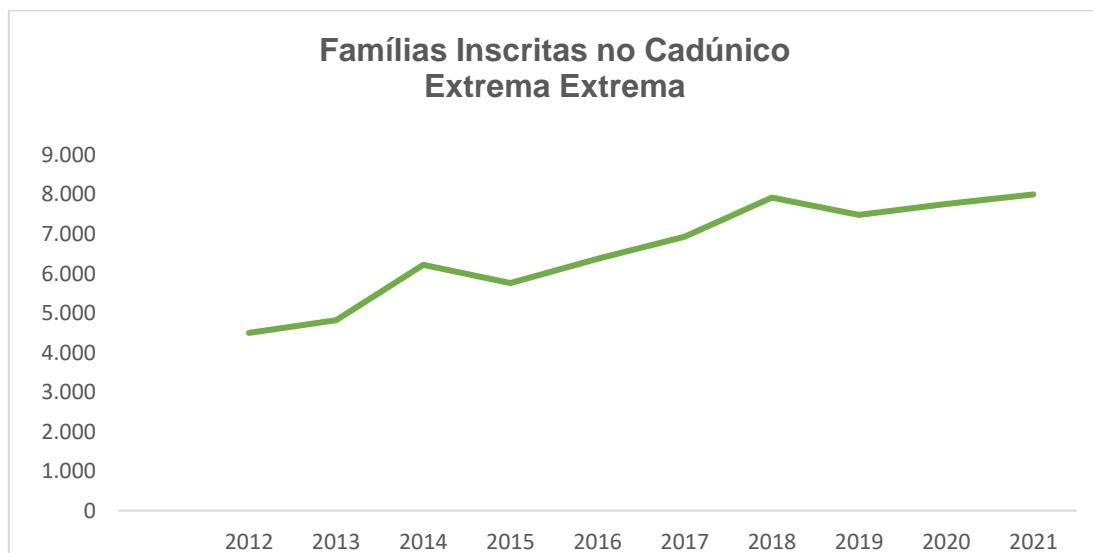
Humaitá - IDHM



Os baixos Índices de Desenvolvimento Humano no município de Humaitá refletem sobre a população em condição de extrema pobreza. São mais de 8.004 famílias em extrema pobreza, o que representa 26.413 habitantes, no censo de 2010 (Gráfico 4) Com uma população de 44.227, em 2010, o índice de pessoas em situação de extrema pobreza ultrapassava a metade da população total municipal.



Gráfico 4 – Famílias em extrema pobreza, Humaitá, Amazonas



Fonte: Atlas do Brasil (2022)

O Gráfico 4 demonstra haver uma proporção mais do que significativa da população de Humaitá na extrema pobreza, pois sendo um município secular, era esperado que tais índices fossem menores, havendo políticas públicas nas mais diversas escalas, gerando renda, trabalho e riqueza para a população.

Para melhor se entender o significado disso, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) considera a população que vive na linha de extrema pobreza, os critérios estabelecidos pelo Banco Mundial, que abrange pessoas que sobrevivem com menos de US\$ 1,90 por dia, ou seja, com menos de R\$ 155 per capita por mês, isso conforme a cotação e a metodologia utilizadas na síntese analítica empregada. Isso demonstra ainda, que quase 24.500 pessoas fazem parte dessa categoria de cidadãos no município, um número demasiado elevado mesmo para a realidade brasileira.



Considerações finais – para além da pedra preta

Esta pesquisa teve como objetivo proceder análise sobre a formação socioterritorial do município de Humaitá, traçando informações a partir do processo de formação socioespacial, ou seja, uma análise desde a gênese da ocupação formal do atual território político-jurídico humaitaense. Os dados levantados e analisados demonstraram haver um crescimento populacional relativamente constante desde a ocupação, cujos dados censitários comprovam esse crescimento nos últimos censos, sem indicativos de diminuição. Há que se aguardar os dados do censo sendo realizado atrasado, em 2022, que está em curso neste momento em todo o país.

Os estudos que levaram até as análises geográficas de Humaitá, permitindo esse espelhamento sobre a realidade vivida neste município, se deram a partir de informações de bancos de dados públicos, desde o Atlas Brasil, passando por outras fontes, tais como o IBGE, o DATASUS etc., cujos entrecruzamentos permitiram o diagnóstico que se pretendia, ou seja, traçar um panorama geral sobre essa municipalidade amazônica.

Os dados históricos levantados, supriram as informações sobre o processo de ocupação regional, desde a brevidade de estudos sobre os povos originários, até o processo de ocupação humana que se deu por meio de ciclos de migrações, iniciados no século XIX, com o advento da borracha, chegando até a construção da rodovia BR 230, a Transamazônica, e a BR 319, estradas que se encontram nos domínios territoriais humaitaenses, tornando-a, um nó de rede logístico-rodoviária no Sul do Amazonas, cujo impacto sobre a realidade socioeconômica e cultural, é inquestionável, incluindo aqui, os conflitos gerados por tais vias no processo de desmatamento, grilagem de terras, entre outros fatores.



Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ) e Bolsa de Iniciação Científica pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná (Fundação Araucária - FA), pelo Programa Institucional de Apoio à Inclusão Social, Pesquisa e Extensão Universitária – PIBIS 2021/FA.

Referências

- COSTA, W. M. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: EDUSP, 1992.
- BECKER, B. K. Novas territorialidades na Amazônia: desafio às políticas públicas. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Ciências Humanas, Belém, v. 5, n. 1, p. 17-23, jan.- abr. 2010.
- CLAVAL, P. Reflexões sobre a Geografia Cultural no Brasil. Rio de Janeiro: **Revista Espaço e Cultura**, UERJ, RJ, N.8, p7-29, AGO/DEZ, 1999.
- FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie**: os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: Flamarion Duarte Alves, Sandra de Castro de Azevedo, Estevan Leopoldo de Freitas Coca, Ana Rute do Vale. (Org.). A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea. 1^aed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.
- FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado**: uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.
- FRAGA, N. C. **Território e Silêncio**: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017a, p. 73-90.
- FRAGA, N. C. **Territórios e Fronteiras**: (Re)arranjos e Perspectivas. Florianópolis: Editora Insular, 2017c.



FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.

HAESBAERT, R. **Des-territorialização e identidade, a rede “gaúcha” no Nordeste**. Niterói-RJ: Editora da Universidade Federal Fluminense – EDUFF, 1997.

HAESBAERT, R. **O Mito da Desterritorialização**. Do “fim dos territórios à multiterritorialidade”. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT, Rogério; LIMONAD, Ester. O território em tempos de globalização. **Etc., Espaço, Tempo e Crítica, Revista Eletrônica de Ciências Sociais Aplicadas e outras coisas**, p. 42, 2007.

IBGE CIDADES. **Humaitá, Amazonas**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/humaita/panorama>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O. Sistemas Geográficos e Geopolítica da Amazonia. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 97-108, 2014.

LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. **Revista Eletrônica Mutações**, v. 5, p. 002-011, 2014.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; ALVES, S. C. O.; SILVA, I. O. Geopolitics. In Amazon Geographic System in XXI Century. **Global Journal of HumanSocial Sience: F Political Science**, v. 14, p. 20-30, 2014.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia de Poder**. Tradução Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática. 1993.

SANTOS, M. e SOUZA, M. A. A. e SILVEIRA, M. L. **Território: Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Editora HUCITEC – ANP, 1998.

SILVA, A. G. e SILVA, J. C. Seringueiros na Amazônia. **Anais do II Colóquio Nacional do NEER - Espaços Culturais: Vivência**. Universidade Federal de Rondônia. Porto Velho. 2007.

SIMIONI, A. P. C. **Estudo para Passagem de Humaitá**. Disponível em: <<https://museuvictormeirelles.museus.gov.br/exposicoes/longa-duracao/arquivo/victor-meirelles-construcao/obra-em-perspectiva/estudo-para-passagem-de-humaita/>>. Acesso em: 11 de agosto de 2022.



TRUZZI, O.; LEAL, D. **De caixeiros a seringalistas**: portugueses comerciantes no rio Madeira. (2016). Disponível em: <<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/viewFile/2166/212>> Acesso em: 23 de agosto de 2022.



AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

Nilson Cesar Fraga⁴⁸

Matheus Oliveira Martins da Silva⁴⁹

Heloísa Fernanda Muniz Silva⁵⁰

Resumo

O presente artigo versa sobre os dois principais determinantes no desenvolvimento socioeconômico da região amazônica, sendo eles o extrativismo vegetal, especialmente o da borracha (até a primeira metade do século XX), e o Programa de Integração Nacional, assinado pelo então presidente, Emílio Garrastazu Médici. Naquele contexto, o governo almejava alavancar o Norte/Nordeste do Brasil, com uma ligação nacional e continental, possível por meio da construção da Rodovia Transamazônica (BR-230). Este estudo, que enfatiza Lábrea, último município da BR-230 e resultado tanto do Ciclo da Borracha quanto da construção da rodovia, detém um longo histórico de migrações nordestinas, as quais pretendiam povoar a região Norte e suprir a escassez de mão-de-obra, mas que, de certa forma, determinaram seu desenvolvimento tardio e estático. Hoje, as atividades econômicas de Lábrea concentram-se nas mãos dos descendentes de um migrante cearense e, por isso, o município foi apelidado como “cidade dos Bodes”, numa alusão a monopolização da economia regional, ou seja, na acumulação de negócios atrelados a uma só família. Assim como não se pode dissociar as ondas migratórias na formação da identidade sociocultural dos municípios amazonenses, outro ponto indispensável é a questão indígena: população autóctone que sofreu um cruel trucidamento, cujas consequências permanecem e se multiplicam sobre aquele território até os dias atuais. Considerando as eventualidades, o objetivo do artigo é apresentar o subdesenvolvimento amazonense e as consequências na qualidade de vida dos moradores do município de Lábrea. São analisados dados coletados a partir do sistema de disposição de informações para pesquisadores do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dados da Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação (SAGI) e do

⁴⁸ Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ). Geógrafo. Professor no Departamento de Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Coordenador do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Coordenador do Observatório da Região e da Guerra do Contestado – ORGC/UEL. Professor no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Rondônia – PPGG/UNIR. E-mail: ncfraga@uel.br

⁴⁹ Bolsista de Doutorado da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Código de Financiamento 001. Geógrafo. Doutorando no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia. Membro do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL E-mail: oliveiramartins.matheus@gmail.com

⁵⁰ Bolsista de Iniciação Científica da Universidade Estadual de Londrina, no Laboratório de Geografia, Território Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Estudante do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail: heloisamunizz@uel.br



Atlas Brasil, que permitiram traçar um diagnóstico com informações sobre população, os índices de desenvolvimento humano, os de pobreza e extrema pobreza e programas de auxílio social.

