

FERNANDA KOPANAKIS PACHECO

**“É MAIS LIVRE E MAIOR O RIO DA MINHA ALDEIA”<sup>1</sup>**

**os efeitos das políticas de planejamento territorial  
na dinâmica regional no Estado de Rondônia**

Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte integrante dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutora em Planejamento Urbano e Regional.

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dra. Hipólita Siqueira de Oliveira

RIO DE JANEIRO

2016

---

<sup>1</sup> XX Poema do livro O Guardador de Rebanhos de Alberto Caeiro (heterônimo de Fernando Pessoa)

### CIP - Catalogação na Publicação

P116e Pacheco, Fernanda Kopanakis  
E mais livre e maior o rio da minha aldeia: os efeitos das políticas de planejamento territorial na dinâmica regional no Estado de Rondônia. / Fernanda Kopanakis Pacheco. -- Rio de Janeiro, 2016.  
277 f.

Orientadora: Hipólita Siqueira de Oliveira .  
Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, 2016.

1. Política ambiental - Amazônia. 2. Política ambiental - Rondônia. 3. Política territorial. 4. Desmatamento - Amazônia. 5. Desmatamento - Rondônia.  
I. Oliveira , Hipólita Siqueira de , orient. II.  
Título.

FERNANDA KOPANAKIS PACHECO

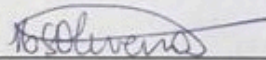
**“É MAIS LIVRE E MAIOR O RIO DA MINHA ALDEIA”**

**os efeitos das políticas de planejamento territorial na dinâmica regional no Estado de Rondônia**

Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte integrante dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutora em Planejamento Urbano e Regional.

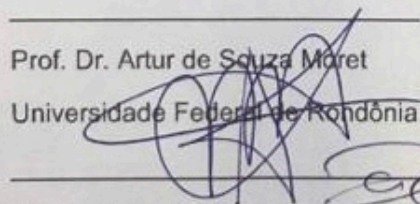
Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA



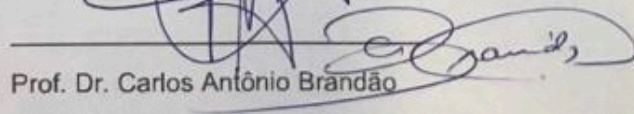
Profª. Dra. Hipólita Siqueira de Oliveira

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ



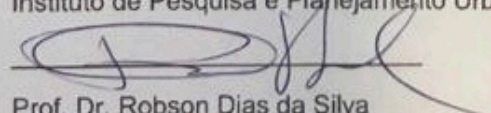
Prof. Dr. Artur de Souza Moret

Universidade Federal de Rondônia - UNIR



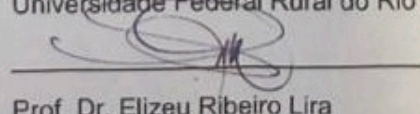
Prof. Dr. Carlos Antônio Brandão

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ



Prof. Dr. Robson Dias da Silva

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ



Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira

Universidade Federal do Tocantins - UFT

"O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001".

"This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001".

Aos homens e mulheres que tiveram seus sonhos e vidas esmagados, em cada tempo histórico, frente à expansão capitalista em terras de Rondônia.

Àqueles que lá estão e permanecem.

À memória daqueles que sempre estarão comigo: Maria José Kopanakis (minha avó), Stelanis Kopanakis (minha mãe), Felipe Kopanakis (meu avô), Eduardo Valverde e Marilene Costa (amigos saudosos que partiram prematuramente)

## AGRADECIMENTOS

Muitas são as pessoas e instituições a qual nutro um profundo sentimento de gratidão que me "iluminaram" para que pudesse realizar esta tese. Seria impossível citar todos que contribuíram e que fazem parte da minha trajetória profissional, acadêmica e pessoal. As carrego nas linhas escritas e no pensar em Rondônia. Ao viver vinte e três anos na Amazônia, foram muitos os sentimentos de afetos e angústias, que me impulsionaram esta escrita. Dessa forma, minha profunda gratidão aos anônimos da história às margens dos rios, das palafitas, das periferias, das estradas, da floresta e de toda a Amazônia.

Ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) e a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que me acolheram.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), fundação do Ministério da Educação (MEC), pelo apoio e patrocínio na concessão de bolsa junto ao Programa Institucional de Bolsas de Doutorado Sanduiche no Exterior (PDSE).

Ao Centro de Estudos Sociais (CES) da Universidade de Coimbra o qual me propiciou o contato com professores e estudantes que me auxiliaram nas reflexões.

A paciência da minha orientadora professora Doutora Hipólita Siqueira de Oliveira.

À professora Stefania Barca investigadora do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra (Portugal), Doutora em História Econômica pela Universidade de Bari (Italia), que me recebeu e co-orientou.

A generosidade intelectual e ensinamentos de grandes mestres, professores Doutores Jorge Luiz Alves Natal, Orlando Alves dos Santos Júnior, Helion Póvoa Neto, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, Robert Moses Pechman.

Ao professor Doutor Artur Moret da Universidade Federal de Rondônia (UNIR) que sempre e desde sempre, me estimulou intelectualmente e me acolheu quando preciso em vários momentos de minha vida e trajetória como pessoa.

Aos funcionários e funcionárias do IIPUR/UFRJ, Zuleika Alves da Cruz, André Luis dos Santos da Silva, Ana Cristina dos Santos Araújo, Dona Maria e aqueles que sempre me trataram com afeto, paciência e zelo, impossível imaginar esta instituição sem a dedicação de vocês.

Aos colegas de turma dos anos de 2011 e 2012.

Aos meus amores: Jurandir Costa (companheiro), Thomaz, Marcela e Antônio (filhos): pelo seu amor que suportaram minha ausência, meu isolamento, minha impaciência, minhas angústias, meu cansaço, minha falta de tempo, minha opção "em arrumar as malas novamente" e mesmo assim, não desistiram de mim.

As irmãs de alma e para toda vida Semayra Gomes, Neide Tamboril e Eloir Pacífico que sempre estiveram ao meu lado, em momentos de tristezas, choros, alegrias, sorrisos, conquistas e de muito trabalho. Do início ao fim. Elas são a certeza dos laços eternos, solidários e fraternos entre as criaturas da terra.

Aos amigos e amigas amazônidas de tantas e longas datas e aqueles de um novo tempo em terras fluminenses: Mário Jonas, Marcos Teixeira, Antônio Roberto, Ivonete Tamboril, Joelcimar Sampaio, Gabrielzinho, Osmar e Suely Cordeiro, César Garcia, Bete Bullara, Núbia Melhem, Ira Maciel, Josélia Neves, Janaína Costa, Tanhama Barbosa, Vitor Garbin, Lara Rocha, família Nienow, Gadelha, Edneide Arruda, Vânia Bicho, Sérgio de Carvalho, Jorjão, Meire, Valery, Chico Guedes, Annie Kopanakis, Sotiris Karamesinis, Vassiliki, Fabiana Fesari, André e Vinicius Storer, Anderson Emmerick e seu Roberto, amigos do Guaporé que me são anjos de guarda de uma alma sem guarda. Aos meus irmãos, cunhadas e sobrinhos pela manutenção da memória de nossa família. Perdoem-me os que não foram citados, mas a cada piscar brilham tantos...

Àquelas que cuidaram ao longo destes anos da minha casa, do meu alimento, dos meus filhos e não mediram esforços à mim: Dona Francisca, Creuzinha, Rose, Vera, Rosangela e Paulo. Com elas aprendi que não poderia, como privilegiada que sou, titubear, boicotar e muito menos, desistir, em concluir meu doutorado em uma instituição pública brasileira.

Àqueles que me emprestaram a poesia de suas escritas, para não deixar a bola sair de campo: Carlos Moreira, Simone Guimarães, Manuel de Barros e Bado. Aos grandes mestres de todos os tempos: Celso Furtado, Milton Santos, Berta Becker, David Harvey, José de Souza Martins e tantos outros que iluminam as trilhas da vida.

A companhia na escrita solitária de meus amados e afetuosos gatos: Menina e Bob.



Eu venho da água funda  
Da água funda do rio  
Sou filha do peixe-estrela  
E com os seus olhos me guio  
Do cantar da Uiára  
No canto eu me desafio  
Meu coração é a cara  
E os meus olhos, dois rios  
Água de rio nunca pára  
Eu vivo então por um fio  
Um dia as águas me levam  
E no meu rastro, meu trilho  
Hão de brilhar as estrelas  
Hão de cantar o seu brilho

Água Funda (Simone Guimarães)

Da ultima vez que o carteiro passou/Não me trouxe noticias das ilhas, das  
ninfas/Cachoeiras felinas lá de Guajará/Da ultima vez que o carteiro passou/Não me  
deu mais noticias das loucas delicias/Luares malícias lá do Guaporé/ Porto Velho  
quando quer/Sabe ser Abunã sabe ser/Porto Velho também quer/Ser talvez um  
Belém/ser talvez/ Mas da ultima vez que o carteiro passou/Só me deu noticia que a  
vida do norte/Levou pouca sorte/Fumaça no ar/Quanto é que vale o vale dos  
índios/Quem é o dono desse lugar/Quanto custa a morte dos rios/qual o desconto  
pra mato matar? (Bazar Amazônico Augusto Silveira e Binho – compositores)

## RESUMO

O objetivo deste trabalho foi analisar os efeitos das políticas de planejamento territorial na dinâmica regional do Estado de Rondônia, no contexto dos projetos econômicos internos e externos que visam à frente de expansão da fronteira produtiva para o mercado mundial e a integração sul americana. A relevância da escolha do Estado de Rondônia levou em conta que o mesmo possui posição geográfica estratégica e privilegiada para o escoamento da produção (soja e gado) e grande oferta de recursos naturais, integrando e permitindo a interação entre os grandes investimentos federais e internacionais, à exemplo da construção das Usinas Hidrelétricas do Madeira - Santo Antônio e Jirau (2008), da abertura da malha viária da BR 319 (Porto Velho/Manaus) no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e a ligação com a Rodovia Interoceânica (comunicação com o Oceano Pacífico), no âmbito da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). O foco central da pesquisa foi analisar os conflitos decorrentes da relação das políticas governamentais implantadas desde os governos militares e o processo de desmatamento na região, o qual guarda relação direta com a opção do modelo de acumulação capitalista desenvolvido ao longo das décadas.

Palavras-chave: Políticas. Planejamento territorial. Rondônia. Desmatamento. Acumulação capitalista.

## ABSTRACT

The objective of this study was to analyze the effects of territorial planning policies on the regional dynamics of the state of Rondônia, in the context of internal and external economic projects aimed at expanding the production frontier for the world market and South American integration. The relevance of the choice of the State of Rondônia took into account that it has a strategic and privileged geographical position for the flow of production (soy and cattle) and large supply of natural resources, integrating and allowing interaction between large federal and international investments, as in the construction of the Madeira - Santo Antônio and Jirau Hydroelectric Plants (2008), the opening of the BR 319 (Porto Velho / Manaus) road network under the Growth Acceleration Program (PAC) and the connection with the Interoceanic Highway (communication with the Pacific Ocean) under the Initiative for the Integration of South American Regional Infrastructure (IIRSA). The main focus of the research was to analyze the conflicts arising from the relationship of government policies implemented since the military governments and the deforestation process in the region, which is directly related to the option of the capitalist accumulation model developed over the decades.

Keywords: Policies. Territorial planning. Rondonia. Deforestation. Capitalist accumulation.

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Mapa Físico-Político do Estado de Rondônia	27
Mapa 2	Primeiros aglomerados urbanos em Rondônia	41
Mapa 3	Traçado da EFMM	54
Mapa 4	Traçado da EFMM	55
Mapa 5	Amazônia Legal	76
Mapa 6	Amazônia Legal	76
Mapa 7	Pinças rodoviárias criadas durante o governo JK	90
Mapa 8	Eixos de Interligação na Amazônia	117
Mapa 9	Projetos de Colonização na Amazônia Legal durante o Governo Militar	122
Mapa 10	Traçado da Rodovia BR 364	124
Mapa 11	Projetos de Colonização em Rondônia	128
Mapa 12	Povoamento da Amazônia Legal (1970 - 2000)	131
Mapa 13	Polos de Desenvolvimento na Amazônia	140
Mapa 14	BR 364 e cidades em Rondônia na década de 1970	151
Mapa 15	Divisão Territorial em Rondônia (1976 - 1983)	157
Mapa 16	Divisão Territorial em Rondônia (1986 - 1992)	157
Mapa 17	Planejamento regional e ordenamento espacial dos projetos públicos e privados na Amazônia Legal	159
Mapa 18	Identificação das Zonas do ZSEE de Rondônia - 1ª Aproximação	170
Mapa 19	Identificação das Zonas do ZSEE de Rondônia - 2ª Aproximação	171
Mapa 20	Localização da RESEX do Rio Ouro Preto em Rondônia	188
Mapa 21	Eixos do Programa Brasil em Ação	194
Mapa 22	Hidrovia do Madeira	195
Mapa 23	Articulação Multimodal no Brasil	196
Mapa 24	Delimitação Geográfica dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (2000)	199
Mapa 25	Projetos para a Amazônia - Avança Brasil	201
Mapa 26	Localização dos Projetos dos Gasoduto do Eixo Madeira Amazonas	204

Mapa 27	Localização dos Projetos dos Gasoduto do Eixo Madeira Amazonas	204
Mapa 28	Investimentos na Amazônia em infraestrutura energética (Síntese)	213
Mapa 29	Complexo Energético do Complexo do Madeira (Brasil e Bolívia)	218
Mapa 30	Rede Coletora de Esgoto em Rondônia	221
Mapa 31	Empreendimentos energéticos do PAC - Rondônia	230
Mapa 32	Infraestrutura Logística em Rondônia - PAC	231
Mapa 33	Projetos da API	241
Mapa 34	Eixo Amazonas (conexão com o eixo Peru/Brasil/Bolívia)	243
Mapa 35	Hidrovias do Amazonas - Hidrovia do Madeira	244
Mapa 36	Eixo Peru/Brasil/Bolívia	246
Mapa 37	Conexão entre Bacias no Eixo Peru/Brasil/Bolívia	247

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1	Forte Príncipe da Beira - Região do Vale do Guaporé	43
Fotografia 2	Forte Príncipe da Beira - Região do Vale do Guaporé	44
Fotografia 3	Trabalhadores da EFMM num pântano	58
Fotografia 4	Trilhos da Ferrovia EFMM	59
Fotografia 5	Trilhos da Ferrovia EFMM	60
Fotografia 6	EFMM	63
Fotografia 7	Galpões da EFMM na localidade de Porto Velho	65
Fotografia 8	Trabalhadores na construção EFMM	66
Fotografia 9	Trabalhador da EFMM	68
Fotografia 10	Trabalhador da EFMM	69
Fotografia 11	Trabalhadores da EFMM	69
Fotografia 12	Engenheiros americanos da EFMM	70
Fotografia 13	Presidente JK em Vilhena, caminhando sobre a última árvore derrubada na abertura da BR-364 em 1960	92
Fotografia 14	Recepção à Caravana Ford em Porto Velho	94
Fotografia 15	Trecho da Rodovia Transamazônica	118
Fotografia 16	Placa Comemorativa do início da construção da Rodovia Transamazônica	119
Fotografia 17	Placa sinalizadora das distâncias da Transamazônica	120
Fotografia 18	Garimpo do Bom Futuro (RO) - Área Degradada	147
Fotografia 19	Garimpo do Bom Futuro (RO) - Área Degradada	147
Fotografia 20	Extração Via Lavra à Céu Aberto no Garimpo do Bom Futuro (RO)	148
Fotografia 21	Madeira extraída da FLONA do Bom Futuro/Estrada do Distrito de União Bandeirantes.	184
Fotografia 22	Carregamento de madeira por caminhão de toras. Estrada de União Bandeirantes/FLONA Bom Futuro	184
Fotografia 23	Abertura de vicinais. Distrito de Rio Pardo/FLONA do Bom Futuro	185
Fotografia 24	Aglomerado Urbano - Distrito de União Bandeirantes/FLONA de Bom Futuro	185

Fotografia 25	Quilombo de Santo Antônio do Guaporé - RE/RO - Residência do senhor Stefâncio, um dos moradores vivos, mais antigos da comunidade	186
Fotografia 26	Estrada do Pacífico – Integração Latino Americana	239

## LISTA DE ILUSTRAÇÃO

Ilustração 1	Traçado das Cachoeiras do Rio Madeira	50
Ilustração 2	Notícia da construção da BR 029	91
Ilustração 3	Noticiário da Caravana Ford	94
Ilustração 4	Propaganda da SUDAM e BASA	106
Ilustração 5	Propaganda Governamental sobre a pavimentação da BR 364	162
Ilustração 6	Notícias de conflitos de terra em Rondônia	166
Ilustração 7	Selo Comemorativo do Programa Nossa Natureza	176
Ilustração 8	Quadro Sintético dos Investimentos do PAC para o Estado de Rondônia	214
Ilustração 9	Quadro Sintético dos empreendimentos de Infraestrutura Logística em Rondônia	215
Ilustração 10	Quadro Sintético dos empreendimentos de Infraestrutura Energética em Rondônia.	216
Ilustração 11	Infraestrutura Básica - Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário - Porto Velho	222
Ilustração 12	Investimentos do PAC 2 em Rondônia	228
Ilustração 13	Infraestrutura Energética PAC II - Rondônia	229
Ilustração 14	Quadro comparativo dos PPA 2004 a 2015	233
Ilustração 15	Imagem de satélite da NASA, do início do processo de expansão da fronteira em 1975	251
Ilustração 16	Imagem de satélite da NASA, do desmatamento em Rondônia, no eixo da BR 364 no ano de 1986	253
Ilustração 17	Sequencia de imagens de satélite da NASA, do desmatamento em Rondônia, no eixo da BR 364 nos anos de 1992 e 2001	254
Ilustração 18	Sequencia de imagens de satélite da NASA, do desmatamento em Rondônia, no eixo da BR 364 nos anos de 1992 e 2001	254
Ilustração 19	imagem de satélite do desmatamento em Rondônia (1997 a 2011)	259



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Distribuição dos recursos do Programa de Emergência da SPVEA por setores de atividades (em milhares de cruzeiros) - 1954	81
Tabela 2	Metas, Programas, Ações e Orçamento do Programa de Emergência de Valorização da Amazônia	82
Tabela 3	SPVEA: recursos orçados para o período 1955/1959	84
Tabela 4	Projetos Integrados de Colonização em Rondônia	126
Tabela 5	Programa de Colonização Oficial do INCRA	127
Tabela 6	Dotação orçamentária do POLOAMAZÔNIA	138
Tabela 7	Taxa de crescimento populacional (%)	149
Tabela 8	Evolução Populacional em Rondônia (1960 - 1980)	150
Tabela 9	Projetos de Assentamento Rápido Implantados em Rondônia (1981-1984)	164
Tabela 10	Divisão por Zonas da 1a Aproximação do ZSEE de Rondônia	170
Tabela 11	Unidades de Conservação Criadas em Rondônia (1980-1990)	183
Tabela 12	Carteira de Projetos/Financiamento pelo BNDES (PAC 2007-2011)	212
Tabela 13	Previsão de Investimentos PAC em Infraestrutura por Região (bilhões R\$)	226
Tabela 14	Infraestrutura Logística em Rondônia - PAC 2	231
Tabela 15	Quantidade de Projetos de Investimentos Estimados em (milhões de US\$)	240
Tabela 16	Visão de Negócios - COSIPLAN	242
Tabela 17	Taxa de desmatamento consolidada do PRODES 2015	256
Tabela 18	Série temporal entre os anos de 2004 a 2015 da área desmatada na Amazônia por km <sup>2</sup>	257
Tabela 19	Variação das taxas de desmatamento nos anos de 2014 e 2015	258

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Crescimento Demográfico do Município de Porto Velho (RO)	153
Gráfico 2	Evolução histórica do desmatamento (km <sup>2</sup> ) e da População Residente (milhões de habitantes) na Amazônia Legal	206
Gráfico 3	Amazônia Legal (km <sup>2</sup> ) de área desmatada	255
Gráfico 4	Série temporal da área desmatada dos estados da Amazônia por km <sup>2</sup>	257

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACAR - Associação de Crédito e Assistência Rural

ALBRÁS-ALUNORTE - Alumínio Brasileiro S.A

ALUMAR - Consórcio de Alumínio do Maranhão S.A

API - Agenda de Projetos Prioritários de Integração

BASA - Banco da Amazônia

BCB - Banco de Crédito da Borracha

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

BIRD - Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento

BNDES - Banco Nacional do Desenvolvimento

CAF - Corporação Andina de Fomento

CAIXA - Caixa Econômica Federal

CEPLAC - Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira

CHESF - Companhia Hidro Elétrica do São Francisco

CIBRAZEM - Companhia Brasileira de Armazenamento

CINEAMAZONIA - Festival de Cinema Ambiental

COBAL - Companhia Brasileira de Alimentos

CODAM - Conselho de Desenvolvimento da Amazônia

CODARON - Companhia de Desenvolvimento Agrícola de Rondônia

CCT – Comitê de Coordenação Técnica

CONAMA - Conselho Nacional de Meio Ambiente

CONSPLAN - Conselho de Planejamento

COSIPLAN - Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento

CPT - Comissão Pastoral da Terra

CSN - Companhia Siderúrgica Nacional

CVDR - Companhia Vale do Rio Doce

DILMA - Dilma Vana Rousseff

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EFMM - Estrada de Ferro Madeira Mamoré

EID - Eixos de Integração e Desenvolvimento

ELETROBRÁS - Centrais Elétricas do Brasil S/A

ELETRONORTE - Centrais Elétricas do Norte S/A

EMBRATEL - Empresa Brasileira de Telecomunicações S/A

ESG - Escola Superior de Guerra

EUA - Estados Unidos da América

FCP - Fundação Cultural Palmares

FDPI - Fundo de Desenvolvimento de Programas Integrados

FHC - Fernando Henrique Cardoso

FMI - Fundo Monetário Internacional

FONPLATA - Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata

G7 - Grupo dos Sete

GLP - Gás Liquefeito de Petróleo

GNV - Gás Natural Veicular

IBAD - Instituto Brasileiro de Ação Democrática

IBAMA - Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IIRSA - Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

INPE - Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica

IPES - Instituto de Pesquisa e Estudos Sociais

LULA - Luís Inácio Lula da Silva

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

MINC - Ministério da Cultura

NASA - National Aeronautics and Space Administration – Administração Nacional da Aeronáutica e Espaço

ONG's - Organizações Não Governamentais

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAC - Projetos de Ação Conjunta

PAD - Projeto de Assentamento Dirigido

PAEG - Programa de Ação Econômica do Governo

PAI - Plano de Ação Imediata

PAR - Projeto de Assentamento Rápido

PAS - Plano Amazônia Sustentável

PCH - Pequenas Centrais Hidroelétricas

PDA - Planos de Desenvolvimento da Amazônia

PDE - Plano de Desenvolvimento de Educação

PDI - Plano de Desenvolvimento Integrado

PED - Programa Estratégico de Desenvolvimento

PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S.A

PGC - Programa Grande Carajás

PIC - Programa Integrado de Colonização

PLANAFLORO - Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

PNMA - Fundo Nacional do Meio Ambiente

POLAMAZÔNIA - Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia

POLONOROESTE - Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil

PPA - Plano Plurianual

PPCDAM - Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal

PPG-7 - Programa Piloto Internacional para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras

PRODES - Projeto de Monitoramento da Floresta Amazônica Brasileira por Satélite

PROJOVEM - Programa Nacional de Inclusão de Jovens

PRONAF - Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar

PROTERRA - Programa de Redistribuição de Terras e Estímulos à Agroindústria do Norte e do Nordeste

PSI - Processos Setoriais de Integração

REGIC - Regiões de Influência de Cidades

RO - Rondônia

SADEN - Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional

SEMTA - Serviço de Encaminhamento de Trabalhadores para a Amazônia

SEMUR - Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação de Porto Velho

SIN - Sistema Interligado Nacional

SISNAMA - Sistema Nacional de Meio Ambiente

SIPAM - Sistema de Proteção da Amazônia

SNCR - Sistema Nacional de Crédito Rural

SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação

SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

SUDAM - Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

SUDECO - Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste

SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus

TELEBRÁS - Telecomunicações Brasileiras S/A

UDN - União Democrática Nacional

UE - União Europeia

UNASUL - União de Nações Sul-Americanas

UNIR - Universidade Federal de Rondônia

WWF - World Wide Found for Nature - Fundo Mundial para a Natureza

ZFM - Zona Franca de Manaus



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	28
<b>2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b>	32
<b>3 OCUPAÇÃO E APROPRIAÇÃO TERRITORIAL NA AMAZÔNIA E EM RONDÔNIA</b>	40
3.1 Relações mercantis no Guaporé: ouro, drogas do sertão e borracha	41
3.2 A Ferrovia do Diabo: Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM)	49
3.3 A criação do Fundo de Valorização da Amazônia (1946) e do SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (1948)	73
3.4 O Plano de Emergência (1953-1954) e I Plano Quinquenal (1955/1960)	80
3.5 O Plano de Metas na Amazônia (1957-1960)	88
<b>4 A EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO DOS GOVERNOS MILITARES</b>	95
<b>4.1 Governos Militares na Amazônia</b>	113
<b>4.2 O Planejamento Efetivo na Amazônia</b>	113
4.2.1 A Operação Amazônia e o Programa de Ação Econômica do Governo (1964 - 1967)	133
<b>4.2.2 Os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND's)</b>	<b>158</b>
4.2.2.1 O I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (I PND) -1972- 1974	166
4.2.2.2 O II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (II PND) - 1975-1979	172
4.2.2.3 O III Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (1980-1985) e o POLONOROESTE (Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil)	172
4.2.2.4 O fim da era do planejamento militar e suas consequências: a criação do Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia (PLANAFLORO) e do Zoneamento Socioeconômico Ecológico (ZSEE) em Rondônia	156
<b>5 ESTRATÉGIAS E POLÍTICAS DA ATUALIDADE</b>	172
<b>5.1 A racionalidade ecológica e a retomada do planejamento a longo prazo</b>	172

5.1.1. A criação do Programa Nossa Natureza	175
5.1.2 O Programa Piloto Internacional para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras (PPG-7)	180
<b>5.2 Os Planos Plurianuais de Investimentos</b>	189
5.2.1. I Plano Plurianual (1996-1999) - Brasil em Ação	189
5.2.2 II Plano Plurianual (2000-2003) - Avança Brasil	197
5.2.3 III Plano Plurianual (2004-2007) - Plano Brasil de Todos	207
5.2.3.1 O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC I)	210
5.2.3.2 Os Planos Plurianuais dos Governos Lula e Dilma	225
<b>5.3 Rondônia e a Integração Latino-Americana para o Desenvolvimento</b>	233
<b>6 INDICADORES</b>	250
<b>7 CONCLUSÃO</b>	260
<b>REFERÊNCIAS</b>	264

Mapa 1 – Mapa Físico-político do Estado de Rondônia



Fonte: (IBGE, 2010)

## 1 INTRODUÇÃO

Esta tese foi idealizada visando a compreensão dos efeitos das políticas de planejamento territorial na dinâmica regional do Estado de Rondônia, no contexto dos projetos econômicos internos e externos que visam à frente de expansão da fronteira produtiva para o mercado mundial e a integração sul americana. O Estado de Rondônia possui posição geográfica estratégica e privilegiada para o escoamento da produção (soja e gado) e grande oferta de recursos naturais, integrando e permitindo a interação entre os grandes investimentos federais e internacionais, à exemplo da construção iniciada em 2008, das Usinas Hidrelétricas do Madeira (Santo Antônio e Jirau), a construção da ponte (2014) e abertura da malha viária da BR 319 (Porto Velho/Manaus) no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e a ligação com a Rodovia Interoceânica (comunicação com o Oceano Pacífico), no âmbito da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

Em Rondônia, com o fluxo das mudanças provocadas pelo impulso da economia mundial a partir do final do século XIX, deu-se início a um irrefreável movimento na busca e apropriação de matérias primas em seu território. Mesmo antes, desde os tempos dos primeiros colonizadores portugueses, com projetos expansionistas ligados à apropriação de matérias primas, as terras de Rondônia foram afetadas diretamente. As drogas do sertão, o ouro e a borracha foram os motivos que deram origem ao primeiro ciclo da expansão da fronteira em seu território. Num segundo momento, os planos governamentais para o planejamento da fronteira, em consolidar e tomar o território, na busca do crescimento econômico. Na atualidade, a fronteira vive uma nova dinâmica territorial, que passa pela produção e apropriação em larga escala das commodities, que interessam, especialmente, ao mercado externo.

Um dos desafios para compreensão do processo de ocupação da Amazônia, especialmente, tendo como referência as políticas territoriais implementadas no século XX, é compreender tais políticas num universo de complexidades, sobre um mesmo território, onde interagem diversas escalas e interesses, sejam eles, globais, nacionais, regionais ou locais e seus paradoxos. Com estas referências e diante de

suas complexidades, foi realizada uma abordagem histórico analítica, iniciando com o processo de exploração da borracha no início do século XX, aos primeiros esboços dos planos nacionais de desenvolvimento a partir da década de 1950, os planos dos governos militares, às estratégias e políticas da atualidade, no período dos governos FHC (Fernando Henrique Cardoso), Lula (Luís Inácio Lula da Silva) e Dilma (Dilma Rousseff).

No início da década de 1980, a região Amazônica se tornou essencial para a produção do setor primário nacional, aqui compreendida, como o "resultado do desenvolvimento das forças produtivas, das relações de produção e das necessidades de circulação e distribuição" (SAQUET; SILVA, 2008, p. 12). Assim é que o Estado de Rondônia, ao longo das décadas, foi impactado pelos efeitos das políticas territoriais de ocupação da Região Amazônica.

Com a criação do Estado de Rondônia (1981) novos municípios surgem e a máquina da burocracia estatal é redefinida, com a estruturação do judiciário e a criação do Tribunal de Contas do Estado, dentre outras atividades da burocracia estatal, direcionadas pelo poder central.

Destaca-se assim, que as políticas, projetos e programas de ocupação para a Amazônia, especialmente, àquelas direcionadas para Rondônia, estiveram diretamente ligadas a sede administrativa de seu território, a cidade de Porto Velho, uma vez que, a implementação das mesmas, foram determinadas e se confundem com a definição e consolidação de própria estrutura econômica, territorial e fundiária do Estado.

Os eventos motivadores para a confecção desta Tese iniciam-se no ano de 1990, quando a autora chegava à Rondônia para trabalhar junto a Comissão Pastoral da Terra (CPT/RO), tendo um choque de realidade, enfrentado a realidade de profunda exclusão de milhares de trabalhadores e trabalhadoras rurais, tais como: graves problemas agrários e fundiários, violação constante de direitos humanos, degradação ambiental, violência, dentre outros.

Entre os anos de 2005 a 2010 a autora vivenciou a experiência em gestão ao

estar a frente da Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação de Porto Velho (SEMUR), onde pode constatar através do trabalho desenvolvido, os reflexos, impactos e consequências profundas. no ordenamento territorial da cidade de Porto Velho, causados pelos modelos de desenvolvimento propostos para a Região Amazônica e em Rondônia, tendo como a primaz consequência, a exclusão do espaço territorial urbano de grande parte da população.

Além dos trabalhos desenvolvidos como operadora do direito, a autora coordena há 14 anos junto às populações desprovidas do direito ao acesso a cultura a realização do Festival Latino Americano de Cinema Ambiental (CINEAMAZONIA), levando discussões de ordem ambiental, através da produção audiovisual, para populações ribeirinhas do Rio Madeira, populações do Rio Mamoré e Guaporé (Rondônia e Bolívia) e Rio Madre de Dios (Peru), o qual lhe deu a possibilidade, em acompanhar intensas mudanças na região, desde a perspectiva estética amazônica, àquelas vivenciadas pelas populações locais na supressão de direitos, as quais são diretamente impactadas pela construção das grandes obras projetadas para a região.

A tese está dividida em quatro capítulos. No primeiro capítulo partiu-se das primeiras incursões no território de Rondônia, na busca dos produtos primários dos interesses dos colonizadores europeus e após, do sentido da entrada do capital americano na região. Neste mesmo capítulo, abordou-se uma definição de um projeto nacional para Amazônia, com o levantamento dos programas do Estado Nacional, voltados para ações que fomentaram a ocupação do território amazônico, com vistas à exploração de novas frentes da expansão capitalista.

No segundo capítulo, a pesquisa ficou concentrada nas estratégias e no planejamento da geopolítica dos militares, quando se deu início à execução dos grandes projetos governamentais de expansão da fronteira, através da abertura de rodovias e programas de colonização, os quais determinaram em definitivo a ocupação do Estado de Rondônia.

No terceiro capítulo, concentrou-se ainda, no levantamento das políticas e planos governamentais, desde a retomada do processo democrático brasileiro, com os governos de FHC, LULA e Dilma Rousseff, às estratégias de integração da América

do Sul. No quarto e último capítulo, a tese demonstrou a relação das políticas governamentais implantadas desde os governos militares e sua relação com o processo de desmatamento na região, o qual guarda relação direta com a opção do modelo de acumulação capitalista desenvolvido ao longo das décadas.

## 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A análise que permeia a presente tese segue na compreensão que os efeitos das políticas de planejamento territorial na dinâmica regional do Estado de Rondônia, são fruto e dizem respeito a consolidação de um modelo econômico hegemônico do modo capitalista de produção. O levantamento dos programas e planos que estabelecem a dinâmica territorial, ao longo de períodos distintos, demonstram que há uma combinação das condições de acumulação progressiva do capital. Essa combinação criou as condições de produção, através da expansão de mão de obra excedente em outras regiões brasileiras, que não da Amazônia, como é o caso do processo migratório estimulado pelo Estado brasileiro durante os governos militares, em um período que há a presença efetiva de projetos de planejamento na região e a atração populacional.

Há ainda as condições engendradas dos meios de produção através da estruturação da região, com o aparecimento do próprio Estado, e com ele, a criação das condições de infraestrutura de transporte e comunicação, com a abertura de estradas, hidrovias, incentivo ao surgimento de núcleos urbanos, geração de energia, dentre outras estruturas essenciais a acumulação do capital. Essas condições possuem relação direta com a expansão geográfica da região, que representa o resultado da necessidade de expansão da capacidade produtiva e renovação de novas e para novas condições de acumulação. "A expansão geográfica e a concentração geográfica são ambas consideradas produtos do mesmo esforço de criar novas oportunidades para acumulação de capital" (HARVEY, 2006, p. 52/53).

O Estado de Rondônia inserido na Amazônia Legal, o qual faz parte da Região Norte brasileira, tem limites com os Estados do Amazonas, Acre e Mato Grosso e com o país vizinho, a Bolívia. Possui uma área em km<sup>2</sup> de 237.590,543, atualmente conta com 52 municípios e uma população estimada em 1.768.204 (IBGE, 2015). Desde o surgimento do projeto da construção da ferrovia EFMM, em busca do transporte de matéria-prima, naquele período, o látex e as *drogas do sertão*, até a atualidade dos planos e projetos de desenvolvimento para a região, o espaço geográfico onde localiza-se Rondônia é apropriado visando o atendimento para o projeto do capital na Amazônia, "a capacidade de dominar o espaço implica na produção de espaço"



(HARVEY, 2006, p. 149), o qual determina, portanto, a formação desse território, de forma a atender as necessidades de mobilidade visando o processo de acumulação.

Essas condições geográficas para a acumulação são criadas e suportadas através do planejamento estatal que realiza investimentos consideráveis em obras de infraestrutura, em especial, como observado a partir do levantamento e análise dos programas fomentados pelos governos militares e desenvolvidos no Estado de Rondônia. Nesse período o Estado brasileiro é o principal indutor dos projetos de apropriação do território, através da expansão da fronteira com forte intervenção econômica estatal, concentradas em dois grandes eixos: infraestrutura e projetos de colonização agrária.