Palavras-chave: Lábrea, Transamazônica, Ciclo da Borracha, Monopólio econômico.

EXTRACTIVIST PRACTICES AND THE CONSTRUCTION OF THE TRANSAMAZON HIGHWAY AS DETERMINANTS IN THE DEVELOPMENT OF THE MUNICIPALITY OF LÁBREA, IN AMAZONAS

Abstract

The following paper studies the two main determinants in the socioeconomic development of the amazon region, the plant extractivism, especially the rubber (until the first half of the XX century), and the National Integration Program, signed by Emílio Garrastazu Médici, the president at the time. In that context, the government had plans to leverage the North/Northeast regions in Brazil, with a national and continental link, possible through the construction of the Transamazonian highway. This article emphasizes Lábrea, the last city of the BR-230, and the result of not only the Rubber Cycle but also the construction of the highway, withhold a long background of northeast migrations, which intended to populate the North region and make up for the shortage of hand labor, but that in a certain way, determined your late e static development. Today, the economic activities of Lábrea concentrate in the hands of a cearense migrant, and because of that, the city got the nickname "Cidade dos Bodes", with an illusion about the monopolization of the regional economy, in other words, in the accumulation of business tied to only one family. As much as the migratory waves cannot be dissociated in the sociocultural formation of the amazons' cities, another indispensable matter is the native one: autochthonous people with cruel slaughter in its history, which consequences remain and multiply in that territory until today. Considering eventualities, the goal of this article is to present the Amazonians underdevelopment and the consequences in the quality of the population of Lábrea lives. The data analyzed are mainly collected from a informational disposal system for researchers of the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), data from the Secretary of Evaluation and Information Management (SAGI) and Atlas Brasil, which allowed to trace an diagnosis with information about population, human development index, poverty and extreme poverty, and social aid programs.

Keywords: Lábrea; Transamazonian highway; rubber cycle; economic monopoly.



O tempo somente é porque algo acontece, e onde algo acontece o tempo está.

Milton Santos

Introdução: extrativismo na Amazônia - a importância do Ciclo da Borracha como antecessor da construção da rodovia Transamazônica

A longo prazo, o *extrativismo* não se estabelece como base sólida na economia regional. O monopólio econômico da borracha, que tem fim em meados de 1912, escancara a falha no desenvolvimento do Amazonas e do norte do país como um todo, sendo essa defasagem oriunda da grande porção territorial amazônica, mas de população esparsa, analfabeta e de práticas semi-isoladas e primitivas, praticante de agricultura nômade. As circunstâncias citadas somam-se a falta de ordenamento político, social e econômico, sintetizadas na inexistência de investimento como principal causa da manutenção de técnicas lentas de retirada do látex, impedindo o fortalecimento do extrativismo enquanto economia firme na região.

Outrora a procura mundial por borracha tenha sido direcionada para a floresta sul-americana, os ingleses começam a disseminar sementes de seringueiras por outros continentes, aniquilando o monopólio amazônico. A partir desse fato, em 1913 a produção asiática supera a produção brasileira, sendo um indício concreto da decadência progressiva da coleta de látex no país. Dentre as vantagens de investir na Ásia, destaca-se: a localização dos seringais, que eram mais próximos ao porto, e a manutenção mais barata das plantações; essas questões maximizavam o lucro e afloravam o interesse estrangeiro sobre o sudoeste asiático. Por conseguinte, os benefícios que essa nova localização de plantio proporcionava aos investidores norte-americanos e europeus afasta-os de Manaus (AM) e de Belém (PA), decretando o fim do período de glória da borracha brasileira em 1910.

E é justamente nesse cenário que o colapso dos dois estados, Amazonas e Pará, em que a produção de borracha era predominante, enfim chega: entre 1913 e o início da Segunda Guerra Mundial, Manaus, recém estabelecida enquanto metrópole e contemplada com ferrovias, teatros, e



uma próspera infraestrutura urbana, torna-se cidade-fantasma na década de 1920. O período é propício para a retirada de empresas europeias da capital amazonense, as mesmas que, até então, mantinham escritórios ali e sustentavam parte do comércio local, que contemporaneamente fecha às portas. A borracha representou, desde 1898 até 1912, 20% do valor referente a exportação, e sua relevância nacional possibilita o financiamento da República no Brasil, com sede no Rio de Janeiro. Contudo, o fato da borracha ser o produto responsável por impulsionar a economia brasileira por mais de uma década, a mercadoria não proporciona a capital do Amazonas um futuro desenvolto e seguro, lhe condenando ao esquecimento:

Mas os governantes da República Velha não mostraram nenhuma gratidão por isso e deixaram a Amazônia voltar para a sonolenta modorra do abandono, depois da queda dos preços da borracha no mercado internacional. A mentalidade reinante continuava sendo a predatória, a Amazônia era vista como um quintal, de onde deveria ser saqueado o máximo possível. (Lessa, 1991, p. 35).

Com o fim do *Ciclo da Borracha*, as lavouras ganham espaço na região. Montenegro alega que mesmo com a transição e com a chegada das novas atividades, elas continuam sob “mentalidade predatória”, e que a pecuária também segue essa mesma lógica. Considera que o mercado regional é insuficiente, ao mesmo tempo em que reconhece a dificuldade de transporte de mercadorias (antes da rodovia), em que os interioranos estavam inseridos em uma economia de pré-capitalismo. Nesse sentido, tece críticas às práticas de avimento, apontando como principal fator que impossibilita a modernização das técnicas de produção, culminando na péssima condição de vida da população rural do Amazonas (Montenegro, 1966).

Ainda, Montenegro (1966) comprehende que a colonização dispersa condiciona o avimento, pois impede a formação de núcleos urbanos e reprime a expansão industrial. O escritor faz um recorte da alegação de Euclides da Cunha, avaliando que o “seringueiro realiza uma tremenda anomalia: é o homem que trabalha para se escravizar”, fazendo menção às referidas práticas a que eram submetidos, chefiados por grandes exportadores e comerciantes, seus “patrões”, no sentido informal. Depois de apontar os principais erros socioeconômicos, o autor acredita que o desenvolvimento da Amazônia está fadado ao “mito da riqueza florestal” e da



“melhor borracha do mundo”, ou seja, ao extrativismo vegetal, e que a população ainda vive com os “olhos no passado, sonhando com o esplendor do período de 1850-1910”.

Vicentini (2004), com base nas considerações de outros autores, explica o sistema de aviamento na Amazônia enquanto fornecimento de mercadorias a crédito, como um serviço subdividido em níveis: o aviador de nível mais baixo provê ao extrator os meios para realização do trabalho e alguns bens de consumo e, raras vezes, pequenas quantidades de dinheiro. Como forma de pagamento, lhe era direito a produção extrativa. O aviador era responsável por fixar os preços dos bens, acrescidos de juros extras. Todavia, esse aviador era *aviado* por algum outro, que também lhe cobrava juros altos. Por fim, no topo da “pirâmide” estavam as empresas exportadoras, que concentravam renda a partir dessa cadeia e da aplicação dos juros extras, ao mesmo tempo em que lucravam com o rebaixamento do preço local da borracha.

A Segunda Guerra Mundial faz com que os alemães cessem as parcerias da Europa e dos Estados Unidos com a borracha da Ásia, redirecionando os investidores estrangeiros para a região da Amazônia. O período de destaque amazônico é, quase sempre, acompanhado da migração nordestina, ocasionada por secas, recorrentes, no Nordeste. Especificamente essa economia extrativista, cerne nortista por décadas, foi o agente responsável por povoar a região e, os migrantes, que buscavam sobreviver às custas dos seringais, no período áureo da borracha, chegaram em bom momento para disponibilizar sua mão-de-obra.

A procura por seringais distantes promove, segundo Vicentini (2004), tanto a criação das cidades quanto a construção de estradas de ferro. As novas estradas, novamente, acarretam ondas migratórias sobre o território amazonense. Ainda, a Rodovia Transamazônica no Pará, na década de 1970, expande a rede de cidades e é responsável pelo renascimento de antigos núcleos, como Santarém. Essa massa de população itinerante ou transitória se estabelece no entorno da rodovia Transamazônica e a demanda, cada vez maior, por recursos da floresta, faz nascer o interesse em melhorar o fluxo (rodoviário), pretendendo facilitar a retirada de materiais, ou seja, a exportação. Portanto, quando se fala em plano de integração nacional, subentende-se que a intenção do governo brasileiro era, sobretudo, favorecer seus próprios interesses, que abarcava também a intencionalidade estrangeira, disfarçada de desenvolvimento e colonização.



Território, fronteira, espaço, identidade e cultura: as inúmeras produções e reproduções culturais sobre a Amazônia.