Na pesquisa, elegeu-se a fronteira como categoria analítica mais adequada para a compreensão do objeto da tese. Em geral, a fronteira aqui entendida é produzida pelo produto gerado por sua expansão. Toda intervenção instituída sobre a Amazônia, guarda em si, em sua gênese, um modelo de controle do território e de apropriação econômica. A magnitude e a força dos projetos geopolíticos e econômicos que se estabeleceram sobre seu território, constituíram as frentes da expansão do capital na fronteira. Essas frentes do capital se expandiram até meados do século XX, via surtos econômicos e grandes períodos de estagnação.

No entanto, a partir de meados do século XX, a economia e a geopolítica dominaram de sobremaneira o processo de ocupação regional e determinaram os modelos de planejamento para a região. À esta expansão, o choque, o estranhamento, o encontro/desencontro dos diferentes grupos sociais, as temporalidades distintas, a violência, foram elementos integradores da atual dinâmica espacial e econômica em Rondônia. Esta dinâmica é fruto da intervenção sobre seu território, que se deu a partir de iniciativas externas: ora realizado por ações governamentais, ora pelo capital privado, ou por ambos conjuntamente.

A fronteira em Rondônia não se restringe aos seus limites físicos e geográficos. A fronteira aqui entendida é o espaço da reprodução e ampliação da dinâmica do capital. Esta dinâmica na atualidade interage com novos e diversos atores, com interesses diversos que dizem respeito ao mercado externo, aos nacionais e dos

pequenos produtores desta fronteira. Da criação dos corredores ecológicos e das unidades de conservação, a produção da soja e da pecuária em larga escala, dos interesses das mineradoras e da consolidação do Brasil como potência no continente sul-americano e das novas disputas das dinâmicas dos blocos econômicos mundiais. Todos estes interesses forjam a configuração desta fronteira apropriada, chamada Rondônia.

Com essa expansão da fronteira no Estado de Rondônia, a partir da década de 1970 pelos governos militares, a apropriação do território é efetivada como espaço do capital e porta de entrada na Amazônia, no processo de acumulação.

Esse processo perpetua, avança e se reorganiza nas décadas seguintes, articulando-se com as demais regiões brasileiras, visando, especialmente, o atendimento ao mercado externo. A partir da década de 1990, novos arranjos produtivos são articulados através dos Planos Plurianuais de Investimento, que incrementam um grande volume de projetos de infraestrutura, com a construção de estradas, geração de energia, atividades de monocultura, pecuária, hidrovias, estruturação de núcleos urbanos, dentre outros.

Os procedimentos desta tese partem do pressuposto de que as ações/interferências nos territórios produzem resultados balizados não apenas nos objetivos dos projetos implementados mas, sobretudo, num —contexto maiorll, de um modelo econômico hegemônico do modo capitalista de produção, que nem sempre é escrito e/ou descrito. Para a descoberta deste contexto maior é necessário buscar e desvendar distintas informações, cruzá-las com dados e informações reais para assim construir uma explicação. Assim foi essencial compreender de que forma se constituem as políticas de planejamento e apropriação do território, na Amazônia e, em particular, no Estado de Rondônia e nesse contexto, examina-se como a sucessão de programas e políticas governamentais nacionais, constituíram, estruturaram e impactaram a atual configuração econômica e urbana desse Estado.

Inicialmente, privilegiou-se um exame das formas de apropriação territorial no período da colonização portuguesa que tinha como base a economia mercantil, para posteriormente compreender as políticas territoriais implantadas, em um conjunto de

planos e programas, direcionados para a Amazônia, perpassando por aquelas direcionadas ao Estado de Rondônia e seus efeitos.

Para compreender os efeitos das políticas de planejamento territorial em Rondônia, foi necessário fazer o levantamento dos programas do Estado Nacional, voltados para ações que fomentaram a ocupação do território amazônico, com vistas à exploração de novas frentes da expansão capitalista. Essas novas frentes de ocupação na Amazônia geraram consequências e influenciaram diretamente o Estado de Rondônia, sendo determinantes para seu perfil socioeconômico da atualidade.

Dessa forma, justifica-se a necessidade de contextualizar em um quadro histórico- espacial as políticas implementadas e direcionadas à Rondônia, que acabaram por constituí-lo, enquanto espaço, no próprio contexto da ocupação territorial da Amazônia e em sua dimensão de articulação com a produção desse território.

Compreende-se o Estado Nacional como planejador e indutor dos processos de desenvolvimento econômico e de produção e apropriação do território, demonstrando que as políticas públicas e planejamento são pensadas, a partir dos determinantes econômicos, estabelecidos ao longo dos diversos períodos da formação e organização do Estado brasileiro.

Para um estudo da dinâmica regional de Rondônia diretamente impactado pelos projetos de infraestrutura implantados no passado e na atualidade, optou-se por estudá-los e analisá-los, do geral para o particular, tanto no contexto mais amplo do País e de suas fronteiras, quanto as características intrínsecas da localidade. Reconstruiu-se o contexto político-econômico em que se encontram inseridos o planejamento dos empreendimentos de infraestrutura em Rondônia.

A seguir, procurou-se reconstruir a realidade, nela incorporando as mesmas características, de ambas as situações – geral e particular. As esferas são de certa forma, concêntricas: os impactos vivenciados no Estado e a apropriação de seu território estão inseridos em um projeto e num processo econômico-político global,

que, por sua vez, insere-se em um determinado modelo histórico de Estado.

Um dos desafios para compreensão do processo de ocupação da Amazônia, especialmente, tendo como referência as políticas territoriais implementadas no século XX, é compreender tais políticas num universo de complexidades, sobre um mesmo território, onde interagem diversas escalas e interesses, sejam eles, globais, nacionais, regionais ou locais e seus paradoxos.

Assim, a escolha da metodologia para a construção desse texto utilizou como ferramenta a deposição de camadas de interferência, ou seja, cada projeto implementado (que é a intervenção no território) na Amazônia/Rondônia será uma camada que produzirá um resultado no território. O resultado da interferência de todas as camadas levará o território a um estágio propício a consecução dos resultados propostos pelo contexto maior.

A defesa deste procedimento, deposição de camadas, parte do pressuposto de que a intervenção num território abre espaço para a implantação de futuros projetos, que somente poderão ser efetivados se determinadas condições existirem, ou seja, um projeto abre portas e perspectivas para outras intervenções. Como afirma Moraes (2000), a formação territorial<sup>11</sup> é junção de distintas intervenções no território e nos diferentes períodos históricos que desnudam os impactos econômicos e sociais que se materializaram no espaço. Ainda segundo Santos (1977, 2005) a sucessão dos projetos produz intervenções nas redivisões do trabalho.

Para a Amazônia e, mais especificamente, o Estado de Rondônia, a atuação no território teve um papel relevante de transformar radicalmente o espaço, de floresta para um território propício ao capital contemporâneo. Por conta até do espaço inicial ser de floresta, neste trabalho, o indicador será a falta dela, ou seja, o desmatamento. Assim, a conexão com os projetos se efetiva com distinção das atividades econômicas levadas a cabo no espaço da não floresta: monocultura de soja e de cana de açúcar e a produção agropecuária.

Cada projeto implantado e/ou camada, produzirá uma quantidade de desmatamento no território e com isso atividades econômicas intermediárias ou

temporárias são desenvolvidas. Entretanto, essas nem sempre são condições *sine qua non* para que outro projeto seja implementado, mas servem como a preparação para a reprodução do capital de forma intensiva. Assim, como uma das hipóteses desse trabalho, o território transformado de floresta em não floresta é a condição principal para que outros projetos sejam implementados.

O migrante que chegou ou está chegando em Rondônia já passou, como foi demonstrado, pelo Paraná e Mato Grosso e outros Estados. Nestes, ele foi usado para desbravar a terra, amansá-la, e depois deixá-la livre, pronta para os latifundiários. Esta formação é confirmada pelo número de propriedades que desapareceram naquele estado na última década (PERDIGÃO; BAGGEGIO, 1992, p. 95).

Os projetos de colonização em Rondônia, datados do início da década de 1970, tiveram como característica inicial a distribuição de terras para trabalhadores rurais provenientes de outras regiões brasileiras, com excedente de mão de obra. O migrante entrava na terra, derrubava a floresta e depois de pronta, a grande empresa e/ou latifundiário desenvolveram os grandes projetos ligados agropecuária, voltados ao mercado externo.

Com estas referências e diante de suas complexidades, foi realizada uma abordagem histórico analítica, iniciando com o processo de exploração da borracha no início do século XX, aos primeiros esboços dos planos nacionais de desenvolvimento a partir da década de 1950, os planos dos governos militares, às estratégias e políticas da atualidade, no período dos governos FHC (Fernando Henrique Cardoso), Lula (Luís Inácio Lula da Silva) e Dilma (Dilma Rousseff).

Utilizou-se uma perspectiva dialética, em que as categorias de tempo, espaço e movimento são fundamentais e indispensáveis para o conhecimento da realidade proposta. Ao lado dessa perspectiva, não se pôde esquecer que a pesquisa da tese requereu a construção e a utilização de indicadores precisos. Assim, parte relevante da tese consiste no levantamento bibliográfico e de informações e dados estatísticos, para que, num segundo momento, se possa proceder ao exame qualitativo dos fatos existentes.

Foi ainda realizado o levantamento de dados secundários em instituições

públicas governamentais, visando a operacionalização de variáveis (crescimento urbano, ocupação do território, índices de desmatamento, indicadores de crescimento econômico e populacional), tais como: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), com dados do Censo Demográfico, Ministérios (Planejamento, Integração Nacional, Cidades), IIRSA (Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), UNASUL (União de Nações Sul-Americanas), IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento), BASA (Banco da Amazônia), SIPAM (Sistema de Proteção da Amazônia), INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), IBAMA (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis); órgãos estaduais (secretarias de planejamento, desenvolvimento econômico, meio ambiente), órgãos municipais de Porto Velho (planejamento, desenvolvimento econômico, regularização fundiária/habitação, meio ambiente); bem como, junto a páginas eletrônicas, oficiais dos órgãos e instituições; jornais eletrônicos; fotografias, multimídia e audiovisuais produzidas enquanto documentários.

Assim, parte relevante do trabalho consiste em definir e aplicar métodos quantitativos de apuração dos fatos estudados, para que, num segundo momento, se possa proceder ao exame qualitativo dos fatos existentes.

Esta tese propõe uma investigação no sentido de compreender quais e como os planos de desenvolvimento implantados em Rondônia, ao longo das décadas, contribuíram para a sua configuração atual, marcada por graves conflitos sociais em torno da disputa pela terra, e em especial, de que forma as políticas de planejamento voltadas a expansão do capital, contribuem para os índices da derrubada da floresta, ou seja, o desmatamento.

A hipótese é a de que a experiência de planejamento para o território amazônico, em geral, e Rondônia, em particular, atende ao interesse de um modelo político- econômico mundial e uma abordagem e compreensão estatal brasileira sobre a Amazônia, que visa não somente a expansão capitalista, mas também atender ao mercado de exportação de produtos primários produzidos no Brasil, em especial da Amazônia, para os grandes mercados mundiais.

O recorte temporal do estudo da Tese é dos anos de 1960 a 2010. A partir da década de 1960, o Estado de Rondônia foi visto efetivamente como importante frente da fronteira de expansão, mas no entanto, as condições de implementação capitalistas não existiam, as quais foi necessário criá-las. Neste período as intervenções no território do aparato estatal foram intensas e todas as condições exigidas pelos meios de produção foram engendradas: criação das condições de infraestrutura de transporte e comunicação, abertura de estradas, surgimento de núcleos urbanos, geração de energia, dentre outras estruturas essenciais a acumulação do capital.

### **3 OCUPAÇÃO E APROPRIAÇÃO TERRITORIAL NA AMAZÔNIA E EM RONDÔNIA**

O presente capítulo contextualiza historicamente, o aparecimento e o surgimento das terras que na atualidade são conhecidas e denominadas por Estado de Rondônia. Porção de terras inserida no vasto território amazônico na floresta tropical brasileira foi objeto de controle de seu território e expropriação de seus recursos naturais, desde os primeiros colonizadores europeus, seguida pela exploração de bandeirantes e seringalistas.

O controle de terras na região e a exploração de produtos originários da floresta, pelos primeiros colonizadores, e posteriormente, pelas políticas desenvolvidas pelo Estado, em momento algum, considerou os povos tradicionais ali existentes. Portanto, o contexto da formação do território no Estado de Rondônia é marcado por diversos conflitos e destruição, e foi nesse cenário que a região adquire forma político-institucional.

Inicialmente, o recorte temporal adotado, considerou a ocupação pelos colonizadores portugueses na região do Vale do Guaporé (nos Rios Mamoré e Guaporé), como a primeira incursão de um modelo de domínio mercantilista e da expansão das fronteiras que atingiram, moldaram e submeterem à região, aos interesses dominantes.

Posteriormente, a dinâmica territorial que daria forma político-institucional as terras de Rondônia, inicia-se no período do primeiro ciclo da borracha, entre 1870 e 1912, quando da necessidade da exploração do látex para as economias dos países industrializados, tendo a construção de Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), como maior símbolo desse período.

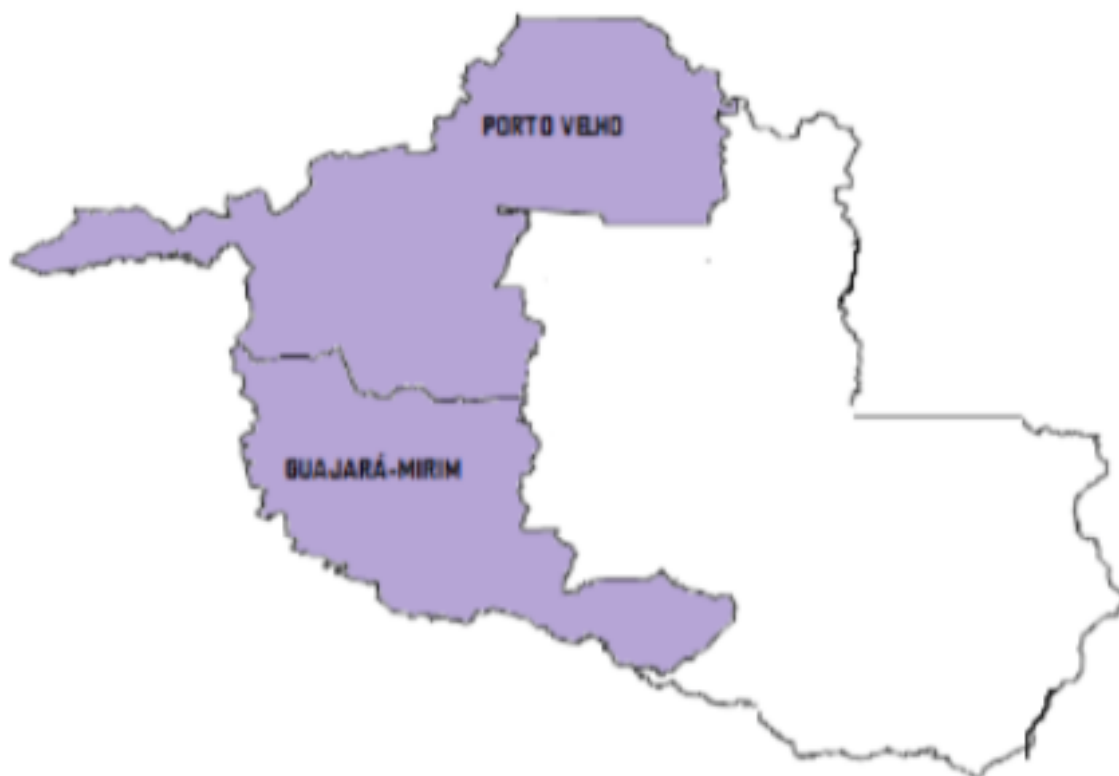
Com a construção da EFFM surgiu o primeiro aglomerado urbano da região, Porto Velho (1907). Planejada de forma a atender ao empreendimento e as necessidades da companhia construtora. No mesmo período, considerando o traçado da ferrovia surgiu o núcleo urbano de Guajará-Mirim (1912), na fronteira com a Bolívia.

As terras onde foram situadas as estruturas da companhia da EFMM em Porto



Velho, pertenciam à época ao Estado do Amazonas, enquanto que Guajará-Mirim pertencia as terras do Estado do Mato Grosso. Os dois aglomerados urbanos eram as duas únicas cidades, posteriormente elevadas à categoria de municípios em terras de Rondônia, até o ano de 1976.

Mapa 2: Primeiros aglomerados urbanos em Rondônia



Fonte: Base CASARA, 2011, p. 28  
Organizado pela autora

A região em análise, passou por três momentos institucionais distintos, sob o ponto de vista político institucional, considerando o atendimento dos interesses econômicos de cada período. Foi somente no ano de 1943, que é criado o Território Federal do Guaporé pelo Decreto-Lei n.º 5.812 de 13 de setembro de 1943; em 1956, foi criado o Território Federal de Rondônia, com a edição da Lei n.º 2.731; e finalmente, em 22 de dezembro de 1981, com a Lei Complementar n.º 41, o Estado de Rondônia.

### 3.1 Relações mercantis no Guaporé: ouro, drogas do sertão e borracha

No contexto brasileiro, mesmo antes de se constituir em Estado Nacional,

desde sua formação, enquanto colônia portuguesa, o Brasil teve sua ocupação territorial determinada sob forte influência dominante dos interesses mercantis, orientando suas atividades econômicas visando ao atendimento, predominantemente, da exportação de produtos coloniais.

A expansão colonial brasileira esteve calcada desde seu início, numa economia mercantil exportadora, com a utilização dos solos pela monocultura e da exploração de seus recursos florestais, no caso específico da Amazônia.

Na Amazônia, o processo de expansão econômica e a apropriação de seu território foi orientada, em especial, pela exploração de recursos naturais e produtos coloniais de grande valor e interesse para os europeus. A disputa territorial estabeleceu uma geopolítica do território amazônico, entre as potências europeias colonizadoras, que acabaram por marcar e influenciar de forma definitiva a colonização do território na Amazônia.

Na Amazônia, as especiarias foram os primeiros produtos valorizados pelos europeus no mercado mundial. Tratava-se de substâncias aromáticas com supostos efeitos medicinais e mesmo afrodisíacos, e outras que detinham alto valor de mercado para uso das elites europeias - canela, cravo, anil, cacau, sementes oleaginosas, salsaparrilha etc., denominadas "drogas do sertão" ... no século XIX, sobretudo ingleses e alemães - bem revelando o capitalismo industrial nascente na Europa, cujo desenvolvimento tecnológico estava vinculado aos avanços das ciências naturais e aplicadas - desenvolveram sistematicamente a pesquisa, a informação e o conhecimento sobre a Amazônia brasileira (BECKER; STENNER, 2008, p. 12 a 15)

Quanto à ocupação do território que, na atualidade denomina-se Rondônia, a metrópole portuguesa colonizou no século XVIII, a região conhecida por Vale do Guaporé, no entorno dos grandes rios Mamoré e Guaporé. Região fronteiriça com terras da colônia espanhola, a Bolívia era detentora de grandes jazidas de ouro e prata. Em 13 de janeiro de 1750, os Reinos de Espanha e Portugal assinaram o Tratado de Madri delimitando a posse portuguesa e espanhola sobre a respectiva região, e é neste sentido que, "a cartografia era um importante instrumento político para definir os novos limites territoriais de cada um" (GONÇALVES, 2012, p. 25).

A região do Vale do Guaporé era rica no comércio de ouro e drogas do sertão, de grande interesse geopolítico para Portugal, onde estabeleceu sua posse e domínio.

Esta mesma região também era a ponte de passagem e ligação entre as colônias do Sul e as do extremo Norte, via Vila Bela da Santíssima Trindade, capital da Capitania do Mato Grosso. Em 1647, Raposo Tavares já havia percorrido a região a partir do rio Tietê, navegando pelas águas dos rios Guaporé, Mamoré e Madeira.

Interesses geopolíticos, com a expansão do processo de colonização, em defesa da exploração do território, e especialmente, a produção aurífera da região, com a utilização de trabalho escravo dos negros trazidos da África, foram fatores determinantes na formação deste território. Com o descobrimento das minas de ouro do Mato Grosso em 1731, ocorreu intenso movimento fluvial nos rios Guaporé, Mamoré, Madeira e Amazonas, até o Porto da Companhia de Comércio do Grão-Pará.

Nas cabeceiras do Rio Guaporé, navegado por Francisco Palheta em 1723, os irmãos Fernando e Arthur Paes Barros, Jose Martins Charo e Jose Pinheiro descobriram, no ano de 1734, importantes minas de ouro. As densas florestas, encontradas na região, que substituíam os campos e cerrados, até então percorridos pelos bandeirantes, passaram a ser conhecidas por mato grosso do rio Jauru, que mais tarde daria o nome ao Estado de Mato Grosso. No ano de 1736, os bandeirantes Armando de Almeida Morais e Tristão Cunha Gago, alcançaram o curso médio do Rio Guaporé encontrando ouro em um dos seus afluentes pela margem direita, o Rio Corumbiara, onde estabeleceram um acampamento de mineração (REZENDE, 2006, p.168).

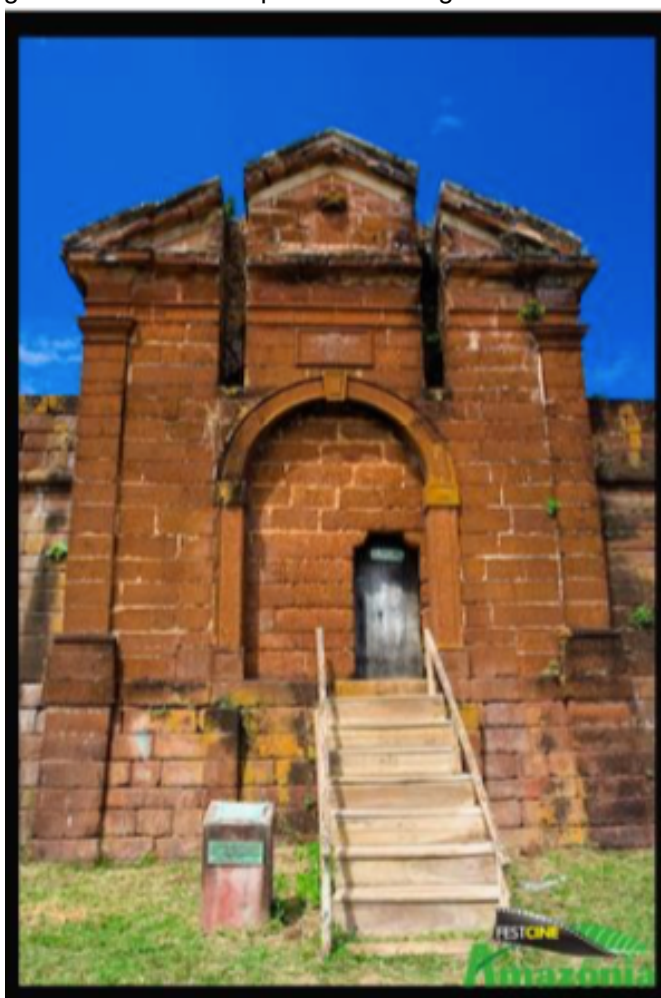
A ocupação portuguesa nesse território, considerando a abundância aurífera, se deu através da presença militar, com a construção de fortificações que significou as primeiras marcas da civilização ocidental no território amazônico, com a exploração de trabalho escravo e a presença de novos exploradores na região.

Fotografia 1 – Forte Príncipe da Beira Região do Vale do Guaporé



Fonte: Acervo CINEAMAZÔNIA, 2009

Fotografia 2 – Forte Príncipe da Beira Região do Vale do Guaporé



Fonte: Acervo CINEAMAZÔNIA, 2009

Com a extinção em 1777, da Companhia de Comércio do Grão-Pará e o esgotamento da produção de ouro, pedras preciosas e drogas do sertão, a região mergulhou em longo período de estagnação, "somente superado com as mudanças na economia- mundo e a valorização de um novo produto extrativo na região" (BECKER; STENNER, 2008, p.15). No decorrer dos séculos, a ocupação da Amazônia caracterizou-se por surtos econômicos e de grandes períodos de estagnação, que trariam como consequência, o sucateamento, seguido do abandono da região.

Uma nova valorização econômica na região se deu somente, a partir da atividade extrativista do látex (*Hevea brasiliensis*), que ocorreu na segunda metade do século XIX, considerando o desenvolvimento tecnológico e a revolução industrial no continente Europeu e nos EUA (Estados Unidos da América).

A borracha natural, produto exclusivo da Amazônia, foi valorizado e tornou a atividade extrativista lucrativa. A economia da borracha se contextualiza na expansão do capitalismo mundial e se justificou pela necessidade do barateamento do capital, "utilizado nos empreendimentos industriais" (AMARAL, 2004, p. 35).

Foi o extrativismo vegetal que emergiu, desde o segundo quartel do século XIX, a exploração da borracha enquanto atividade econômica principal da floresta equatorial. A seringueira (*Hevea brasiliensis*) é uma árvore nativa da região que, dada a grande diversidade de espécies no ambiente amazônico, esta dispersa no interior da floresta, o que obriga o seringueiro, que é o coletor do látex, a longas caminhadas diárias para a obtenção de uma produção rentável de borracha natural. A atividade extratora do látex expandiu-se lentamente nas décadas de 1860 a 1870, atingindo, na seguinte, um período mais expressivo, chegando ao auge, entre 1890 e 1920. Essa expansão foi resultado da elevação dos preços internacionais que triplicaram entre 1880 a 1910, devido à utilização de borracha natural na fabricação de pneumáticos para automóveis... devido às condições peculiares do processo de extração e beneficiamento da borracha, bem como de sua orientação para o mercado externo, as capitais amazônicas funcionavam como centros de um grande sistema de drenagem, que através da vasta rede fluvial ligavam os seringais aos mercados externos. Em Belém e Manaus encontravam-se as grandes firmas exportadoras que monopolizavam o mercado da borracha; estas filiais de empresas alemãs, inglesas, norte-americanas e francesas dominavam o mercado exportador e, gradativamente, subordinavam os diversos agentes internos envolvidos na produção. O apogeu da borracha refletiu diretamente nestas duas cidades, pois eram verdadeiras "ilhas" no meio da floresta, onde o excedente resultante da exportação se materializava em prédios suntuosos e em toda a sorte de consumo de bens de luxo importados. Fora destas cidades, pouco aconteceu, pois não houve investimentos significativos..."(BECKER; EGLER, 2011, p.109/110).

Nesse período de expansão da exploração da borracha ocorreu um significativo povoamento da região e a concentração da economia exportadora, onde somente duas cidades amazônicas seriam impactadas: Belém e Manaus. Estas duas cidades viveram um processo de crescimento populacional e urbano, além da intensificação do transporte fluvial, como meio de comunicação, considerando que os rios sempre foram essenciais para a conquista e controle geopolítico, o qual definiu o modelo de ocupação da região.

[...] em Manaus ou Belém, cidades que experimentaram modernizações urbanas de fazer inveja à capital, Rio de Janeiro e mesmo Nova York. Manaus, por exemplo, disputava com Nova York a primazia de primeira cidade da América a ter um sistema de iluminação pública ou de transportes urbanos (bondes). (GONÇALVES, 2012, p. 88).

Os territórios produtores da borracha da Amazônia brasileira, atendiam ao

mercado consumidor industrial externo, caracterizada por uma economia primário exportadora, que inicialmente, foi explorada pelo trabalho indígena, e posteriormente, pelo trabalho de nordestinos expulsos pelas secas de 1877-1879.

O ciclo da borracha, como foi chamado, gerou o povoamento regional por meio da formação de uma cadeia produtiva, originária na floresta e que seguia até a indústria, do continente europeu e/ou norte-americano. Mesmo após os períodos áureos dos ciclos da borracha, quando do abandono dos seringais, os trabalhadores abandonados à própria sorte, mantiveram sua economia pautada na subsistência e num processo contínuo de povoamento da região.

Os donos dos seringais e castanhais eram meros posseiros ou foreiros que haviam arrendado suas terras do Estado. Portanto, a partir desse momento, a frente de expansão ficou caracterizada como uma frente demográfica de populações camponesas e pobres residualmente vinculadas ao mercado. Ao invés de estagnar, continuou crescendo e se expandindo pela chegada contínua de novos camponeses sem terra originários, sobretudo do nordeste, no caso da Amazônia, que foram ocupando as terras reais ou supostamente livres da região. (MARTINS, 2014, p. 152)

A borracha se tornou o símbolo da modernidade na nova etapa da Revolução Industrial. Com o aumento da demanda industrial do produto, pelas grandes potências econômicas, conjugado com a necessidade do governo brasileiro, em conter os problemas advindos da seca nordestina, ocorreu um surto migratório, desta vez, estimulado diretamente pelo Estado, para o povoamento da região Amazônica.

No entanto, mesmo diante da elevada demanda industrial pelo látex, a economia da borracha, no âmbito interno e das relações produtivas na região, não propiciou um mercado interno amazônico pujante, considerando a ausência de uma "política de sustentação de preços por parte do governo brasileiro, como foi o caso do café. Cabe aqui lembrar o papel de subordinado das elites amazônicas na composição do bloco de poder nacional". (GONÇALVES, 2012, p. 88).

Os seringalistas, como eram chamados os donos dos seringais, se sustentavam do sistema de aviação, onde comandavam a extração da borracha, e intermediavam sua venda e distribuição. Eram ainda responsáveis pelo agenciamento dos trabalhadores e os mantinham dependentes dos sistemas de "crédito", junto aos

barracões, onde os mesmos eram obrigados a comprar utensílios de trabalho e alimentos para suprir suas necessidades básicas, uma vez que eram proibidos de trabalhar na agricultura, mesmo a de subsistência.

Essa expansão é essencialmente expansão de uma rede de trocas e de comércio, de que quase sempre o dinheiro está ausente, sendo mera referência nominal arbitrada por quem tem o poder pessoal e o controle dos recursos materiais na sua relação com os que explora, índios ou camponeses. O mercado opera, através dos comerciantes dos povoados, com critérios monopolísticos, mediante quase sempre violentas relações de dominação pessoal, tanto na comercialização dos produtos quanto nas relações de trabalho (sendo aí característica a peonagem ou escravidão por dívida (MARTINS, 2014, p. 137).

Os seringalistas detinham o controle dos livros de contabilidade e dos gastos realizados junto aos barracões pelos seringueiros, que por sua vez, ou eram analfabetos ou desconheciam a lógica contábil deste controle. Além da proibição do exercício de uma agricultura de subsistência, os seringalistas não permitiam que os seringueiros constituíssem famílias ou estivessem junto às mesmas, no interior dos seringais.

Essas proibições geravam a ausência da diversidade de uma cultura que combinasse o extrativismo e a agricultura. Havia grande incidência de mortalidade e doenças e as dificuldades do enraizamento dessa mão-de-obra na Amazônia.

O controle sobre a mão-de-obra sempre se apresentou como um dos maiores obstáculos àqueles que tentaram enriquecer subjugando o caboclo, o índio ou os negros remanescentes de quilombos a uma disciplina de trabalho condicionada à rigidez da exploração mercantil... a disponibilidade de terras, a piscosidade dos rios, a riqueza da floresta se constituíram em importantes aliados dos habitantes da Amazônia para escapar daqueles que queriam submetê-los (GONÇALVES, 2012, p. 90).

A mão de obra utilizada nos seringais, apresentou-se como um problema e obstáculo para o atendimento aos seringalistas. Exercida em sua grande maioria, pelos nativos da floresta, caboclos, ribeirinhos, negros e nordestinos, esses trabalhavam e utilizavam a floresta, a partir de referências e relações sociais, diversas do regime da produção capitalista.

As relações de produção e trabalho, desde os primeiros europeus ou

seringalistas a explorarem a Amazônia eram pautadas no sentido mercantil da exploração dos recursos naturais da floresta. Quanto aos seringueiros, os mesmos estavam desprovidos da lógica e das relações da produção do capital.

Com estas referências diversas da relação de coabitação e utilização da floresta e dos recursos naturais, foram construídos mitos, no entorno da figura do trabalhador da floresta, associada à imagem de um homem preguiçoso e indolente, inábil para a produção do trabalho exigido para o capital, e portanto, compreendia-se que o mesmo, era um obstáculo para o modelo de desenvolvimento capitalista na Amazônia.

A produção da borracha da Amazônia marcou a organização das relações sociais na região e mesmo em seu período áureo da atividade extrativista lucrativa, sua dimensão foi reduzida, pela ausência de políticas de sustentação do estado nacional e da pouca força política das elites amazônicas frente ao poder nacional que detinham a oligarquia agrária do restante do país.

Enquanto o governo central do Império, e mesmo depois da proclamação da República, financiava com recursos públicos a política de imigração europeia para o sul e sudeste do país, negava-se a fazer o mesmo para a Amazônia, chegando até a invocar argumentos falaciosos de que o clima da Amazônia era um obstáculo à presença de europeus e só adequado ao trabalho escravo. Mesmo no conflito com a Bolívia, envolvendo o Acre, o governo federal só tardiamente intercedeu após a incorporação do Acre ao Brasil, o governo inventou uma figura jurídica, do território federal, desconhecida da Constituição de 1891 então em vigor, colocando aquele espaço sob a jurisdição direta do governo federal de onde retirou, sob a forma de impostos, recursos que, entre outras coisas, financiou o embelezamento da capital, o Rio de Janeiro, à época do prefeito Pereira Passos. (GONÇALVES, 2012, p. 88/89).

A Amazônia será sempre vista nos novos Estados independentes com um peso político marginal nos blocos de poder nacional e, portanto, sem voz própria. É uma região periférica de países periféricos. Em outras palavras, é uma região subordinada na hierarquia de poder no interior dos seus próprios países. Ela é sempre vista a partir dos interesses nacionais e estes são definidos nos centros hegemônicos do poder nacional. (GONÇALVES, 2012, p. 25).

O controle político da máquina administrativa era exercido pela oligarquia agrária brasileira de outras regiões brasileiras, produtoras dos produtos para a exportação (café, cacau, algodão, dentre outros), que não a borracha, sendo que a



mesma sofria empecilhos e restrições desta elite econômica.

A economia do Brasil, antes do processo de industrialização, operado a partir de meados do século XX, era dependente da agricultura extensiva, sendo que "mais de 90% das exportações brasileiras eram constituídas de produtos primários agrícolas e eram os interesses ligados ao comércio exterior que ocupavam as posições de comando no país" (FURTADO, 2007, p. 17).

Dada a forma de trabalho adotada num contexto de ciclo econômico extrativo de relativamente curta duração, que apenas produziu uma pequena camada social que vivia da intermediação, não ocorreram na Amazônia as profundas alterações de que foi palco o Centro Sul do país, com a produção do café baseada nas novas relações de produção de tipo salarial, das quais resultaram uma maior divisão social do trabalho e a expansão do mercado interno. Ocorreu, no entanto, uma modificação extraordinária no volume da população amazônica (CARDOSO; MULLER, 1978, p. 25)

Mesmo mediante o controle da oligarquia agrária brasileira, quanto aos demais produtos para exportação, a borracha representou o mais importante fator que desencadearia e definiria a conquista de territórios, de grande parte da Amazônia.

### 3.2 A Ferrovia do Diabo: Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM)

Na segunda metade do século XIX, a Bolívia detinha expressiva produção extrativista, mas com grande dificuldade de navegação e escoamento de seus produtos, considerando que se encontrava isolada, sem saída para o mar. O caminho mais favorável para o escoamento da produção, da Amazônia boliviana, seria através do Rio Amazonas, para o Atlântico. O interior da Bolívia estaria ligado ao Atlântico via a navegação pelos Rios: Beni, Madeira e Amazonas. Entretanto, havia um obstáculo a ser transposto: as cachoeiras do Rio Madeira.

Os rios amazônicos, que margeiam territórios de fronteira e deságuam no Atlântico, sempre representaram de grande importância para o escoamento dos produtos primários da Amazônia para o mercado externo. Entretanto, desde meados do século XVII, em relatos de viagens da passagem da bandeira de Raposo Tavares, havia registros de um obstáculo natural para aventureiros e viajantes, exploradores da região, no trecho encachoeirado do Rio Mamoré e Madeira, na fronteira do Brasil e

Bolívia.