Analizando o conceito de fronteira por meio das considerações de Velho (1976), Becker pondera que a fronteira tem como característica não ser um espaço inteiramente estruturado, além da complexidade política que a construção histórica acarreta, trata-se da soma das relações sociais e da forma de apropriação do território. Para ela, define-se a fronteira a partir da estruturação do espaço. Fabiano Maisonnave, na reportagem “Transamazônica: crime e abandono” publicada pela Folha de São Paulo, em 2016, ao falar sobre fronteira, afirma que Lábrea é “uma das mais novas e devastadoras fronteiras de desmatamento na Amazônia”.

Raffestin, embasado na concepção foucaultiana, comprehende que o espaço é anterior ao território. Dessa forma, o espaço se “territorializa” a partir de um ator sintagmático, escancarando as relações de poder por meio da projeção do trabalho, e considerando o território como produto das relações sociais que acontecem no espaço. Em outras palavras, considera que a interferência humana é o principal fator de mudança: “O espaço é a “prisão original”, o território é a prisão que os homens constroem para si.” (Raffestin, 1993, p. 143-144).

Para Lefébvre, o Estado detém funções de controle, hierarquização e regulação. Becker avalia que a expansão da fronteira amazônica foi possível no final do século XX, com a implantação das relações de capital-trabalho interligada ao interesse do capital industrial e financeiro, materializada pelo Estado de Lefébvre, que impõe sua própria racionalidade, reorganizando as relações sociais, apropriando-se de determinado espaço, refazendo-o e ordenando-o. Becker sintetiza: “a fronteira é justamente o espaço em incorporação ao espaço global/fragmentado, ao espaço urbanizado” (Becker, p. 358). Entende-se que o espaço global é uma condição de reprodução generalizada, e relaciona-se com o crescimento das forças produtivas e da urbanização maciça, mas ainda é uma organização capitalista inacabada, segundo Sawyer (1982). Becker cita-o, pois, acredita que essa definição é cabível para explicar o capitalismo na Amazônia.

Haesbaert, analisa o território a partir de uma perspectiva materialista e idealista, aborda questões como de “identidade socioterritorial” enquanto um sentimento que nasce das relações e



tradições humanas, traçando um vínculo entre identidade social e territorial: “na identidade social também se configura uma identidade territorial, tendo em vista que em um mesmo espaço as relações sociais são as que delimitam o território” (Haesbaert, 1999, p. 178). Tendencialmente fenomenológico, a abordagem de território que cabe a este artigo, considerando que a região Norte do Brasil recebeu muitos migrantes, seria a concepção de território simbólico, pois também configura o sentimento identitário, com destaque a dinâmica política e cultural, de Haesbaert. Dessa forma, norteia as pesquisas para desvendar o tipo de identificação que fez com que os migrantes se reconhecessem sobre aquele território e permanecessem, reproduzindo ali sua bagagem cultural e, de certa forma, mesclando-a com a amazonense e com a dos migrantes de outras regiões.

Seguindo a mesma linha de raciocínio, Almeida (2010) aborda a questão da sensação de pertencimento e identidade, que resulta em um território formado pela experiência/vivência, e a partir delas os sujeitos transparecem sua cultura. A referida autora afirma que o território é resultado de uma apropriação econômica, ideológica e sociológica do espaço (social e vivido), por meio dos indivíduos que nele imprimem sua cultura e sua história.

O Ciclo da Borracha e a precarização da vida do seringueiro

A perseguição indígena tem vários capítulos desde a chegada do homem branco no “Novo Mundo”, o extermínio dos povos autóctones no Brasil foi justificado pelos europeus a partir das “guerras justas”, da catequização, da imposição do que entendiam enquanto civilizado, dentre outras atrocidades instituídas. Entre os acontecimentos fatídicos, Lessa descreve a realidade amazônica pré-capitalista: o frei Gaspar de Carvajal, personagem da história que acompanha o espanhol Francisco Orellana na primeira expedição às margens do rio Amazonas, aponta que “Tanto de um como de outro lado dos rios havia muitas e grandes povoações e terra muito linda e frutífera” (Lessa, 1991).

Na sequência, expõe a visão do frei Cristóvão de Acuña que, durante a viagem de Teixeira, refere-se aos indígenas como “populações de bárbaros”, procurando “civiliza-los”. A frequência



de investidas sobre a Amazônia se intensifica depois da expedição de Teixeira, motivada pela busca por mão-de-obra escrava indígena, por madeira, e por produtos do mundo exótico. Os estrangeiros estavam, de fato, impressionados com a variedade alimentar dos índios, que plantavam mandioca, milho, inhame e cará. Essa entrada não consentida do estrangeiro sobre as aldeias, ocasiona perdas de indenidade e de tradição indígena, que outrora viviam livres, como cita o jesuíta João Daniel “eram donos dos seus narizes e da região”, no período em que viveu na Amazônia (1741 e 1757), afirmando a existência de milhões de índios, baseado em outras descrições como do padre Antônio Vieira. Os chamados seringalistas impulsionam as “correrias”, promovendo a expulsão do restante indígena da região (Lessa, 1991).

Perante os relatos, a procura por produtos como o cacau, o guaraná, a castanha, as plumas dos pássaros, a manteiga de tartaruga (e a casca), são o foco estrangeiro na segunda metade do século XIX. Lessa (1991) cita a interferência do experimento do estadunidense Charles Goodyear, que acaba por revolucionar a utilidade do látex amazônico, com a denominada “borracha vulcanizada”. O acontecimento estimula a industrialização e inicia a referida “Era da Borracha” ou “Ciclo da Borracha”. Ou seja, o látex brasileiro contribuiria, diretamente, para a manutenção das invenções do “Velho Mundo”, como os pneus e o respectivo uso de bicicletas e automóveis nos Estados Unidos e na Europa, impulsionando a procura mundial pelo produto, e consequentemente o aumento de trabalhadores migrantes para suprir a demanda. Nesse período, viajantes já relatavam a diminuição do número de tribos indígenas ocupantes da floresta, o que ocasiona um colapso na mão-de-obra, que é suprido por meio da migração. Os estadunidenses e os europeus também buscavam por outras espécies arbóreas na Amazônia, como o cedro e o mogno (úteis para a indústria de móveis), e o pau-rosa (para fabricação de perfumes) (Lessa, 1991).

Segundo Arthur Cesar Ferreira Reis, o comércio da borracha na Amazônia começa na terceira década do século XVIII (Reis, 1953). A partir daí, sertanistas começam a se interessar pelo leite das árvores de seringais e a importa-lo (no início, para Portugal e para a Inglaterra). Sobre os métodos de coleta do látex, sabe-se pouco, mas diversos autores entram em consenso ao determinar que as técnicas de sangria das árvores eram arcaicas.



O apogeu da prática e da glória extrativista em território brasileiro se deu entre 1850 e 1910. O esplendor da borracha tem fim entre os anos de 1913/14, explica Montenegro (1966), convencido dos mesmos motivos de Lessa: toneladas de látex provenientes do Oriente, o que força uma reestruturação econômica da região, que majoritariamente dependia do “Leite da Seringa”⁵¹.

Montenegro (1966) detalha as condições precárias em que o seringueiro trabalha, sendo categorizado como não-assalariado e tampouco empregado de ninguém, sua situação se aproximava de um arrendatário, sangrando árvores três ou quatro dias da semana (já que os fatores climáticos impossibilitavam a retirada diária de látex). No inverno, em decorrência do alto volume pluviométrico, a principal atividade é a extração de castanhas, Montenegro esclarece: “Quando aumenta a produção de borracha, cai a de castanha e vice-versa, salvo nos anos de violenta oscilação no preço da castanha (por exemplo, em 1963 e 1964)”. No restante da semana, o seringueiro se ocupa de outras funções, como a pesca e caça para subsistência, expondo-se perigosamente (vivendo na mata) á inúmeras doenças. O autor descreve:

A dispersão das árvores na floresta obriga o seringueiro, ignorante e analfabeto, em geral, a viver isolado na mata, longe de quaisquer recursos, em meio hostil, embrutecido pela solidão, errante, doente, vagando de um seringal para outro. (Montenegro, 1966, p. 202).

A depredação da fauna é citada por Lessa quando explica que os seringueiros sobreviviam da caça e da pesca, e a extração da flora já era um problema ambiental, tanto na prática de retirada de recursos quanto no desmatamento que origina as estradas. De acordo com Lessa “A abertura da estrada Cuiabá-Porto Velho, em 1973, e seu asfaltamento, em 1984, escancararam as porteiras para o mais rápido e violento desmatamento na Amazônia” (Lessa, 1991, p. 48).

Na sequência, Montenegro também cita as migrações nordestinas para a Amazônia, relacionando-as a precariedade das condições de sobrevivência:

O espírito pioneiro que levou a Amazônia tantos nordestinos no século passado e durante a fase áurea da borracha, foi destruído pelo padrão de vida primitivo,

⁵¹Expressão vulgar, segundo Augusto Montenegro, autor do livro “Desenvolvimento Econômico da Amazônia: Coleção Amazônica, série Augusto Montenegro, capítulo 10 – A borracha na Amazônia”.



pela rudeza do trabalho solitário e pela criminosa especulação que escraviza o seringueiro. (Montenegro, 1966, p. 202).