Para transpor as dez corredeiras, três saltos e sete cachoeiras, numa distância de aproximadamente trezentos quilômetros de extensão, em meio à densa Floresta Amazônica, as embarcações eram arrastadas por terra, atividade esta, chamada de varação (desembarque da carga e o transporte da embarcação por terra). Este obstáculo natural dificultava, sobremaneira, a navegação entre os Rios Mamoré, Madeira e Amazonas, além de isolar a ligação do país vizinho, a Bolívia, com o Atlântico, que somente era feito através do Estreito de Magalhães.

As dificuldades apontadas pelos primeiros exploradores da região, foram confirmadas, pelo engenheiro boliviano José Augustin Palacios que havia realizado expedição em 1846, navegando pelos rios Mamoré e Madeira, visando a exportação dos produtos bolivianos e, para tanto, defendia a tese da ligação da Bolívia com o Atlântico, através do Amazonas.

Ilustração 01: Traçado das Cachoeiras do Rio Madeira



Fonte: THÉRY, 1976, p. 21

Quanto à passagem pela cachoeiras do rio Madeira, a Bolívia sustentava a possibilidade em contorná-las, solucionando o obstáculo da navegabilidade, através da construção de uma estrada. Palacios não se encontrava sozinho. Em sua defesa da construção de um estrada, os tenentes Herndon e Lardner Gibbon, contratados pelo governo norte-americano, para avaliar as condições de navegabilidade e exploração dos rios Mamoré e Madeira, após a expedição em 1851, descrevem a travessia das cachoeiras, e também, defenderam a construção de uma estrada.

Uma estrada cortando diretamente o território brasileiro, da cachoeira de Santo Antônio na direção sudoeste, até o ponto navegável do Mamoré, não excederia cento e oitenta milhas. Esta estrada passaria por morros, vistos de tempos em tempos, para leste, onde os terrenos, com toda a probabilidade, não são inundados. Sobre uma estrada de animais, tal como vimos na Bolívia, a carga pode ser transportada em cerca de 7 dias de um ponto a outro... as cargas dos Estados Unidos podem alcançar a primeira cachoeira, no Madeira, em 30 dias. Por uma estrada comum para mulas, através do território do Brasil, as cargas podem ser transportadas da cachoeira inferior a superior no Mamoré, em menos de 7 dias, numa distância de cento e oitenta milhas. (FERREIRA, 2005, p. 60/61).

Seguindo o mesmo entendimento, em 1861, a França interessada na exploração dos recursos naturais da região, já havia enviado o francês Ernest Grandidier, que estudou e avaliou as condições de navegabilidade e comunicação da Bolívia, com os demais países, através do Amazonas. Com uma melhor compreensão sobre a região e suas potencialidades comerciais e econômicas, a região passou a ser objeto da investigação dos países interessados em explorar os recursos naturais.

Para tanto, os europeus já trabalhavam no processo de acumulação do conhecimento sobre a região, desenvolvendo planos, expedições e pesquisas gerando considerável conhecimento sobre a Amazônia.

Sob influência da colonização e do comércio, que futuro brilhante será reservado a estes países (Peru e Bolívia), tão férteis, regados por grandes cursos d'água e por eles ligados aos países mais distantes. Hoje a colonização é impossível: uma longa circunavegação, uma penosa viagem por terra, a cordilheira a transpor, desertos a atravessar, a dificuldade dos transportes, as grandes despesas, são alguns dos grandes obstáculos insuperáveis; as tempestades do cabo Horn e as febres do Panamá impedem as atividades dos europeus (FERREIRA, 2005, p. 62).

Outro importante defensor da ideia de contornar as cachoeiras, com a

construção de uma estrada, foi o general boliviano Quentin Quevedo e o engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho, ambos haviam percorrido e navegado pelos rios Mamoré e Madeira e defendiam a necessidade e a importância do escoamento da produção, com a superação dos obstáculos naturais dos rios Mamoré e Madeira.. Coutinho havia sido encarregado dos estudos, sobre a comunicação da região, pelo presidente da província do Amazonas e concluiu em seu relatório:

O Madeira é o caminho natural da província do Mato Grosso, e devia ser preferido ao (rio) Paraguai, pela razão altamente política pertencer-nos exclusivamente. O (rio) Paraguai traz o Brasil em posição falsa, e tem-lhe absorvido grandes somas. A grande vantagem política desse caminho, liga-se o interesse comercial, o desenvolvimento da indústria e população, que é patente. Uma grande região hoje deserta, rica em produtos naturais, seria animada pelos transportes e daria muita importância ao país. A Bolívia só pode desenvolver-se com a navegação do Madeira. O Brasil, concedendo-lhe este grande favor, em troca de outros, ainda lucrava muito, porque o comércio dessa região vinha a ser nosso... o melhor meio de transpor este obstáculo é abrir uma estrada que ligue os dois pontos extremos, pela margem direita. A estrada pode vir a ter 50 léguas, em consequência da grande curva que descreve o rio ao poente. Da última cachoeira à Vila Bela podem navegar vapores que demandem de seis a sete palmos d'água. No caso de construir-se uma estrada de ferro, para vencer as cachoeiras, a viagem da Corte à Vila Bela podia ser feita em um mês. Em 15 dias vem um vapor do Rio de Janeiro ao Pará, do Pará à foz do Madeira em cinco, e daí vai à primeira cachoeira em quatro. A locomotiva demorando-se muito, transpunha 50 léguas em 24 h, e da última cachoeira à Vila Bela um vapor chega em 5 dias (FERREIRA, 2005, p. 63/64).

Mediante os interesses na exploração dos recursos naturais da região para exportação às nações europeias, no ano de 1867, o Brasil e a Bolívia firmam o Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação, sendo definido, como um dos pontos fundamentais do acordo, a concessão brasileira à Bolívia, o direito de passagem, e "uso de qualquer estrada, que venha a abrir, desde a primeira cachoeira, na margem direita do rio Mamoré, até a de Santo Antônio, no rio Madeira, a fim de que possam os cidadãos da República aproveitar para o transporte de pessoas e mercadorias os meios que oferecer a navegação brasileira, abaixo da referida cachoeira de Santo Antônio" (art. 9º do Tratado citado).

O Brasil detinha o mesmo interesse em construir a estrada, possibilitando a navegação, sem impedimentos, até o Rio Amazonas. Este interesse era geopolítico, considerando dificuldades nas comunicações com o Mato Grosso, via rio Paraguai, vez que se encontrava em plena Guerra do Paraguai e a navegação se tornara um problema entre os dois países.

Para Becker (2008), a geopolítica, sempre foi um elemento de destaque, no processo de colonização da Amazônia, tanto no período do mercantilismo, quanto no período da Revolução Industrial, e compreende-se, que é importante elemento, em face de novos projetos de desenvolvimento econômico e domínio sobre o território.

A ocupação regional se fez, invariavelmente, a partir de iniciativas externas, e a geopolítica esteve sempre associada a interesses econômicos ao governo português e, depois, o brasileiro conseguiram controlar o território sem o correspondente aumento da população e do crescimento econômico, isto é, sem uma base econômica e populacional estável. Em outras palavras, não foi a economia que garantiu a soberania sobre a região, mas sim a geopolítica. De início, o controle do território foi mantido por uma estratégia de intervenção em locais estratégicos - fortins na embocadura do Amazonas e de seus principais afluentes mas o delineamento do que é hoje a Amazônia se fez somente entre 1850-1899, com a geopolítica do Império procurando regular a pressão para internacionalização de grande rio, tendo em vista a mudança da hegemonia mundial em favor dos Estados Unidos e a valorização da borracha (BECKER; STENNER, 2008, p. 20/21).

Com a assinatura do Tratado ente Brasil e Bolívia, o governo brasileiro incumbiu a dois engenheiros alemães, José e Francisco Keller, estudos sobre o traçado da construção da estrada de ferro, ao longo do entorno do rio Madeira. Contudo, o levantamento referente aos custos da obra de engenharia na construção da estrada de ferro, não foi viabilizado. Por outro lado, o governo boliviano, através do general Quentin Quevedo, optou por viabilizar a construção da estrada de ferro, através de tecnologia e capital inglês.

Quevedo chefou a delegação boliviana que apresentou o projeto da estrada de ferro contornando as cachoeiras do Madeira, para o coronel americano George Earl Church. Este interessou-se pelo projeto da construção da estrada de ferro e tornou-se responsável pelo levantamento dos recursos junto ao mercado europeu.

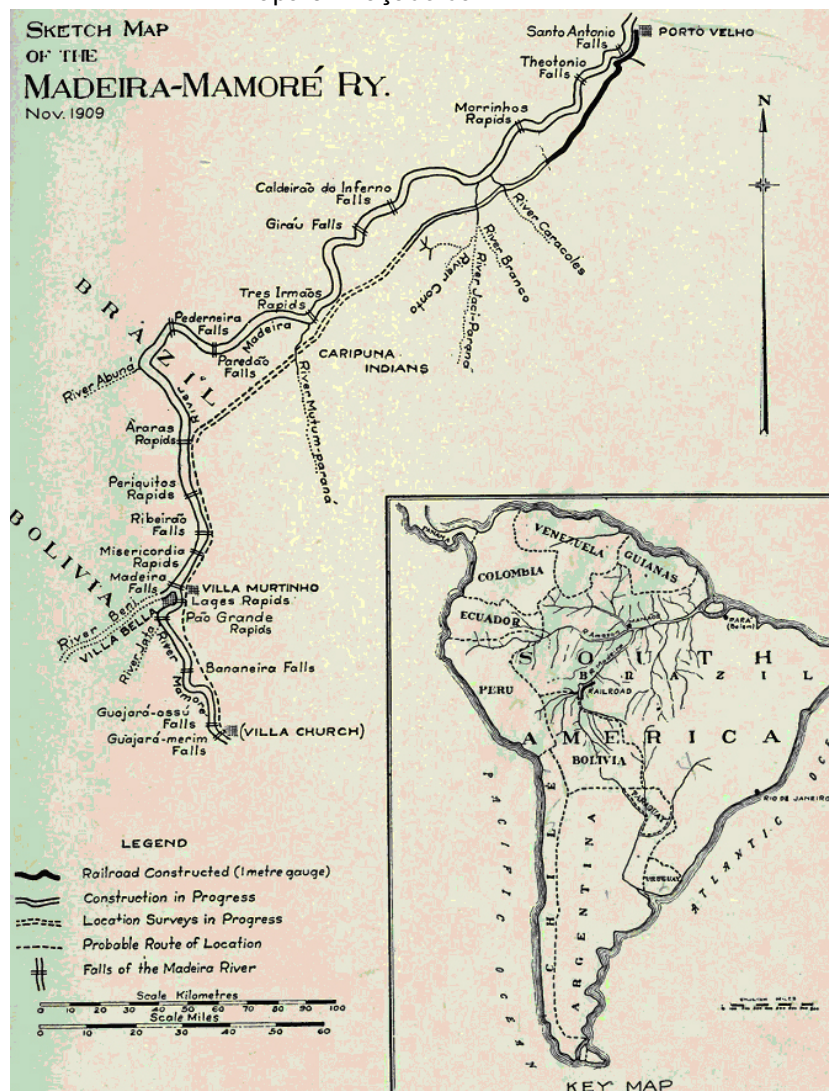
A Bolívia garantiu o empréstimo realizado, e o Brasil negociou a construção e concessão da ferrovia, mais os direitos de servidão e mineração, por um período de 50 anos, para a companhia americana *Madeira and Mamoré Railway* de Church, tendo a inglesa *Public Works*, como empreiteira da obra.

[...] Church teria que obter a concessão brasileira. Assim, em 1870, o Império do Brasil lhe autoriza a concessão com a ressalva da formação de uma nova companhia. Em 1871 é criada a *Madeira and Mamore Railway Company Ltda*, sendo o coronel Church seu presidente. Portanto, com a garantia dada

pelos governos da Bolívia, Church finaliza o empréstimo junto aos banqueiros de Londres para o projeto. (CASARA, 2011, apud: FERREIRA, 2005, p.35).

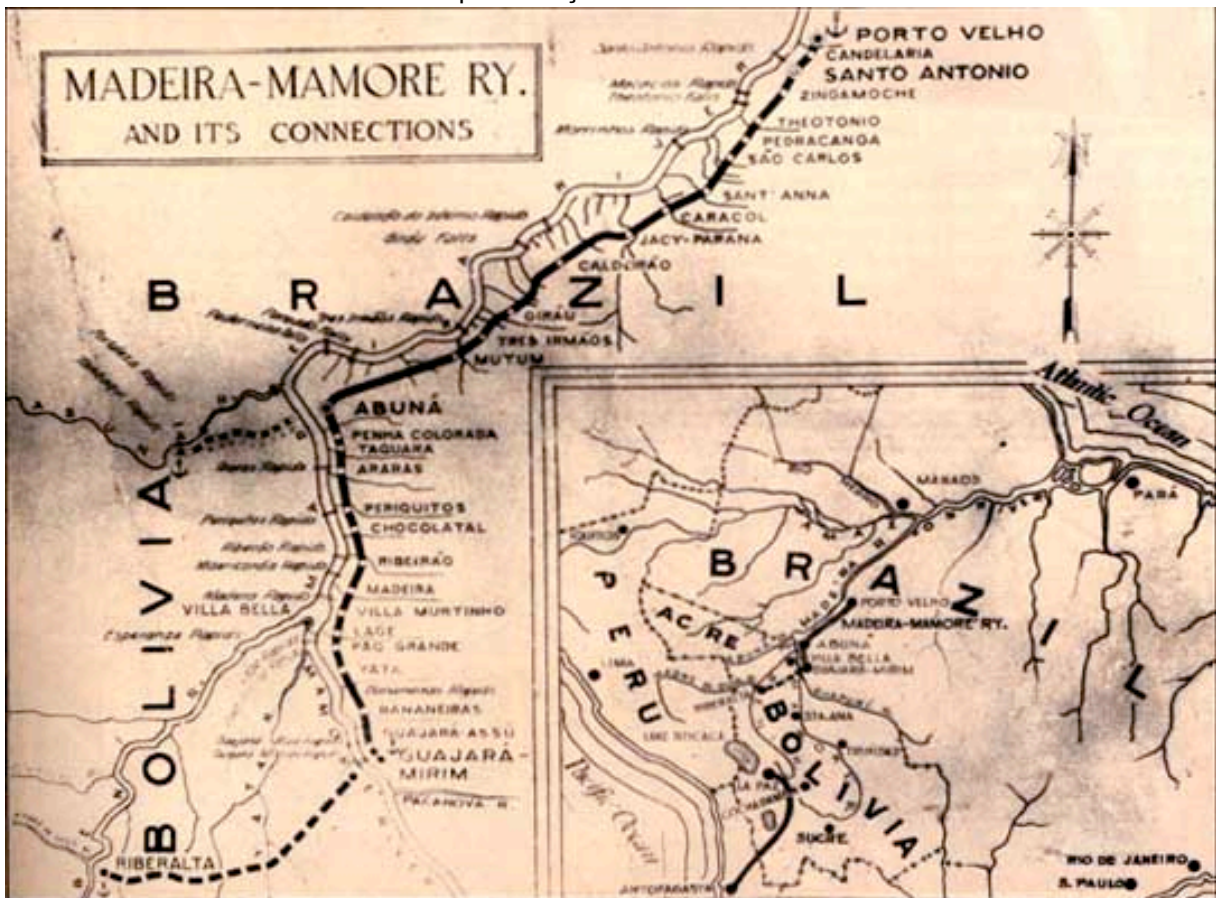
No ano de 1872, engenheiros e equipes inglesas seguem para um lugarejo de nome Santo Antônio, dando início da construção da ferrovia. Passados dez meses, sem um único trilho assentado, a empreiteira *Public Works*, sob argumento, de estudos e levantamentos incompletos da obra, região de alta insalubridade, com incidência de doenças e mortes de trabalhadores e de ataque indígenas, abandona a região e entra com ação rescisória e indenizatória de contrato, contra a empresa de Church, num tribunal londrino.

Mapa 3: Traçado da EFMM



Fonte: Mapas da Rede Ferroviária Federal - RFFSA - 1910 - EFMM Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1965-Estrada-de-Ferro-Madeira-Mamore.shtm>>

Mapa 4: Traçado da EFMM



Fonte: Mapas da Rede Ferroviária Federal - RFFSA - 1910 - EFMM Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1965-Estrada-de-Ferro-Madeira-Mamore.shtml>>

A referida ação gerou impacto negativo junto aos investidores e no mercado europeu. Em 1874, a *Madeira and Mamoré Railway* contrata a empresa americana *Dorsay & Caldwell* para a retomar os trabalhos da construção da ferrovia, o que acabou por não se efetivar. Church segue para os EUA em busca de apoio, para a exploração da região e expansão do capitalismo norte-americano fora de seu território.

Selvas e desertos, colônias longínquas e fronteiras por dividir: era preciso mapear a contento todas aquelas vastidões. Assim é que viajantes, exploradores, clérigos e militares vasculham o desconhecido, melhor, o semi desconhecido, deixando ali suas marcas e construindo, ao mesmo tempo, todo o arsenal de imagens da barbárie. A história do aparecimento da ferrovia Madeira-Mamoré passa-se justamente num desses palcos [...] é possível perceber, nesse trânsito sutil entre natureza e cultura, entre geografia e história, entre caos selvagem e ordem nacional, o fascínio que advém do espanto, os atrativos secretos da escuridão e medo, a força primitiva de lugares inomináveis [...] a sensação do perigo iminente tornou-se muito forte sob os impactos da modernidade: entre um porto e outro, entre um extremo da civilização e outro (HARDMAN, 2005, p. 119).

Nova tentativa na construção da ferrovia é engendrada pela companhia *Madeira and Mamoré Railway*, e contratada duas novas empreiteiras, a inglesa *Reed Bros & Co* e a empresa americana *P & T Collins*, esta última, de prestígio na construção de linhas ferroviárias nos EUA. O contrato de construção foi assinado por 6 milhões de dólares, num momento econômico, em que a grande indústria de aço buscava de forma ávida, novos mercados e os EUA sua consolidação no mercado.