Relacionando *movimentos migratórios* com o *nomadismo* de técnicas de produção, Montenegro destina parte de seu livro, sobre Desenvolvimento Econômico da Amazônia, para explicar como um processo tem relação com o outro. Ao denominar parte da população como *cabocla amazônica*, explica que a “causa biológica” influencia no âmbito sócio-cultural, ou seja, determina o destino da vida de cada indivíduo:

Ocorre que o caboclo, do ponto de vista étnico, é tanto índio quanto branco e se, culturalmente, parece mais índio do que branco, é precisamente nessa esfera dos fatos sócio-culturais que devemos buscar a explicação da sua personalidade básica e das suas características psico-sociais mais marcantes. Dentre estas o gênero de vida é, sem dúvida, o fator mais importante e ao invés de buscar na hereditariedade indígena a explicação para esse nomadismo, mais avisado seria procurá-la nas próprias condições tradicionais de trabalho do caboclo. (Montenegro, 1966, p. 69)

O autor defende que a economia extrativista que se desenvolveu sobre a Amazônia é propícia ao nomadismo. Ainda, reflete a respeito dos impactos da falta de coletividade na mistura étnica que resulta no *caboclo*, e das consequências desse distanciamento, também decorrente das demandas da extração da borracha, que fazia daquelas populações “móveis, instáveis e flutuantes”.

Pautado em Lima (1937), Montenegro destaca:

Do índio para o caboclo perdeu-se a organização tribal que amparava e protegia aquele contra uma natureza extremamente hostil [...] sua atividade principal é a coleta, uma rala agricultura de subsistência e a pesca. Preferiu a extração da borracha a coleta dos frutos de castanheira [...] Num sistema sociocultural não se sabe onde acaba a causa e começo o efeito, a economia destrutiva estimulava a dispersão demográfica. Esta, por sua vez, gerava o nomadismo e intensificava a pilhagem dos recursos naturais. (Montenegro, 1966, p. 69 e 70)

Semanalmente, o seringueiro também é encarregado da manutenção das estradas, essenciais na floresta, os caminhos de seringais, classificados nas seguintes regiões: “zonas de pés-cansados” (cortadas há anos e consequentemente gastas) e “zonas novas” (matas virgens, altos rios e seringais não-cortados, basicamente regiões distantes). A proximidade do *caboclo amazônico* com a pobreza também é fator determinante para o modo de vida migratório que ele leva, já que o mesmo não possui muitos bens, ou de muito valor, dos quais saia prejudicado se perder. Sendo assim, pode



substituí-los facilmente, ou transporta-los a qualquer lugar, caso necessário. Por consequência, não são praticantes de uma agricultura sedentária, condicionando a simplicidade de sua própria existência.

O extrativismo como fator que ocasiona a construção da rodovia Transamazônica

Naquele contexto, o abismo entre o desenvolvimento da Amazônia em comparação ao sul do Brasil já era descomunal. O Norte não era pauta de discussão nacional, e estava próximo, apenas, do Nordeste, região que também era esquecida pelo governo, e que serviu ao Norte, em vários momentos, para suprir a escassez de mão-de-obra indígena na atuação nos processos de retirada dos seringais. Esse isolamento é parcialmente rompido a partir da posse de Juscelino Kubistchek.

Lessa (1991) ressalta a fama do presidente, de “grande bandeirante”, e seu lema “rumo ao Oeste”, foi materializada na alteração da capital do país, parte do projeto de desenvolvimento do Brasil, com a construção de estradas que ligassem as regiões. Com os militares no poder, em 1964, o projeto desenvolvimentista de JK divide espaço com os de segurança nacional, incentivando novas estradas e ocupações (nordestinas) na Amazônia. A criação da Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), em 1966, é um exemplo de políticas intencionadas em desenvolver a região. Sobretudo, não pode ser romantizada, já que desconsidera a existência da população originária (indígena) e submete-as às demandas das civilizações brancas e o ideal positivista de “ordem e progresso”:

As novas estradas acabaram esbarrando também nos grupos indígenas que estavam se refugiando nas profundezas das florestas, que tinham subido os rios em busca de um pouco de paz, ou tinham resistido ao assédio do homem branco. (Lessa, 1991, p. 44).

Na década de 1960, no governo de Emílio Médici, o plano de integração nacional, segundo Bertha K. Becker, sintetizava:



A necessidade de uma integração nacional emerge, pois, espontaneamente, como uma realidade imprescindível à continuidade do crescimento do "centro" dinâmico e, portanto, do sistema como um todo. É essa realidade que, somada às tensões da periferia deprimida e às exigências de segurança nacional, levam à conscientização sobre a necessidade de uma política de integração nacional. Nessas condições, começa a se esboçar uma política nacional de desenvolvimento regional. (Becker, 1982, p. 27)

Lábrea: o último município na rota da rodovia Transamazônica

O município de Lábrea (AM) (Figura 1) está dista 407 km do município de Porto Velho (RO), local de construção da estrada Cuiabá-Porto Velho, atravessando terras de povos indígenas como os *zóro*, *suruís* e *uru-eu-wau-wau*. Logo, especula-se a fusão desses grupos (e não somente esses) com a população de Lábrea, subentendidos enquanto pertencentes ao município.

Em síntese, a formação administrativa de Lábrea, de acordo com o IBGE (2022), tem início em 1874, com a criação do distrito de paz de Lábrea, promovido a categoria de vila em 1881, seguido da criação da comarca do rio Purus (1883), cuja sede é Lábrea. Anterior a isso, em 1869, a região recebe uma leva de cearenses, chefiada por João Gabriel de Carvalho e Melo. No ano de 1871, maranhenses passam a viver no município (dessa vez, por meio da expedição do Coronel Antônio Rodrigues Pereira Labre), que em 1888, recebe autorização para a abertura de uma estrada entre Lábrea e Purus, até a fronteira com a Bolívia, à margem do rio Beni.

Decreto nº 10027 de 21/08/1888 / PE - Poder Executivo Federal (D.O.U. 31/12/1888)

Concede autorização ao Coronel Rodrigues Pereira Labre para construir uma estrada a villa Labrea, no Purús, e as proximidades do logar denominado «Correnteza», á margem do Beni.

DECRETO N. 10.027 B - DE 21 DE AGOSTO DE 1888

Concede autorização ao Coronel Rodrigues Pereira Labre para construir uma estrada a villa Labrea, no Purús, e as proximidades do logar denominado «Correnteza», á margem do Beni.



A Princeza Imperial Regente, em Nome do Imperador, Attendendo ao que requereu o coronel Antonio Rodrigues Pereira Labre, Ha por bem Conceder-lhe autorisação para, por si ou por meio de empreza que organizar, construir, usar e gozar uma estrada entre a villa de Labrea, á margem direita do rio Purús, na Provincia do Amazonas, e o limite do territorio do Brazil com o da Bolivia, nas proximidades da localidade denominada «Correnteza», á margem do rio Beni, de conformidade com as clausulas que com este baixam assignadas por Antonio da Silva Prado, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, Ministro e Secretario de Estado de Sua Magestade o Imperador, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 21 de Agosto de 1888, 67º da Independencia e do Imperio.

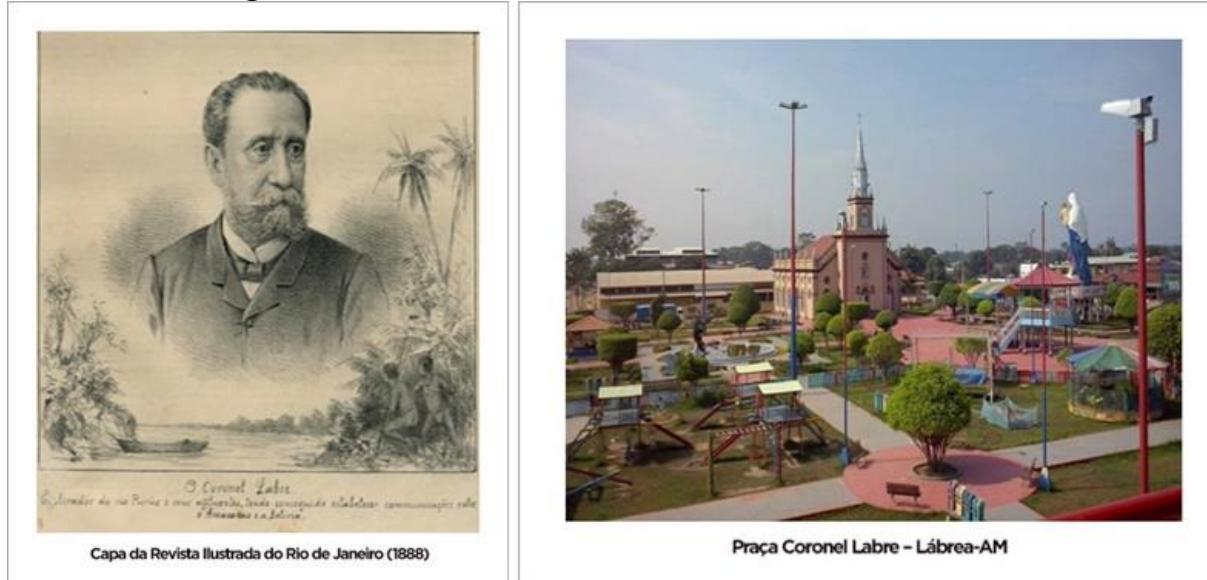
Princeza Imperial Regente.

Antonio da Silva Prado. (Diário das Leis, 2022)

A exploração até a Bolívia é relatada pelo Coronel Labre, na obra *Itinerário de exploração do Amazonas à Bolívia*, publicado em Belém do Pará, em 1887. Antonio Rodrigues Pereira Labre (1827-1899), maranhense que fundou, organizou e governou uma cidade às margens do rio Purus, no ano de 1871, possuía forte ligação de poder junto ao Governo Imperial, a prova disso, se dá a partir da autorização para abrir tal estrada, a Figura 1 permite observar o Coronel Labes e uma vista do centro da cidade, hoje, por ele fundada.



Figura 1 - Coronel Labre e uma vista do centro de Lábrea, AM.

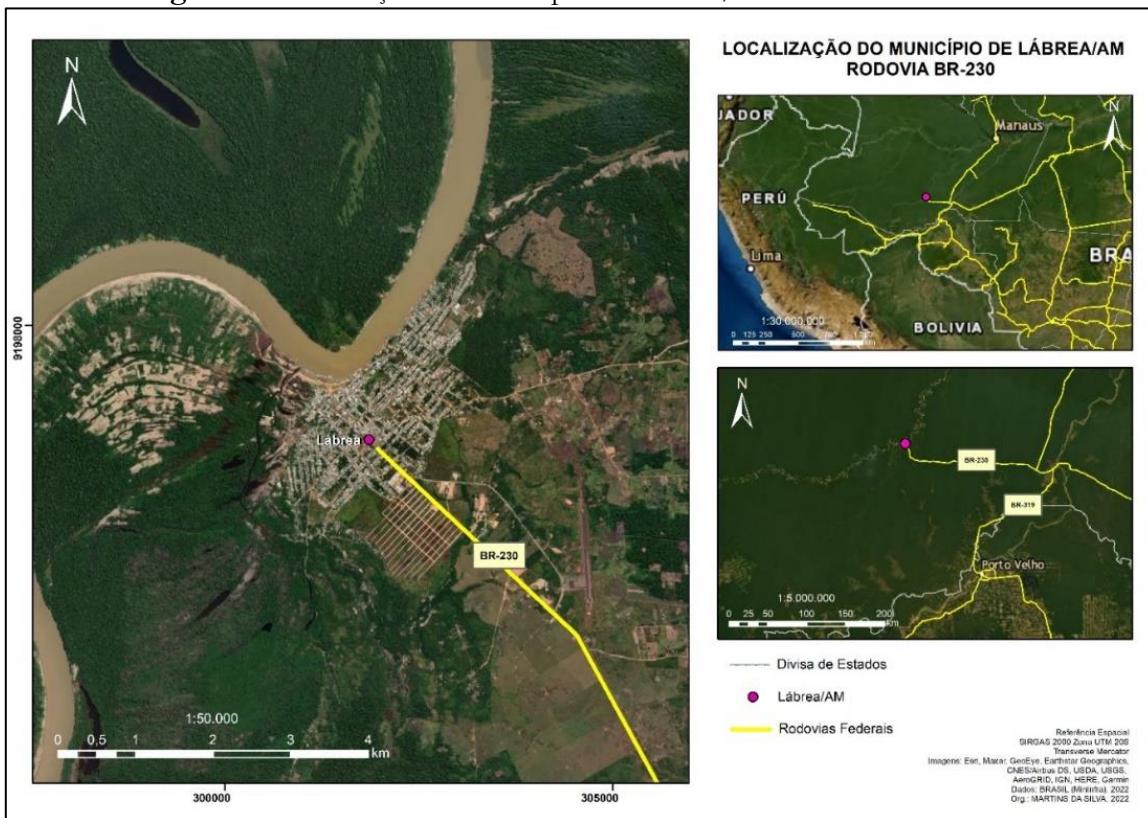


Fonte: NewsRondônia (2022)

Entre 1890 e 1896, Lábrea é desmembrada de Boca do Acre e de Canutama (ambos são municípios atualmente). Nesse meio tempo, Lábrea passa a ser considerada cidade, cujo nome anterior era Nossa Senhora de Nazaré de Ituxi. Atualmente, Lábrea ocupa a décima posição entre os maiores municípios brasileiros, com área de 68 mil km² (Figura 2), onde vivem, inclusive, indígenas ainda isoladas.



Figura 2- Localização do município de Lábrea/AM – Rodovia BR-230



Fonte: Brasil, 2022 Org.: M. Martins da Silva, 2022

A matéria citada no decorrer do texto, publicada pela Folha de São Paulo, cujo objetivo era percorrer toda a extensão da Transamazônica, aponta os altos índices de violência do município de Lábrea (Maisonnave, 2016). A região, marcada pelo desmatamento ilegal e pela grilagem, somatizou sete assassinatos por disputa agrária em dez anos (2006-2016), de acordo com a Comissão Pastoral da Terra (CPT). No estado, Lábrea ocupa o primeiro lugar na ocorrência de queimadas, especialmente no sul do Amazonas, onde fica a faixa de influência da BR-364, fragmento que liga Rio Branco (AC) a Porto Velho (RO) e é marcado por conflitos fundiários.

Dentre as particularidades apresentadas na referida reportagem, sobre o município de Lábrea, as entrevistas destacam três nomes: Bode Velho, Bode Preto e Bode Augusto. E é por meio desse apelido que se reconhece os filhos de um seringueiro cearense, cuja história muda de



rumo para um fim raro, que proporciona a ascensão social dos irmãos, atualmente envolvidos economicamente em vários setores da região (Maisonnave, 2016).

Respectivamente, eles atuam como: 1. Empresário, Bode Velho é o proprietário de inúmeros negócios, dentre eles uma loja de departamento e a maior parte dos postos da região, cobrando, pela gasolina, o preço mais alto da rodovia; 2. Fazendeiro, ele e os irmãos possuíam todas as terras nos arredores da transamazônica (cerca de 17 mil hectares), e hoje, é dono do único frigorífico do município e mantém a posse de três fazendas. Na entrada de uma das fazendas, Bode Preto suspende o barco que, outrora, iniciou a fortuna de sua família (Maisonnave, 2016)

Maisonnave (2016), autor da matéria publicada pela Folha aponta a semelhança desse elemento (Figura 3) com o avião do traficante colombiano Pablo Escobar, que também compunha o portão de sua fazenda, em Nápoles. 3. Político, Bode Augusto atuou como vereador do município, sua modesta empresa é encarregada da colocação de meio-fio, nos 16km de asfalto recente da transamazônica.

Figura 3 - Porteira da fazenda de Antônio Almeida (Bode Preto), em Lábrea



Fonte: Lalo de Almeida/ Folhapress (2016)



Lábrea, a “cidade dos Bodes”, é uma recente e potente frente destrutiva de desmatamento ilegal na Amazônia, que tem como principal causa a atividade pecuária. Em 2014, o jornal apontou que 59% do desmatamento do Estado é derivado do sul da Amazônia, dentre eles Lábrea, Manicoré e Apuí. Apesar de pecuarista, Bode Preto nega o envolvimento direto com o alto índice de ocorrência de queimadas, e justifica que comprou as fazendas “já formadas”, em que a área abrange, inclusive, a mata ciliar. A fazenda do grande nome da pecuária regional está envolvida numa disputa com a Terra Indígena Caititu. O fazendeiro, ao falar sobre os indígenas Apurinãs, define-os: “Esses índios, caboclos velhos, só querem saber de cachaça. Não fazem outra coisa, não produzem nada”. As reservas extrativistas, a Ituxi e a Médio Purus, foram criadas durante o governo do ex-presidente da república, Luiz Inácio Lula da Silva, no ano de 2008, cujo objetivo era frear e/ou impedir o desmatamento ilegal e a grilagem de terras das comunidades tradicionais (Maisonnave, 2016).

Quando atuava em uma serraria, Bode Augusto garante que a atividade era realizada em baixa escala, mas confessa o uso de madeira ilegal, com a justificativa de empregar “14 pais de família”. Por fim, mostra-se insatisfeito com o fechamento da empresa, em razão das inúmeras multas advindas do Ibama (Maisonnave, 2016).

Nos dois extremos da Transamazônica, a paisagem é composta por unidades de conservação, pastos subutilizados e terras indígenas, corriqueiramente em conflito com madeireiros e garimpeiros. Na atualidade, a maior parte da população sobrevive do comércio ilegal de madeira e de ouro, como relata a irmã franciscana Ângela Sauzen, defensora dos agricultores em Uruará desde 1986: “Aqui é o mundo da ilegalidade”, evidenciando que “Quem pode mais, domina”; fazendo referência às lideranças municipais, como o prefeito da época, no município paraense, que era um madeireiro (Maisonnave, 2016).

O chefe da Reserva Extrativista Médio Purus, José Maria de Oliveira, afirma “Na Amazônia, o fiscal está em extinção, é uma espécie rara”, explicitando a facilidade de se agir ilegalmente sobre os territórios que a transamazônica atravessa. Logo, a região que circunda o rio Tapajós detém muito garimpo de ouro e diamantes, a atividade se faz presente na história da Amazônia e do Pará desde o século passado. Entre a década de 1970 e 1980, e com o advento das estradas e dos aviões de metal (mono e bimotor), mais de 600 mil pessoas dependiam do garimpo



amazonense. Nessa época, a prática superava à produção industrial e acontecia, majoritariamente, em âmbito ilegal (Maisonnave, 2016).

A população estimada de Lábrea era de 47.685 em 2021, pouco maior que do último censo, de 2010, que somatizava 37.701 pessoas. Acrescenta-se, que o município em questão computa a população judicial, afirmando ser de 50.941 e, apesar da inviabilidade de acesso ao processo, que discorre sobre a requisição dessa nova contagem, o histórico de outros municípios que exigiram essa apuração pode direcionar aos factíveis motivos, tais como: insatisfação popular ou direcionada, no que tange o cômputo disponibilizado pelo censo, resultando numa apelação a Justiça para anulação da estimativa; número de cidadãos votando incompatível com o previamente estabelecido pelo censo; interesses políticos atrelados a disponibilização de verba federal repassada aos municípios, o chamado Fundo de Participação dos Municípios (FPM), cujo cálculo considera a população estimativa. A problemática nasce justamente nessa ligação política com o repasse de verba, já que, com o aumento da população na contagem judicial, o dinheiro que determinado município recebe também é maior (IBGE Cidades, 2022).