[...] para revelar ao mundo região tão bela quanto o Paraíso Terrestre que dois engenheiros de Filadélfia [os irmãos Collins] vão contornar as corredeiras do Madeira. Não sou nenhum visionário; ao contrário, sei bem o que digo [...]. Terminada essa obra monumental, a riqueza da Austrália e a da Califórnia empalidecerão ante a produção aurífera das montanhas e dos riachos bolivianos, bem assim ante as safras abundantíssimas das planícies e dos vales que lhes ficam de permeio (HARDMAN, 2005, p. 135 - 136).

Depois de terminada, será a única estrada de ferro, fora dos Estados Unidos, inteiramente construída por norte-americanos, com trilhos e material rodante dos Estados Unidos (HARDMAN, 2005, p. 285).

A Amazônia se tornaria mais atrativa e relevante para o mercado externo, que expandia seu capital financeiro, unindo o aço e vapor, afirmando e imprimindo a soberania nacional estadunidense em solo estrangeiro. Esta foi uma obra de engenharia avançada, que sobressaiu aos olhos do mundo econômico, o poderio expansionista americano.

O deslocamento de pessoal contratado nos EUA, para trabalhar na construção da ferrovia, mais o vultuoso carregamento de toneladas de ferramentas, maquinarias e carvão mineral, que seriam transportados por vapores, até Santo Antônio, foi representado, como um espetáculo em terras americanas.

A construção da referida estrada insere-se em um contexto de consolidação da expansão capitalista estadunidense externa ao seu território.

A viagem deste vapor é de interesse nacional, pois, pela primeira vez na história norte-americana, daqui parte uma expedição equipada com material norte-americano, financiada com dinheiro nosso e dirigida por patrícios, para executar, no estrangeiro, obra pública de grande vulto. Ao que consta, os 54 engenheiros que integram o corpo técnico constituem o mais fino grupo de profissionais que jamais se conseguiu reunir em expedição semelhante. *New York Herald*, jornal (HARDMAN, 2005, p. 134).



Por tão sentidas razões toda cidade fervilhava, às vésperas da partida da expedição. Havia na Costa Leste dos EUA grandes levas de desempregados. Em 1873, o refluxo das obras ferroviárias norte-americanas chegou a níveis nunca vistos. Operários, engenheiros, mecânicos e construtores batiam à porta dos Collins. Quando correu a notícia da ferrovia a ser construída na selva amazônica, o Times da Filadélfia estimou em 80 mil o número dos que se foram oferecer para o trabalho no novo empreendimento (HARDMAN, 2005, p. 135/136).

Maquinaria, trabalhadores, ferramentas, espetáculos à parte, passados 18 meses, somente 7 km de trilhos assentados e a construção da ferrovia estava fadada ao fracasso, com a desintegração e falência completa da empreiteira. O saldo foi desastroso: abandono das locomotivas, dos galpões construídos, do material a ser utilizado e condições de trabalho análogas à escravidão moderna.

Os trabalhadores atraídos pelas propagandas de fortuna e conquista do novo Eldorado, ao chegarem à Santo Antônio, se deparam com condições de grande precariedade, região insalubre repleta de doenças tropicais, ataques indígenas e sem a possibilidade de retorno.

Os trabalhadores da estrada de ferro eram obrigados a prestar serviços durante os seis primeiros meses, para o pagamento da passagem de ida, e somente, poderiam deixar Santo Antônio, ou ainda, comprar passagens de retorno, ao seu ponto de origem, ao final de dois anos de trabalho.

Fotografia 3: Trabalhadores da EFMM num pântano



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

O historiador Manuel Rodrigues Ferreira, em seus estudos sobre relatórios da empreiteira da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), estima que 50% dos trabalhadores para construção da ferrovia, não tinham contrato formal de trabalho com a empresa, e muitos arregimentados por atravessadores, como é o caso de cearenses e bolivianos, sequer, tinham registros de sua permanência.

Esses dados espelham, uma faceta perversa da produtividade dos homens na ferrovia e na floresta, os quais, por doenças e pelas condições de profunda insalubridade e precariedade laboral, tinham o tempo total de trabalho produzido, reduzido a 60%, ou melhor, se contados pelos dias em um ano, produziam, tão somente, em 123 dias.

Em relatos do engenheiro americano Craig Neville em sua obra, EFMM - História Trágica de uma Expedição e junto aos estudos da obra Trem - Fantasma, A ferrovia Madeira-Mamoré e a Modernidade na Selva, do historiador Francisco Foot Hardman, ambos descrevem as condições dos trabalhadores semelhantes a uma guerra:

O augúrio fatídico que a natureza prenunciava traduzir-se-ia, ao final da experiência, em cifras tangíveis da tragédia: das 941 pessoas embarcadas na Filadélfia, pelo menos 221 morreram, o que, segundo o cuidadoso exame de Neville Craig, dá uma percentagem de baixas mais de duas vezes superior àquela sofrida por soldados da União durante os quatro anos da Guerra de Secessão. Não estão computadas aí as mortes praticamente certas dos que se retiraram de Santo Antônio, vindo a falecer em Belém do Pará ou mesmo de volta aos EUA. Registraram-se apenas falecimentos a bordo ou no local de trabalho... trezentos o número de mortos entre bolivianos e brasileiros (de um total de setecentos que teriam sido engajados). Assim, elevar-se-ia para mais de quinhentos o número mínimo de baixas, já que não se contam as dos que fugiram ou regressaram. Nessa sombra, alinham-se grandes levas de operários, inclusive estrangeiros que se extraviaram nas ruas de Belém, maltrapilhos e mendicantes. (HARDMAN, 2005, p. 155/157).

Acima de Santo Antônio existe a Cachoeira do Inferno. Neville Craig, que descreveu a tragédia da empresa Collins, conta-nos que os seus homens, ao chegarem em Santo Antônio a 19 de fevereiro de 1878, um dos poucos habitantes que ali se achavam dissera-lhes que naquele local o diabo perdera as botas. Aquele mesmo autor, descrevendo as alucinações do irlandês Manning, nas selvas do Madeira, conta que este dizia que o diabo o estava lambendo. Na Edição do Jornal do Comércio do Rio de Janeiro, de 25 de setembro de 1885, o sr. José Nebrer, um dos componentes da Comissão Pinkas, ao relatar os resultados dos trabalhos a ele confiados, escrevia: Enfim, a tal estaca de Guajará-Mirim tem estado encantada: ainda não apareceu quem queira tomar a inteira responsabilidade de a ter fincado; parece que o espírito maligno se meteu nessa estaca [...] Ora, tudo isto sugere-nos a presença do diabo. Na realidade, somente o diabo poderia ter criado tantas situações e envolvido tanta gente nas suas artimanhas, as quais, em ultima análise, constituem esta história (FERREIRA, 2008, p.199 )

Fotografia 4: Trilhos da Ferrovia EFMM



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

Fotografia 5: Trilhos da Ferrovia EFMM



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

Em 1881, a companhia *Madeira and Mamoré Railway* e a construtora *P & T Collins* foram à ruína e o governo imperial brasileiro decreta o fim da concessão dada ao general Church. Foi neste momento, que o governo brasileiro, com os dados e o histórico das tentativas fracassadas anteriores da construção da EFMM, destacou as Comissões Morsin e Pinkas, para reavaliar as condições da região, no intuito da retomada das obras da linha férrea. A obra da construção da ferrovia manteve-se paralisada até o ano de 1907, mas a borracha manteve-se como produto primário de grande valia para o continente europeu e americano.

Entre 1899 e 1903, o Brasil e a Bolívia, iniciaram um conflito em torno da Questão do Acre - naquele momento, ainda território boliviano, região penetrada por brasileiros (em sua grande maioria nordestinos), em busca da exploração do látex. A guerra não ocorreu, mas foi estabelecido um processo de negociações diplomáticas entre Brasil e Bolívia, tendo a frente o Barão do Rio Branco, que propôs que o Brasil indenizasse a Bolívia com 2 milhões de libras esterlinas, em troca do território do Acre (200.000 km<sup>2</sup>), rico em florestas e reservas de seringais.

Neste caso, a diplomacia teve papel fundamental definindo a ação do Estado brasileiro, quanto a apropriação e limites da atuação direta da exploração no território na Amazônia. As terras do Acre, não pertenciam naquele momento, ao território brasileiro. O governo central, incrementou as ações do domínio do território, sufocando e debelando, qualquer tentativa dos interesses regionais, como foi o caso, das ações de Plácido de Castro junto a Revolução Acreana. A chamada revolução acreana se debelará, especialmente, contra a cobrança de impostos do governo brasileiro na região.

Ao lado do conflito social, um conflito político decorreu da riqueza da borracha: a questão do Acre, entre Brasil e Bolívia. Até então desinteressante aos dois países, o que é hoje o Estado do Acre, pequeno território pertencente à Bolívia pelo Tratado de Ayacucho (1867), passou a ser alvo de disputa à medida que os brasileiros se adentravam no alto curso dos afluentes do rio Amazonas, onde se concentrava a *Hevea*.

Receosa de perder o território, a Bolívia tentou cobrar impostos sobre a extração e o transporte da borracha, e negociou um projeto de arrendamento da área para uma empresa americana multinacional, a Anglo-Bolivian Syndicate, sediada em Nova York, que tinha entre seus sócios o rei da Bélgica e um parente do presidente dos Estados Unidos. Após, varias escaramuças, a um passo da guerra, o Brasil transferiu o conflito da selva para a mesa de negociações. Agindo com diplomacia, enviou o Barão do Rio Branco, ministro das Relações Exteriores, para negociar com os bolivianos, selando a paz pelo Tratado de Petrópolis, em 1903 (BECKER, STENNER, 2008, p.19).

O princípio sustentado pelo Brasil, em sua negociação com a Bolívia, foi o mesmo, utilizado pelos portugueses nos tempos dos tratados de 1750 e 1777, assinados, então, entre o Reino de Portugal e o Reino da Espanha, para acertarem suas diferenças fronteiriças na América Ibérica: o do *uti possidetis solis*, ou seja, tem direito ao território quem o possui, quem tomasse a terra contestada era o seu dono de fato.

Todavia, isso não impediu que o Estado brasileiro mantivesse a mesma visão tradicional, colonial, sobre a região. O Acre, mesmo após a sua integração ao

mapa do Brasil, não conseguiu sequer ser incorporado como um Estado com direito a eleger os seus próprios governantes, como as demais unidades da federação, exceção feita ao Distrito Federal conforme rezava a Constituição então em vigor, a de 1889. O Acre entrou para o Brasil como um Território Federal, forma jurídica esdrúxula que não constava da Carta Magna da recém- criada República. E isso numa época em que o Acre era o mais importante produtor de borracha brasileiro, quando esse produto chegava a rivalizar com o café na contribuição de divisas externas para o país... mais uma vez, o que veio a importar não foram o feito ou as demandas da população regional, mas sim a preocupação com o controle nacional do território, como se aqueles que demonstraram capacidade para integrar aquela porção territorial ao Brasil não tivessem competência para autogovernar-se, como os demais Estados da Federação. Nesse sentido, o que mais importa na Amazônia não é a sociedade, mas sim o território (GONÇALVES, 2012, p. 28/29).

O interesse do Estado brasileiro concentrava-se na integração de uma porção de terras da Amazônia, ao domínio do território nacional, considerando seu potencial de recursos naturais, para o atendimento das nações que dominavam o mercado externo. No tratado firmado, o Brasil ainda se comprometeu a entregar a Bolívia, em permuta, áreas da fronteira do Mato Grosso (3.164 km<sup>2</sup>), bem como, construir a ferrovia Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), com a extensão de 400 km, para permitir a saída da Bolívia para o oceano Atlântico. Em 17 de novembro de 1903, foi assinado entre o Brasil e a Bolívia, o Tratado de Petrópolis, onde dispunha em sua cláusula VII:

Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com uma ramal que, passando por Vila Murtinho ou outro ponto próximo (estado de Mato Grosso), chegue a Vila Bela (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquias e tarifas. (Tratado de Petrópolis, apud FERREIRA, 2008, p. 189)

O Estado brasileiro tomou para si a responsabilidade como indutor do desenvolvimento econômico no território amazônico e para tanto era justificado a necessidade na construção da EFMM. Desse modo, realizou concorrência pública visando a contratação da empreiteira executora. O certame licitatório foi vencido, inicialmente, por empresa brasileira, que tinha à frente como testa-de-ferro, o empresário norte-americano Percival Farquhar, através da *May, Jekyll & Randolph*.

A referida companhia detinha diversos outros contratos na construção de ferrovias no Brasil e na América Central. Pertencia a um conglomerado que controlava

acionariamente, diversas estradas de ferro, como a construtora *Madeira - Mamoré Railway Company*, e "a concessão obtida do governo o foi sob a forma de arrendamento, com privilégio de exploração exclusiva até sessenta anos após o término da obra" (HARDMAN, 2005, p. 165).

O grupo do empresário Farquhar tinha seu capital diretamente ligado às ações nos Estados Unidos e Europa e grande influência política no Brasil. Estava à frente de interesses diretos na exploração de serviços como: transportes, empresas de eletricidade, portos e navegação, exploração de seringais na Amazônia.

Fotografia 6: EFMM



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

A construtora *Madeira - Mamoré Railway Company* ao deter os direitos sobre a concessão da EFMM, tinha interesse direto na potencialidade dos recursos naturais e nas possibilidades de lucro da região, tanto no comércio ligado a navegação, quanto, em especial, nos negócios da borracha e demais produtos originários da floresta. Dessa forma, a construção da EFMM sempre esteve diretamente ligada, à exploração da riqueza originária da borracha e de sua cadeia produtiva, formando uma rede de

exploração comercial.

A empresa norte-americana The Madeira -Mamoré Railway, que realiza a façanha da construção, é a que arrenda a Ferrovia ao governo federal. Daí procura exercer o controle sobre a produção de borracha em todo o fronteira o Brasil-Bolívia, através da criação de subsidiárias ou de associação com outras empresas mercantis tais como a Júlio Muller Rubber State, a Madeira-Mamoré Trading Company, a Companhia Fluvial e a Agência Comercial. Isso resulta no controle do comércio e transporte da borracha, além de uma série de outras mercadorias extraídas da floresta (madeiras em toras ou beneficiadas, couros e peles de animais silvestres etc.), e controle, inclusive, dos serviços públicos de água, esgoto e luz de Porto Velho [...] assim, o capital produtivo industrial internacional, com o comando da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, apodera-se também de uma vasta rede de exploração comercial, tendo como suporte o extrativismo da borracha, e, ao lado das frações do capital comercial de Belém e Manaus (casas aviadoras, exportadoras e importadoras), vem fazer parte dos interesses econômicos predominantes no extrativismo vegetal de Rondônia. (PINTO, apud PEREIRA, 2007, p. 45/66)

Diante da possibilidade e de tamanha potencialidade na exploração comercial da floresta, a empresa construtora da EFMM, chega ao Madeira, em junho de 1907. Novo porto havia sido destacado para o início da construção da ferrovia, não mais, o povoado de Santo Antônio (Estado do Mato Grosso), que se tornou, tão somente, local onde os vapores particulares faziam as trocas das mercadorias trazidas pelos batelões para os navios, ou vice-versa.

O local escolhido para abrigar a obra estava sete quilômetros abaixo, denominado Porto Velho (Estado do Amazonas), "e ali, começou a companhia a derrubar a mata, a fim de construir a estação inicial, um cais, as oficinas da ferrovia, casas de pessoal graduado etc. Começava, pois, a surgir uma cidade, no ponto inicial da estrada de ferro (FERREIRA, 2008, p. 202).



Fotografia 07: Galpões da EFMM na localidade de Porto Velho



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo. Fotos Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

Para a última etapa da construção da EFMM, que durou de 1907 a 1912, foram contratados 21.817 trabalhadores, provenientes de diversas localidades do mundo, dentre eles: barbadianos, americanos, ingleses, hindus, italianos, gregos, alemães, espanhóis, representados por 50 nacionalidades distintas.

Quanto aos empregados provenientes da Bolívia e do nordeste brasileiro (Ceará), os mesmos não entraram nas estatísticas e no controle da empresa construtora, pois não detinham contratos formais de trabalho.

Os planos do imigrante nordestino que seguia para a Amazônia, seduzido pela propaganda fantasista dos agentes pagos pelos interesses da borracha, ou pelo exemplo das poucas pessoas afortunadas que regressavam com recursos, baseavam-se nos preços que o produto havia alcançado em suas melhores etapas. Ao declinarem estes de vez, a miséria generalizou-se rapidamente. Sem meios para regressar e na ignorância do que realmente se passava na economia mundial do produto, lá foram ficando. Obrigados a complementar seu orçamento com recursos locais de caça e pesca, foram regredindo à forma mais primitiva de economia de subsistência, que é a do homem que vive na floresta tropical, e que pode ser aferida por sua baixíssima taxa de reprodução. Excluídas as consequências políticas que possa haver tido, e o enriquecimento fortuito de reduzido grupo, o grande movimento de população nordestina para a Amazônia consistiu basicamente em um enorme desgaste humano em uma etapa em que o problema fundamental da economia brasileira era aumentar a oferta de mão-de-obra (FURTADO, 2000, p.140).

As condições de trabalho não foram diferentes, daquelas já existentes, nas etapas e tentativas anteriores da construção da ferrovia, representadas por relações de produção dominadas pelo movimento e acumulação do capital.

Assim, "na expansão e delineamento das fronteiras do Estado nacional, bem como na montagem de uma infraestrutura moderna, vital para a circulação capitalista de mercadorias, formas servis e escravagistas de trabalho foram empregadas de modo usual e sistemático"(HARDMAN, 2005, p. 189).

Fotografia 8: Trabalhadores na construção EFMM



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo. Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

Em relatórios da companhia construtora e estudos sobre a história da construção da EFMM, acerca da complexidade das condições de trabalho, há sempre referência as moléstias, ataques indígenas e mortes, devido à exposição dos trabalhadores, os quais, estiveram submetidos, representando em torno de 75%, fora da linha de produção. A companhia construtora, diante do número alarmante de doentes e mortos, considerava a região a mais doentia do mundo. Sendo assim, montou o Hospital Candelária, junto aos galpões instalados e destacou equipe de médicos e enfermeiras norte-americanos. Era necessário que o capital vencesse a natureza e os homens.

O Hospital da Candelária era santuário e túmulo, monumento ao progresso científico e preâmbulo da escuridão. Foi dali, com suas instalações e equipamentos moderníssimos, que médicos e sanitaristas dirigiram seu

combate aos males tropicais; foi dali, da meticulosidade científica dos relatórios, que saíram as páginas mais eficazes com vistas ao melhor rendimento do trabalho. Pressionada pela opinião pública, inclusive por denúncias da imprensa internacional, a Brazil Railway Co. publica, após o término da construção da ferrovia, em 1913, um conjunto valioso de relatórios médicos-sanitários. Tanto naquela época, quanto hoje, por sua inserção privilegiada nos acontecimentos, a palavra médica tem um peso documental e ideológico inquestionável. Nas circunstâncias de então, somente talvez o discurso da engenharia pudesse competir em prestígio e autoridade com o da medicina; mas, mesmo aquele, senhor dos segredos da terraplanagem e dos potenciais da liga de ferro e vapor, dependia, nas palavras do engenheiro Neville Craig, dos avanços obtidos pela ciência médica no domínio dos microrganismos que reinavam impassíveis no trópico insalubre. A publicação dos relatórios representa uma prestação de contas pela metade, uma revelação parcial dos segredos da produção. As maiores vítimas, contudo, permaneciam na sombra à Margem do palco, cobaias sem consolo, credores sem nome de uma sociedade que não lhes concedera tempo algum para ser decifrada (HARDMAN, 2005, p. 170/171)

Em trabalho intitulado, *Os Guardiões de Lembranças, Memória e História dos Imigrantes Gregos no Brasil*, da jornalista Vassiliki Thomas Constantinidou, resultado de sua pesquisa junto à sociedade helênica em São Paulo, afirma-se que o primeiro registro da entrada de gregos no Brasil, foi para os trabalhos da construção da EFMM. Em relatos catalogados, e entrevistas realizadas na região da construção da linha férrea, em Guajará- Mirim, a jornalista, ainda se refere as condições de trabalho existentes e transcreve o depoimento de um dos trabalhadores:

As condições adversas, o clima tropical quente e úmido, a malária, os naufrágios e os ataques dos índios, que se sentiam ameaçados, provocaram a morte de mais de 6 mil trabalhadores, entre 1907 e 1912. "Eles trabalhavam 11 horas por dia a 30 graus centígrados, imersos na floresta e vestidos até os punhos e tornozelos para não serem atacados pelos mosquitos. Quando não eram os insetos, os ataques vinham dos índios, dos males tropicais ou das tempestades torrenciais que arrancavam os trilhos recém-postos"(Xavier Bartaburu, Revista Terra no 155).

E ainda relata, o depoimento do grego Psarudalis sobre Frangulach, responsável pelo aliciamento dos trabalhadores gregos na Europa, junto a empreiteiros norte- americanos:

Chegamos a Porto Velho no dia 07 de maio de 1911 e passamos a trabalhar na construção. Frangulach conseguiu, desta vez, trazer 300 (trezentos) gregos. Como estes não sabiam que a companhia construtora norte-americana pagava a passagem integralmente a Frangulach, ainda a título de auxílio para a passagem, acabou tirando algumas libras de cada um, além das 8 libras por cabeça que receberia em Porto Velho (CONSTANTINIDOU, 2009, p. 71/75).

Com o reinício das obras da EFMM, na localidade de Porto Velho foram construídos galpões, oficinas e instalações que dariam suporte para a companhia, com moradias para os empregados norte-americanos (médicos, engenheiros, enfermeiros), e acampamentos de palha para o grande aglomerado de trabalhadores. Havia cristalina diferenciação no tratamento e nas condições de permanência dado aos trabalhadores da estrada de ferro arregimentados em várias localidades do mundo e os funcionários americanos da companhia.

Fotografia 09: Trabalhador da EFMM



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo. Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

Fotografia 10: Trabalhador da EFMM



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo. Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

Fotografia 11: Trabalhadores da EFMM



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo. Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

Aos americanos, classificados como pessoal categorizado, foram providenciadas a construção do Hospital da Candelária, campo de tênis, gerador de energia, lavanderia e fábrica de gelo, além, de terem garantido, reservatório de água, telefone e cinema. Assim foi estabelecido um aglomerado urbano com toda

infraestrutura, para o atendimento dos engenheiros e equipe técnica. Aos trabalhadores braçais da companhia, mesmo os estrangeiros que não americanos, as condições de habitabilidade e de trabalho eram sub-humanas e servis.

Fotografia 12: Engenheiros americanos da EFMM



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade Federal de São Paulo Danna Merrill - fotógrafo americano da expedição da construção EFMM

No mesmo período foi instalado junto ao pequeno aglomerado urbano Porto Velho, telégrafo sem fio, o qual fazia conexão até Manaus, e posteriormente, até a cidade de Cuiabá. O telégrafo foi instalado com a passagem do marechal Cândido Rondon e "este fato é importante porque a integração nas comunicações foi uma forma de possibilitar uma melhoria na formação e constituição do mercado regional amazônico e brasileiro" (PEREIRA, 2007, p. 64).

A estrutura criada e mantida pela companhia construtora deu origem ao núcleo urbano da cidade de Porto Velho, que estaria intrinsecamente ligada, a um empreendimento industrial. Comparando-se Porto Velho e o povoado de Santo Antônio, a primeira localidade escolhida para a construção da ferrovia, o novo núcleo urbano, representava a modernidade em plena floresta.

Contudo, com o surgimento do núcleo urbano de Porto Velho, com oficinas e galpões da EFMM, seu patrimônio imobiliário correspondia, tão somente, às áreas de influência da construção e instalação da estrada de ferro. A referida área foi entregue à companhia, como patrimônio desapropriado e de interesse público, conforme estabelecido pelo Decreto Presidencial nº 8.776, de 07 de junho de 1911.

O referido decreto delimitou as áreas de influência da companhia e as destinadas à União Federal, tinham guarida no próprio texto constitucional da época (1891), "ficam declarados de utilidade pública, para o fim da desapropriação, os terrenos entre Porto Velho e Guajará-Mirim, compreendidos na faixa de 150 metros para cada lado do eixo da linha da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré" (BRASIL, 1891).

Essa origem detém certa singularidade: a companhia para esse local se transferiu, encontrou apenas a mata e, assim, construiu uma verdadeira cidade. Além das edificações de uso propriamente industrial foram construídas residências, alojamentos, usina de geração de eletricidade, sistema de telefonia, captação de água, hospital, porto fluvial, armazém para o abastecimento dos funcionários, lavanderia e até uma fábrica de biscoitos e outra de gelo... em 1914, dois anos após a conclusão da ferrovia, foi criado o município de Porto Velho através da Lei nº 757 sancionada pelo governador do Estado do Amazonas Jonathas de Freitas Pedrosa. Contudo, a cidade situada dentro do município era na verdade composta por toda a infraestrutura criada pela administração da ferrovia (FONSECA; TEIXEIRA, 2003, p. 54)

A construção da EFMM foi finalizada no ano de 1914. Entretanto, a borracha, o produto originário da Amazônia, o qual seria exportado para os países industrializados e que ao longo das décadas, justificou os investimentos realizados no território brasileiro e do governo brasileiro na região, entrou em declínio. O declínio teve como causa os preços mais atrativos dos concorrentes asiáticos.

Por outro lado, a Bolívia havia resolvido seu problema da navegação fluvial, via Assunção, até Buenos Aires e pelo mar, a partir de 1914, através do Canal do Panamá. A maior obra de engenharia norte-americana externa ao seu território, do início do século XX estava acabada. Contudo, sem qualquer utilidade para os fins que justificassem a exportação da borracha, pois o produto exportado da Amazônia não tinha mais interesse comercial.

O fato é que quando a Malásia dispara sua produção ano a ano, a partir de 1913, quase que numa proporcionalidade inversa vai piorando a vida da Amazônia, em geral, como da região do Madeira e Mamoré, em particular, tornando, assim, a característica de ciclos econômicos bastante nítidos em toda a região do Norte do Brasil. A fase de crise pela qual acabara de entrar a região amazônica tem uma explicação bem plausível e de fácil entendimento. Tratava-se de uma região que apresentava características de baixa produtividade, de preços monopolizados, de distância considerada entre os locais de produção e os centros consumidores, além de arranjos produtivos ineficientes, que contribuía para que a borracha da Amazônia não fosse competitiva, se comparada com a produção da borracha asiática, em sistema de plantation. (CASARA, 2011, p. 197)

Ao tempo em que o capitalismo mundial mergulhava em profunda crise, decorrência da Grande Depressão (1929) e a Revolução de 1930 abria espaço para o desenvolvimento do capital industrial na economia brasileira, a Bolívia desloca sua exportação de borracha e importação de mercadorias para os portos do rio da Prata e, junto com o estado de estagnação e decadência de Rondônia, isso vai se refletir diretamente na queda do lucro comercial da Ferrovia. Nesse momento a empresa norte-americana perde o interesse pela Estrada de Ferro Madeira Mamoré e paralisa o tráfego, o que provoca a intervenção do governo federal e anulação do contrato de arrendamento. (PEREIRA, 2007, p. 68)

Este cenário da concorrência asiática no mercado mundial da borracha, se manteve, ao longo das décadas e em Rondônia, esse fato refletiu de forma a gerar a estagnação, quase que completa de sua economia regional. Mesmo as terras de Rondônia consideradas férteis e ricas em produtos primários, a dinâmica do mercado exportador dos países industrializados, optou por outros mercados economicamente mais vantajosos.

Deveríamos considerar para explicar o sucesso da produção asiática em relação a produção amazônica o fato de que os países importadores de borracha, no caso os países industrializados, mantinham à época uma relação de controle colonial sobre os países asiáticos tendo assim rodado as fases da produção, comercialização, distribuição e consumo submetidos diretamente aos seus ditames. Observemos que o mesmo não acontecia no caso da Amazônia onde por mais que os grandes importadores europeus condicionassem as Casas Aviaadoras em Manaus e de Belém, tinham que partilhar com elas parte dos lucros da atividade gomífera [...] assim, a superioridade técnica que se apregoa acerca da produção racional da borracha nos seringais de cultivo do sul e sudeste asiático está mais ligada às técnicas da política do que simplesmente às técnicas agrônomicas. Ou, em outras palavras, estas estão intimamente ligadas àquelas e o equívoco está nas análises que tentam dissociá-las. Na verdade temos que superar uma visão, infelizmente muito arraigada, de não associarmos a ideia de técnica ao campo da política, como se pudesse existir alguma relação destituída de meios que as tornem mais ou menos eficazes. Como se a técnica fosse algo restrito ao campo das relações homem-natureza. Aceitar que a borracha da Malásia desbancou a produção brasileira em virtude da superioridade tecnológica é parte de uma crença muito generalizada, de que o avanço da tecnologia é que move o mundo, ignorando o que move o avanço



da tecnologia (GONÇALVES, 2012, p. 91/92).

Como resultado para à Amazônia, a economia da borracha não ampliou a capacidade produtiva, mesmo tendo as cidades como Manaus e Belém, se urbanizado e se tornado os principais centros de escoamento da produção gomífera para a Europa e Estados Unidos. A região de Rondônia se manteve ao longo das décadas a reboque dos surtos vindouros e das frentes de expansão econômica.

### 3.3 A criação do Fundo de Valorização da Amazônia (1946) e do SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (1948)

Somente a partir da década de 1940 e com a crise decorrente da II Guerra Mundial (1939-1945), com os novos arranjos político-econômicos impostos pelo capitalismo, no sentido de acelerar o processo de industrialização e os padrões de produção, foi que a integração regional e o planejamento territorial foram articuladas pelo Estado brasileiro, considerando o atraso econômico das regiões Norte e Nordeste.

Com a necessidade em forjar e acelerar o processo de industrialização, algumas mudanças significativas ocorreram na sociedade e no Estado brasileiro: o crescimento econômico, a aceleração da urbanização e o fortalecimento das políticas de planejamento territorial induzidas pelo próprio Estado, sendo que "o papel da periferia foi fundamental na sustentação do ritmo de crescimento da atividade industrial, principalmente no que diz respeito à manutenção da reduzida participação dos salários no custo da produção industrial" (BECKER; EGLER, 2011, p.113).

O Estado brasileiro inaugurou um período marcado pela estatização da economia brasileira. Diversas empresas estatais foram criadas, como é o caso da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (CHESF), e no início da década de 1950, a Petróleo Brasileiro S.A (PETROBRÁS) e a Companhia Vale do Rio Doce (VALE), que desempenharam papel na consolidação do projeto capitalista brasileiro.

Na Amazônia foi criado em 1942, o Banco de Crédito da Borracha S/A (BCB),

sendo transformado em seguida, pela lei nº 1.184 de 30 de agosto de 1950, em Banco de Crédito da Amazônia S.A (BCA), que tinha como função principal subsidiar as atividades da economia da borracha. Além do BCA foi criada a Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico e o Serviço de Encaminhamento de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA), para às frentes de trabalhadores na produção da borracha na Amazônia.

Mediante a necessidade da integração nacional aliada as políticas de crescimento econômico, é que a questão regional adquiriu importância nas discussões de políticas de planejamento territorial. Em 1946, quando da promulgação do texto constitucional brasileiro, foi dado destaque ao desenvolvimento da Amazônia.

Ao iniciar o apoio público às regiões menos desenvolvidas, o Estado brasileiro buscava, não só reduzir as diferenças regionais, como também criar ali infraestrutura mínima com objetivo de atrair investimentos. Acreditava-se, então, que o Estado fosse forte e capaz o bastante para atingir dois objetivos aparentemente conflitantes: resolver o problema das disparidades regionais, cujas principais consequências recaíam sobre a população das regiões atrasadas, desemprego, miséria, desnutrição, etc, e ao mesmo tempo tornar estas regiões mais atraentes para o mercado capitalista (NABUCO, 2007, p. 67).

Com o debate em torno da questão regional, a Amazônia adquire importância para o desenvolvimento de políticas voltadas para o planejamento territorial. Dessa forma, além da criação do BCB, foram criados o Fundo de Valorização da Amazônia, através do artigo 199 do texto da Constituição de 1946, e em 1958, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), e tiveram o objetivo de promover o desenvolvimento da produção agropecuária e a integração da Região Amazônica à economia nacional.

Sob o comando do Estado que orientava as políticas territoriais de planejamento na Amazônia, foi previsto investimentos, em quase todos os setores da economia regional, na ordem de 3% da receita federal, considerando os objetivos de desenvolvimento econômico.

Art. 199 - Na execução do plano de valorização econômica da Amazônia, a União aplicará, durante, pelo menos, vinte anos consecutivos, quantia não inferior a três por cento da sua renda tributária.

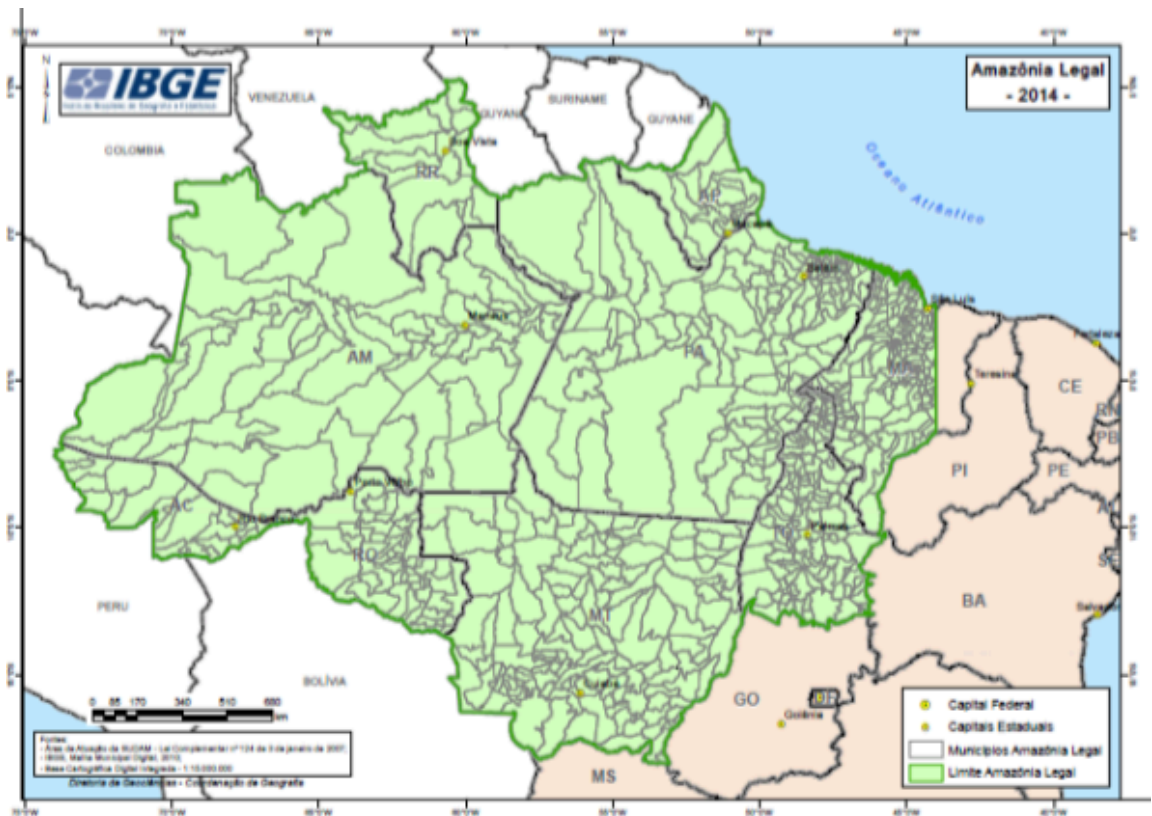
Parágrafo único - Os Estados e os Territórios daquela região, bem como os respectivos Municípios, reservarão para o mesmo fim, anualmente, três por cento das suas rendas tributárias. Os recursos de que trata este parágrafo serão aplicados por intermédio do Governo federal. (Constituição Federal, 1946)

Dentre as várias estratégias elaboradas à época, destaca-se a busca, via planejamento pela diversificação da base produtiva da região, a melhoria da oferta de serviços básicos (como educação, saúde e infraestrutura), a necessidade de serem mais bem conhecidas as potencialidades dos recursos naturais da região e a demanda pela criação de instituições de pesquisa.