A ocupação do município tem início no século XIX, a partir da visita de João Cametá, as margens do rio Purus. Em 1852, Tenreiro Aranha lidera uma expedição advinda de Manaus para a região, objetivando encontrar um caminho entre os rios (Purus e Madeira), por meio das Campinas. Outro personagem que organizou expedições ao local foi Manuel Urbano da Encarnação, no ano de 1961, com o mesmo objetivo (ligar os dois rios). Já o Frei Pedro Coriana inicia, no rio Purus, em 1854, uma missão indígena com as tribos Muras, Cauinicis, Mamurus, Jamadis, Purupurus, escancarando a diversidade cultural indígena da região. Lábrea contempla parte do Parque Nacional Mapinguari, localizado no interflúvio dos rios Purus e Madeira, ao Sul do Amazonas. Além de atuar na preservação do ecossistema, a unidade de conservação atrai turismo ecológico e é fonte de pesquisas para a região. O avanço sobre a Amazonia se dá, de acordo com Becker, para atender às demandas da sociedade urbana e industrial. Essa fase de exploração de recursos corresponde a economia mercantilista, que tem início na colonização, se estendendo até as primeiras décadas do século XX. Os produtos nacionais, naquela época, destinavam-se ao mercado externo (IBGE Cidades, 2022).



Bertha K. Becker e a Geopolítica da Amazônia

Ao comentar o processo exploratório amazonense, no livro “Geopolítica da Amazônia”, a referida autora classifica a capital (Manaus) e seu entorno como “regiões periféricas deprimidas”. Portanto, ela reconhece que as rodovias foram necessárias para desenvolver a região:

Perdendo seus recursos básicos para outras regiões, ela se integra ao sistema nacional sofrendo simultaneamente um processo de depressão econômica. Trata-se, basicamente, de áreas agrícolas tradicionais, contando com grande contingente demográfico (...) Organizadas em função do mercado externo, essas “ilhas econômicas” nas últimas décadas, vêm se articulando ao “centro” graças à implantação de rodovias que deslocam grande parte do fluxo de matérias-primas do mercado externo para o interno. (...) A implantação das grandes rodovias de penetração para o Norte e para o Oeste apoia essa expansão. (Becker, 1982, p. 23-25)

A referida autora não é tão radical no sentido de tecer somente críticas a construção da rodovia. Logo, não é incomum que ela apresente pontos positivos da construção da transamazônica para a região Norte.

No que tange o restante do Estado do Amazonas, Becker comprehende quanto “Fronteira de recursos ou regiões de novas oportunidades”, essas são áreas de mata virgem, de madeira e de solo fértil que, segundo a autora, sintetizam possibilidades de descentralizar e desacumular a “periferia deprimida”, excedente demográfico, explicando como ela se forma: “A recente valorização dos recursos minerais por capitais nacionais e estrangeiros deu origem a um povoamento concentrado” (Becker, 1982, p. 26)

A geógrafa brasileira julga a questão socioeconômica da região como arcaica, pois têm como base uma estrutura agrária que não acompanhou o advento da industrialização e, por esse motivo, a região Norte/Nordeste serve ao país como massa de mão-de-obra:

Incapazes de, com sua estrutura econômica arcaica, absorver o crescimento demográfico, as periferias deprimidas fornecem grandes contingentes de mão-de-obra para as outras áreas do sistema. A mobilização da população das áreas deprimidas para as áreas de crescimento e de fronteira constitui uma tentativa espontânea de



restabelecer o equilíbrio espacial rompido com o desenvolvimento da economia industrial. (Becker, 1982, p.25)

Analizando essas especificidades históricas, comprehende-se o atraso, quase proposital, do Amazonas, sendo impossível comparar o progresso dos grandes núcleos urbanos aos municípios amazonenses, os quais apresentam contrastes ainda maiores quando comparados as outras regiões do Brasil, principalmente o centro-sul. Já que, verazmente, o centro está mais desenvolvido no quesito industrialização, como avalia Becker:

As relações entre o crescimento econômico e a estrutura espacial no Brasil processam-se de acordo com o modelo centro-periferia. Em virtude do estágio avançado de sua industrialização, a estrutura espacial do Brasil hoje reflete a ação espontânea do processo de crescimento, bem como a intervenção do Estado nesse processo. (Becker, 1982, p. 31)

Segundo a autora, o modelo centro-periferia está atrelado ao período de substituição das importações pelo de integração nacional, no qual, Becker afirma, que permanece desequilibrando a ordem social, mas expande o sistema. O referido centro faz menção a São Paulo e ao Rio de Janeiro. Na sequência, ela enfatiza a existência de contingentes populacionais que “permanecem à margem do processo de desenvolvimento”, fazendo alusão ao “restante” que não segue a tendência de urbanização e transpõem problemas sociais. Acrescenta, que para que haja efetiva transformação do sistema, é necessário a integração social, com fins no desenvolvimento e, para tanto, o ideal seria romper com as razões históricas e espaciais que resultam no seu isolamento físico e mental. A localização interiorana ou continental, longe da margem litorânea, é um dos fatores que, juntamente com as dificuldades de ligações terrestres em mata fechada, justificam esse distanciamento. Sobre o desenvolvimento nacional ocorrendo de maneira desigual, Becker comenta:

(...) um balanço da fase de substituição das importações revela a elaboração de uma estrutura espacial do tipo centro-periferia na qual, sob o comando do centro dinâmico, articula-se o território nacional, ao mesmo tempo em que se elaboram grandes disparidades regionais: o Sul como periferia dinâmica, o Nordeste como periferia deprimida e a Amazônia como periferia não integrada, as duas últimas constituindo regiões-problemas. (Becker, 1972, p. 61)



Pode-se interpretar, a partir das considerações de Becker, que a “valorização momentânea” se enquadra no cume amazonense, entre o ciclo da borracha e a construção da transamazônica, proporcionando seu esquecimento, explicado anteriormente pela visão de Lessa (1991). Lê-se:

Por sua posição, a Amazônia sempre esteve mais exposta às influências externas, e permanece até hoje à margem do sistema espacial nacional. Pelas características de seu quadro natural, teve dificultada sua plena ocupação, a intensidade do povoamento se fazendo sentir em função da valorização momentânea de seus recursos e da força dos centros que comandavam o sistema espacial (Becker, 1982, p. 59).

Todavia, é necessário reconhecer que as dificuldades se estendem até o dito mundo dito pós-moderno, recaindo sobre os municípios amazonenses, como Lábrea, o que é revelado na análise da pobreza apresentado a seguir.

O subdesenvolvimento amazonense e as consequências na qualidade de vida dos moradores do município de Lábrea: Cadastro Único e Bolsa Família – análise da pobreza

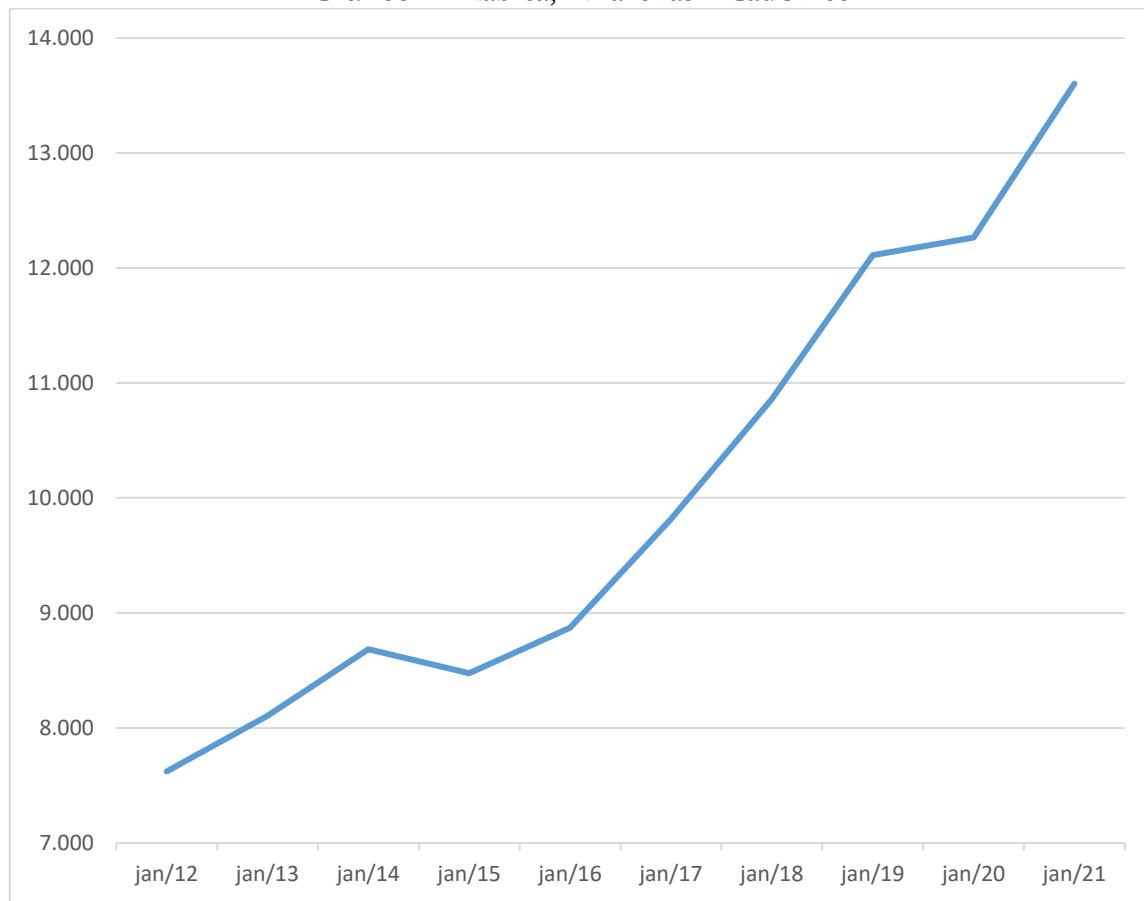
Com o referido Ciclo da Borracha e com a construção da Transamazônica, dentre outras particularidades históricas da região (como o garimpo, em menor escala), é possível compreender a realidade do município de Lábrea, determinando as causas de seu desenvolvimento tardio, por meio de análises de dados como o IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal), e comentando a alta taxa de inscrições em programas sociais, como o Cadastro Único e o Bolsa Família.

O Gráfico 1 denota a crescente busca pelo Cadastro Único (CadÚnico), “um conjunto de informações sobre as famílias brasileiras em situação de pobreza e extrema pobreza. Essas informações são utilizadas pelo Governo Federal, pelos Estados e pelos municípios para implementação de políticas públicas” (Caixa, 2022) no município, duplicando em um curto espaço de tempo, de menos de uma década.



O CadÚnico seleciona e encaminha famílias de baixa renda aos programas de assistência social, demonstrados no Gráfico 2, com os dados sobre o Bolsa Família, atualmente Auxílio Brasil, que “integra em apenas um programa várias políticas públicas de assistência social, saúde, educação, emprego e renda. O novo programa social de transferência direta e indireta de renda é destinado às famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza em todo o país” (Brasil, 2022).

Gráfico 1 – Lábrea, Amazônas – CadÚnico



Fonte: SAGI, 2022

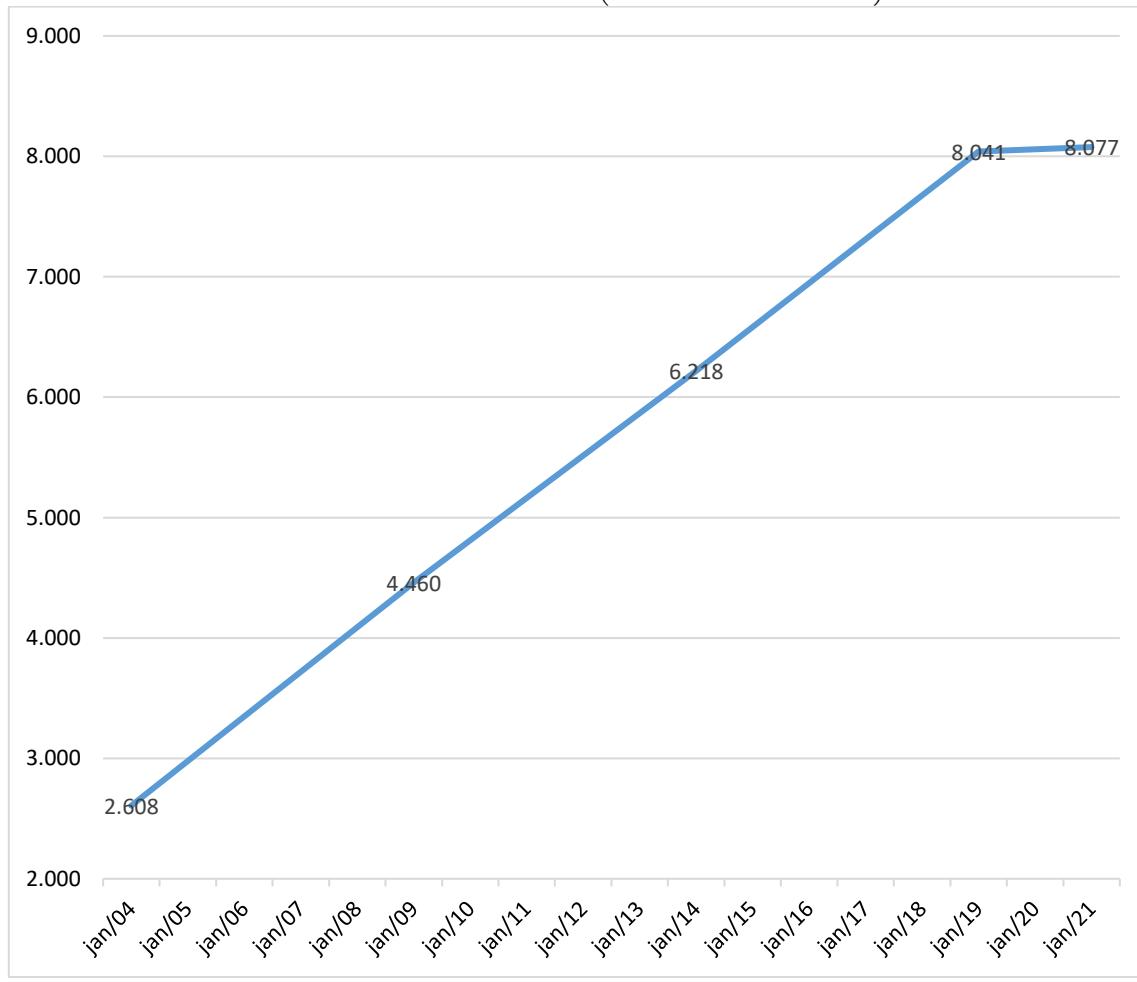
O Gráfico 1 demonstra haver um grande crescimento do número de famílias inscritas no CadÚnico em um período de dez anos, ou seja, entre 2012 e 2021, permitindo observar que o número de famílias atendidas por políticas públicas também teve um considerável crescimento.



Apesar do número de inscritos em programas sociais estar crescendo, o índice de pobreza vem diminuindo, de acordo com o último Censo, de 2010 (IBGE, 2010). Tendo como parâmetro os dados mais recentes, atualmente a porcentagem de pobres ainda está acima dos 50, como relata o IBGE.

No censo demográfico do ano 1991, cerca de 78% da população labrense era pobre. Sendo assim, o número de indivíduos em vulnerabilidade social só é inferior aos 50% no critério de porcentagem de *extremamente* pobres que, em 2010, era de 33%.

Gráfico 2 - Bolsa Família (Famílias Beneficiárias)



Fonte: SAGI, 2022



Especula-se que esse percentual tenha piorado com a situação pandêmica que se iniciou em 2020, do COVID-19, acentuando as desigualdades sociais e, nesse caso específico, do município de Lábrea, de dificuldade de acesso a saúde, vacinação, etc., por conta de sua localização.

A Figura 4 permite observar uma porção urbana de Lábrea, marcada pela organização social de uma porção da cidade, sujas infraestruturas são ainda muito precárias. A população que sobrevive nessas casas, suspensas por palafitas, tem problemas recorrentes com a água de odor ruim, com a presença de urubus e o convívio direto com inúmeras endemias, como a malária.

Figura 4 - Periferia da cidade de Lábrea, às margens do rio Purus



Fonte: Lalo de Almeida/ Folhapress (2016).

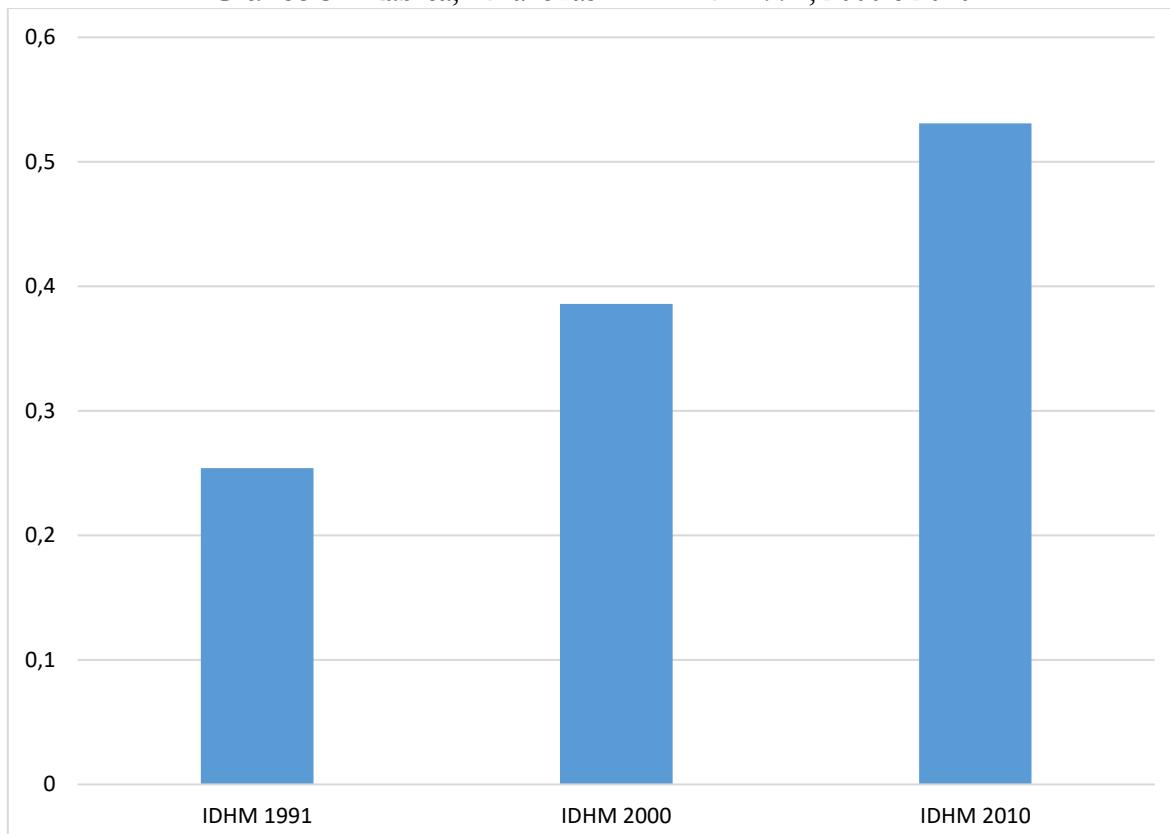
Nas entrevistas com líderes da cidade, publicadas pela matéria assinada por Maisonnave (2016), à Folha de S. Paulo Folha, nota-se um descontentamento generalizado da população cuja



sobrevivência é o extrativismo, pois ainda aguardam a criação de escolas e de postos de saúde, além de esperar a prometida assistência às atividades econômicas regionais.

Dentre os depoimentos, está o de Irismar Duarte, presidente da associação de moradores da reserva Ituxi, que pontua: “Quando a gente lutava pela Resex [reserva], acreditava que ia ter mudança social, mas a vida ficou tão difícil que as famílias foram saindo.” Apesar de sua precária estrutura urbana, que não supre nem metade da população com serviços de saneamento básico (como esgoto), o deslocamento se destina a cidade, que também atrai boa parte dos dez mil indígenas da região. Ainda, Lábrea sofre com a carência de empregos formais, e essa realidade justifica a dependência nos programas sociais citados acima (Maisonnave, 2016).

Gráfico 3 – Lábrea, Amazonas – IDHM – 1991, 2000 e 2010.



Fonte: Atlas Brasil, 2022



O IDHM atual de Lábrea é de 0,531 e, embora permaneça baixo, esse número foi muito pior nas décadas passadas, como revela o Gráfico 3. Em 1991 era 0,254 e, em 2000, 0,386. Logo, o Índice de Desenvolvimento Humano estar abaixo da média nacional faz com que o município necessite de repasse federal. São justamente esses recursos extras, estabelecidos a partir do número populacional e, no caso de Lábrea, da população judicial, que podem explicar o interesse do município em contestar a contagem realizada pelo IBGE e alegar a existência de mais pessoas e, consequentemente, receber mais recursos públicos.

Considerações finais: desde o Coronel Labre, uma Lábrea de empobrecidos no final da Transamazônica

Esse estudo partiu da gênese de ocupação do território amazonense de Lábrea para explicar sua formação socioterritorial, sociocultural e seu desenvolvimento econômico, enfatizando, sobretudo, o Ciclo da Borracha e a construção da Rodovia Transamazônica, potencialmente ligados ao *progresso* do município de Lábrea. Mostra, a partir de diversos autores que estudam, tanto a Amazônia, quanto porções daquele território, com destaque para a região onde se insere Lábrea.

Há toda uma literatura histórica que descrever a Amazônia como uma região arcaica economicamente, explicando quais foram os agentes que a condenaram a tal realidade, sendo isso, uma falácia, afinal, seria impossível que todas as regiões de um país com a continentalidade do Brasil, tivessem um mesmo nível de desenvolvimento, ao se considerar os elementos formadores brasileiros.

Lábrea, assim como a sua região geográfica se encontram em uma porção territorial marcada pelo subdesenvolvimento e pelo empobrecimento regional secular, fazendo com que haja uma dependência dos programas sociais, sobretudo federais, fato que evidencia a precariedade da vida no Amazonas, assim como em boa parte da Amazônia Legal brasileira, isso incluindo os que



são originários, assim como os que chegaram à região a partir das migrações, isso desde o século XIX.

O destino de Lábrea foi traçado, sobretudo, a partir da chegada do Coronel Labre, que dá nome ao município em questão, uma região de migração nordestina no denominado ciclo da Borracha, mas que manteve certo fluxo migratório a partir da construção da rodovia BR 230, a famosa Transamazônica, aberta durante o regime autoritário, nos anos de 1970.

As migrações e a falta de planejamento que fosse gerador de trabalho e renda, associado a questão da terra, acabaram gerando um território empobrecido, cujas comprovações estão anotadas a partir da análise de banco de dado públicos, que comprovam o baixo Índice de Desenvolvimento Humano, assim como o número de famílias vivendo na pobreza ou abaixo da linha da pobreza.

Mesmo que os dados censitários, e outros dados públicos, sejam passíveis de questionamentos, eles acabam por espelhar a condição de vida da população, afinal, um IDH-M de 0,531 é muito baixo, pois o IDH Nacional se caracteriza muito superior ao de Lábrea, 0,754, em 2020.

O grande desafio neste século XXI, para os municípios lindeiros da Transamazônica, está na capacidade de melhorar a condição e a qualidade de vida da população, na realidade, o sonho de uma vida melhor a partir da migração interna nacional, nunca foi alcançado pela população desses municípios, são mais de 50 anos desde a implantação da BR 230, fato que demonstra claramente que ela não foi capaz de induzir ao melhoramento da vida das milhares de pessoas que migraram para a região, estando, boa parte dos habitantes, à margem da sociedade brasileira e mesmo regional.

O Coronel Labre é herói de um povo territorializado no empobrecimento do Brasil profundo, sertanejo, abandonado, esquecido e lançado à própria sorte na luta pela vida nos rincões brasileiros, na grande Hileia.



Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela Concessão da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ) e Bolsa de Iniciação Científica PIBIC/CNPq/UEL e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Número do Financiamento - CAPES: 88887.685164/2022-00. *"This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.*

Referências

ALMEIDA, M. G. Festas rurais e turismo em territórios emergentes. Biblio 3W. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, Vol. XV, nº 918, 15 de abril de 2011. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-919.htm>>. Acesso em: 04 de agosto de 2022.

BECKER, B. K. Fronteira e urbanização repensados. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, IBGE, 1939. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201985%20v47_n3_4.pdf#page=43>. Acesso em: 02 de agosto de 2022.

BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia**: A nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.

BRAGA, M. M. M. **Rota Transamazônica**: nordestinos e o plano de integração nacional. – 1^a ed. – Curitiba: Prismas, 2015.

BRASIL. Ministério da Cidadania. **Auxílio Brasil**. Disponível em: <<https://www.gov.br/cidadania/pt-br/auxilio-brasil>>. Acesso em 24 de agosto de 2022.

CAIXA. **Cadastro Único**. Disponível em: <<https://www.caixa.gov.br/servicos/cadastro-unico/Paginas/default.aspx>>. Acesso em 24 de agosto de 2022.

DIÁRIO DAS LEIS. **Decreto nº 10027 de 21/08/1888 / PE - Poder Executivo Federal**. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/185324-concede->>



autorizauuo-ao-coronel-rodrigues-pereira-labre-para-construir-uma-estrada-a-villa-labrea-no-purus-e-as-proximidades-do-logar-denominado-ucorrentezau-u-margem-do-beni.html>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie**: os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: Flamarion Duarte Alves, Sandra de Castro de Azevedo, Estevan Leopoldo de Freitas Coca, Ana Rute do Vale. (Org.). A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea. 1^aed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.

FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado**: uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.

FRAGA, N. C. **Território e Silêncio**: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nílson Cesar Fraga. (Org.). Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017a, p. 73-90.

FRAGA, N. C. **Territórios e Fronteiras**: (Re)arranjos e Perspectivas. Florianópolis: Editora Insular, 2017c.

FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas (Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.

IBGE CIDADES. **Lábrea, Amazonas**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/labrea/panorama>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

LABRE, A. R. P. **Itinerário de exploração do Amazonas à Bolívia**. Belém do Pará, 1871. Disponível em: <<http://www.fcp.pa.gov.br/obrasraras/publicacao/itinerario-de-exploracao-do-amazonas-a-bolivia/>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

LESSA, R. **Amazônia**: as raízes da destruição. Série História Viva – São Paulo: Atual, 1991.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O. Sistemas Geográficos e Geopolítica da Amazônia. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 97-108, 2014.



LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. **Revista Eletrônica Mutações**, v. 5, p. 002-011, 2014.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C.; OLIVEIRA, A. M. L.; ALVES, S. C. O.; SILVA, I. O. Geopolitics. In Amazon Geographic System in XXI Century. **Global Journal of Human Social Science: F Political Science**, v. 14, p. 20-30, 2014.

LIMA, J. F. A. **Amazônia, a Terra e o Homem** – Rio de Janeiro: Ed. Nacional, 1937.

MACEDO, S. D.T. **Transamazônica: integração** – redenção do Norte. – São Paulo: Record, s.d.

MAISONNAVE, F. **Transamazônica crime e abandono**. Folha de São Paulo, 2016. Disponível em: <https://docs.ufpr.br/~jrgarcia/macroeconomia_ecologica/Noticias/Transamazônica%20%20crime%20e%20abandono%20-%20Cotidiano%20-%20Folha%20de%20S.Paulo.htm#povo-da-terra>. Acesso em: 11 de agosto de 2022.

MONTENEGRO, A. **Desenvolvimento econômico da Amazônia**. Coleção Amazônica. Universidade Federal do Pará – Belém, 1966.

NEWSRONDÔNIA. **Docente da UNIR profere conferência sobre Coronel Labre**. Disponível em <<https://www.newsamazonia.com.br/noticia/70595-docente-da-unir-profere-conferencia-sobre-coronel-labre>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Editora Ática, 1993.

REBELO, D. C. **Transamazônica, integração em marcha**. Rio de Janeiro, CDP – MT, 1973.

REIS, A. C F. **O Seringal e o Seringueiro**, Documentário da Vida Rural n. 5, Serviço de Informação Agrícola, 1953.

SAGI, Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação. Ministério da Cidadania. **Relatórios de Informações Sociais**. Disponível em: <<https://aplicacoes.mds.gov.br/sagi/RIV3/geral/index.php>>. Acesso em: 04 de agosto de 2022.

SILVA, P. A S. **Território**: abordagens e concepções. Boletim DATALUTA, Sergipe, dezembro de 2015. Disponível em



<http://www2.fct.unesp.br/nera/artigodomes/12artigodomes_2015.pdf>. Acesso em: 04 de agosto de 2022.

VELHO, O. G. **Capitalismo autoritário e campesinato**. Rio de Janeiro, Zahar, 1976.

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