Em 1953, foi definida a área da chamada Amazônia Legal que orientou as ações de planejamento para a região. Em 1954, foi criado o Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), cujo objetivo era realizar o levantamento e fazer os inventários de fauna e flora, através de estudos científicos do meio físico e das condições de vida da região amazônica. Um dos grandes desafios para a ampliação da base produtiva da Amazônia, era o desconhecimento das condições da floresta Amazônica e de sua capacidade de aproveitamento dos recursos naturais.

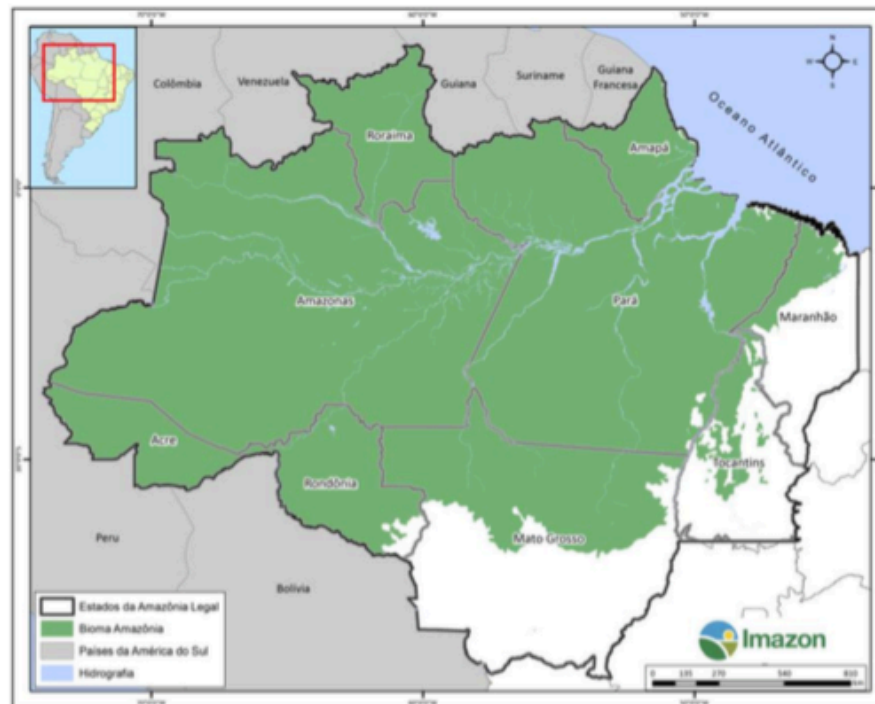
A Amazônia Legal foi definida a partir da Lei n. 1.806, de 06 de janeiro de 1953, para efeitos de intervenção econômica na região pelo estado brasileiro. Especialmente, definida através do art. 2º: "A Amazônia brasileira, para efeito de planejamento econômico e execução do Plano definido nesta lei, abrange a região compreendida pelos Estados do Pará e do Amazonas, pelos territórios federais do Acre, Amapá, Guaporé e Rio Branco e ainda, a parte do Estado de Mato, do Estado de Goiás e do Maranhão".

Mapa 5: Amazônia Legal



Fonte: (IBGE, 2014)

Mapa 6: Amazônia Legal



Fonte: (IMAZON, 2012)

A criação do BCA, da SPVEA e a definição da Amazônia Legal, enquanto região brasileira foi uma ação do Estado brasileiro, o qual passou a agir de modo abrangente e mais intenso quanto às políticas regionais, mudando o enfoque das políticas territoriais anteriores à década de 1950. Era marcante a compreensão estatal da necessidade de povoar e ocupar a região Amazônica.

Sintomaticamente, o Estado passa a agir de modo mais intenso e abrangente no tocante às políticas regionais, através da atuação de dois bancos especiais. Parece evidente que o enfoque das velhas políticas territoriais havia mudado substancialmente. As duas regiões eram tratadas numa perspectiva de conjunto pelo Estado, ou seja, tratava-se de "integrá-las", mesmo enquanto economias periféricas e complementares ao Centro-Sul do país. (COSTA, 1991, p.51).

O Plano de Valorização Econômica da Amazônia (1953) definiu, em seu texto legal, as opções econômicas e orientações para planejamento que deveriam constituir o seu sentido. Assim, o artigo primeiro que dispõe da criação da Superintendência estabeleceu que o Plano de Valorização Econômica da Amazônia é um sistema de medidas, serviços, empreendimentos e obras, destinados a incrementar o desenvolvimento da produção extrativa e agrícola pecuária, mineral, industrial e o das relações de troca, no sentido de melhores padrões sociais de vida e bem-estar econômico das populações da região e da expansão da riqueza do País.

Com a leitura deste dispositivo, compreende-se que o interesse se baseava na extensa ampliação da base econômica da região, no momento concentrada na produção gomífera, para a incrementação do processo de industrialização das matérias primas de produção regional para o abastecimento interno e a exportação mais densa dos produtos naturais, a partir do incentivo do capital privado ligados as iniciativas destinadas ao desenvolvimento das riquezas regionais.

Tendo como entendimento a ampliação das bases produtivas para a região, com novas frentes de exploração, e para tanto, a necessidade de superar as barreiras das distâncias espaciais e de infraestrutura entre a Amazônia, com o Centro-Sul do país, o Plano de Valorização Econômica, estabeleceu em seu diploma legal, novas linhas e bases de atuação.

As primeiras políticas elaboradas pela SPVEA demonstraram a tentativa de reestruturar significativamente a economia regional, superando o extrativismo. Elas se apoiaram: (a) numa complementaridade à economia nacional (produzindo matérias-primas); (b) mercado interno regional (produzindo produtos para seu próprio consumo, substituindo importações); e (c) numa nova complementaridade entre o rural (agora agrícola) e o urbano (centro industrial e comercial).

A partir dessa compreensão geral, o Programa de Emergência do SPVEA, visava a produção de alimentos para as necessidades do consumo local, produzindo matérias-primas regionais. Converter a economia extrativista em economia agrícola e a economia eminentemente comercial urbana em economia industrial; "estabelecer sistema de crédito e transporte; e, finalmente, elevar tanto o nível de vida como o de cultura técnica e política da população da região" (MARQUES, 1999, p. 173).

Desta forma, as políticas econômico-territoriais tornaram-se uma sub-estratégia das macropolíticas econômicas e pensar em desenvolvimento na Amazônia, necessariamente, remeteu-se a um processo de integração do território. Assim, as políticas econômicas formuladas pelo Estado "passaram a ser integradas em macroplanos de desenvolvimento, em que as questões setoriais, inclusive as regionais, passam a ser integradas a uma estratégia que fosse válida para o país como um todo (COSTA, 1999, p. 61).

Contudo, a ideia da unidade nacional brasileira se deu a partir de uma visão de centro - periferia, e não das necessidades regionais como centrais para todo território nacional. Conjugou-se sempre as estratégias de exploração econômica, com as geopolíticas de controle e dominação do território.

A expansão territorial brasileira e de ocupação na Amazônia estiveram diretamente ligadas à afirmação e ao fortalecimento do Estado Nacional e em 1946, ao obter o status constitucional, no sentido da adoção de mecanismos jurídicos e de planejamento estatal, alimentados pela ideologia de integração nacional, que tinha a ideia difundida através da expressão 'Marcha para o Oeste'.

Monteiro e Coelho (2004) ao analisarem o processo de reconfiguração espacial

na Amazônia, a partir de meados do século XX, afirmam que as políticas territoriais implementadas pelo Estado Nacional, tinham papel definitivo na modelagem das dinâmicas sociais daquele período, considerando, em especial, a necessidade de incorporação das potencialidades da economia regional às macroeconômicas.

Naquele contexto histórico, em termos mundiais, ganhava força a ideia de que para um país desenvolver-se deveria, primeiramente, incorporar suas regiões economicamente menos desenvolvidas as regiões dinâmicas. No caso do Brasil, esta nova etapa do reordenamento do território nacional vinculou-se às ações planejadas pelo governo federal. Assim, a visão de fronteira ganhou novos significados, não excludentes entre si: o de lugar de expansão do povoamento e fronteira de recursos, e de lugar a ser incorporado a dinâmica da economia nacional (MONTEIRO; COELHO, 2004, p.92)

Portanto, a partir desse período iniciou-se a busca, via planejamento do governo central, pela superação dos entraves da economia baseada na extração gomífera e o incremento de novas formas de desenvolvimento para a Amazônia. Contudo, a Amazônia deixou de ser vista somente, como um entrave para o governo central, mas sim, com possibilidades econômicas expansionistas, visando em especial, a frente de expansão econômica para o desenvolvimento econômico brasileiro em processo de industrialização.

Apesar de algumas políticas já existentes em algumas aéreas brasileiras, como era o caso da política contra as secas nordestinas, a SPVEA foi uma inovação no planejamento brasileiro: uma instituição regional responsável por elaborar políticas de desenvolvimento de uma região envolvendo diversas atividades federativas, níveis de governo e setores da economia (MARQUES, 2013, p.170)

Para efeitos das políticas de planejamento territorial e desenvolvimento regional, a Amazônia tinha que cumprir de forma efetiva, com os novos padrões econômicos integrando-se em sua plenitude, através da exploração de seus recursos naturais. Becker (1995) analisa esse processo de exploração econômica, como o paradigma sociedade- natureza denominado "economia de fronteira", em que o progresso é entendido como crescimento econômico e prosperidade infinitos, baseados na exploração de recursos naturais percebidos como igualmente infinitos (BOULDING, 1966 apud BECKER, 1995).

### **3.4 O Plano de Emergência (1953-1954) e I Plano Quinquenal (1955/1960)**

A SPVEA teve seu período de existência dos anos de 1953 a 1966, onde destacaram-se dois grandes programas institucionais, articuladas com suas linhas definidoras em ações específicas e objetivos, que foram o Plano de Emergência (1953-1954) e o I Plano Quinquenal (1955/1960). Sediada em Belém do Pará, seu principal órgão era a Comissão de Planejamento que tinha como tarefa primordial elaborar uma análise da realidade regional para o desenvolvimento de um programa emergencial, previsto na própria lei de criação da superintendência.

Através do decreto presidencial n. 35.020, de 08 de fevereiro de 1954, foi aprovado o orçamento na ordem de Cr\$ 330 milhões de cruzeiros e o programa de emergência, apresentados pela Comissão de Planejamento da Valorização Econômica da Amazônia, para ações a serem efetivadas com abrangência em Estados e Territórios na Amazônia.

Foram divididas em seis grandes Metas as ações em toda a Amazônia, quais sejam: 1) Desenvolvimento Agropecuário (agricultura e colonização); 2) Transportes, Comunicação e Energia; 3) Desenvolvimento Cultural (educação e cultura); 4) Recursos Naturais (Pesquisa e extração de recursos naturais), 5) Saúde e, 6) Burocracia (para fortalecimento da máquina administrativa e desenvolvimento das ações).

Para cada uma das metas foram previstos orçamento e ações específicas em cada território.



Tabela 01- Distribuição dos recursos do Programa de Emergência da SPVEA por setores de atividades (em milhares de cruzeiros) – 1954

SETOR	VALOR	%
Burocracia	40.000	12
Agropecuária, agricultura e colonização	65.820	20
Transportes, comunicação e energia	85.760	26
Educação e Cultura	20.000	6
Pesquisa e extração de recursos naturais	33.460	10
Saúde	84.960	26
<b>TOTAL</b>	<b>330.000</b>	<b>100</b>

Fonte: Valorização econômica da Amazônia, 1954; FGV, 1955

Das ações e metas destinadas especificamente ao Território Federal do Guaporé, os recursos ficaram concentrados em 03 (três) grandes Metas: 1. Transportes, Comunicações e Energia; 2. Desenvolvimento Cultural; e, 3. Saúde. Concentradas as ações da Meta: Transporte, Comunicações e Energia, em estudos para a instalação da usina hidrelétrica da Cachoeira de Samuel<sup>2</sup> e na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Quanto a Meta do Desenvolvimento Cultural, as ações distribuídas em Centros de Iniciação Profissionais e Preparação e Aperfeiçoamento de Pessoal. No que se refere a Meta que fazia referência a área da Saúde, as ações foram concentradas em: aperfeiçoamento de pessoal e compra de equipamentos para posto de saúde, serviços básicos de saneamento, organização sanitária para doentes de lepra<sup>3</sup> e cuidados com alimentação de lactantes e gestantes, bem como, suplemento alimentar aos pré-escolares.

Os recursos previstos junto ao Programa de Emergência da SPVEA, destinados ao Território Federal do Guaporé, concentraram-se para os únicos municípios existentes no território: Porto Velho e Guajará- Mirim.

<sup>2</sup> A Usina Hidrelétrica de Samuel, com potência de 216 MW foi construída na margem direita do Rio Jamari (afluente do Rio Madeira), à época cidade de Porto Velho, hoje, município de Candeias do Jamari..

<sup>3</sup> Lepra era o nome popular utilizado para a doença infecciosa por bactéria, Hanseníase. Segundo dados do Ministério da Saúde, as áreas de maior risco de adoecimento estão concentradas em Mato Grosso, Pará, Maranhão, Rondônia, Tocantins e Goiás

Tabela 02 - Metas, Programas, Ações e Orçamento do Programa de Emergência de Valorização da Amazônia.

<b>METAS</b>	<b>PROGRAMAS</b>	<b>AÇÕES</b>	<b>CRUZEIROS</b>
TRANSPORTES COMUNICAÇÕES E ENERGIA	Energia elétrica	Estudos hidroelétricos da Cachoeira do Samuel	2.000.000,00
	Ferrovias	Estrada de Ferro Madeira Mamoré	3.000.000,00
DESENVOLVIMENTO CULTURAL	Instituições Educacionais de Base/ Missões culturais rurais	Centros de Iniciação Profissionais (artesanal e agrícola)	200.000,00
SAÚDE	Preparação e aperfeiçoamento de pessoal	Delegacia Federal de Saúde da Região (Manaus) para técnicos do Estado do Amazona e Territórios do Acre, Guaporé e Rio Branco	450.000,00
	Cursos de auxiliar de estatística, atendentes de saúde e hospitalar, laboratoristas, dentista e agente sanitário	Divisão de Saúde do Guaporé	75.000,00
	Serviços básicos de saneamento	Estudo completo do sistema de esgotos de Porto Velho	1.500.000,00
	Serviço especial de Saúde Pública	Construção de 13.000 pisos para privadas	1.690.000,00
	Divisão de Saúde de Guaporé	Equipamentos do posto de saúde de Guajará-Mirim	100.000,00
	Divisão de Organização Sanitária do Departamento Nacional de Saúde	Desenvolvimento das atividades dos dispensários de lepra Alimentação dos lactantes, gestantes e mães nutrízes e suplemento alimentar	500.000,00 900.000,00

Fonte: Decreto nº 35.020, de 8 de Fevereiro de 1954, que aprova o Orçamento e Programa de Emergência de Valorização Econômica da Amazônia.

Tabela organizada pela autora com base nas informações contidas no Decreto

O Programa relativo às Ferrovias, teve destaque orçamentário para a Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), ao custo de Cr\$ 3.000.000,00 (três milhões de cruzeiros). A EFMM naquele período operava, tão somente, os trechos compreendidos entre as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim. A referida ferrovia era a possibilidade existente de tráfego, entre as duas cidades no Território Federal do Guaporé; pois não existiam rodovias que interligassem ambas as cidades e havia grande dificuldade nas travessias do rio Madeira por embarcações.

Justificava-se a aplicação dos recursos considerando que, nos primeiros meses do ano de 1931, a Companhia americana *Madeira-Mamoré Railway* que detinha a concessão do transporte, dos bens e acervos da EFMM, suspendeu todas suas atividades de trafegabilidade e comunicação, entre as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim. Havia em tramitação ação judicial entre União Federal e a

companhia. O resultado do ajuizamento da ação, transformou a ferrovia em estatal e o controle passou à União Federal, através do Decreto n. 1.547, de 05 de abril de 1937.

Dentre análises e estudos da Comissão, conclui-se que o Programa Emergencial que visou a integração territorial e econômica da Região ao restante do país, com atenção especial para as áreas de fronteira e fácil circulação. Quando da elaboração de políticas econômicas ampliou-se a compreensão da importância e da base da agricultura, não mais centrada unicamente no extrativismo gomífero, característico das décadas anteriores. Mesmo tendo como referências à produção extrativa da floresta, na base dos preços mínimos compatíveis com o custo da vida na região e visando, em especial, atender questões políticas regionais de grupos dominantes, ampliava-se a base econômica para a região.

O desafio estava posto para o desenvolvimento da Amazônia, com a compreensão de que o processo de industrialização regional, pressupunha diversificação na base da agricultura regional e conciliação do Estado Nacional com a elite regional, ampliando os interesses do mercado e atendendo interesses locais.

[...] Os objetivos eram a "produção de alimentos pelo menos equivalente as suas necessidades de consumo"; produzir matérias primas e produtos alimentares para que o Brasil importava; explorar riquezas energéticas e minerais, ao mesmo tempo em que exportar matérias-primas regionais; converter a economia extrativista em economia agrícola e a economia eminentemente comercial urbana em economia industrial; estabelecer sistema de crédito e transporte; e, finalmente, elevar tanto o nível de vida como o de cultura técnica e política da população da região (MARQUES, 2013, p. 173)

Concomitantemente à execução do programa emergencial, fora criado o I Plano Quinquenal da SPVEA (1955-1959), que deveria ser elaborado e executado num período de duas décadas, aperfeiçoado e adequado por outros planos subsequentes. Realizado pela Comissão de Planejamento da SPVEA, o Plano era mais abrangente que o Programa Emergencial, e resumidamente, concentrava-se em ações que permitissem ser a Amazônia, uma sociedade economicamente estável, compatível e complementar ao desenvolvimento brasileiro.

O Plano previu ações voltadas ao comércio, através do desenvolvimento

agrícola e de infraestrutura em vinte e oito zonas estratégicas.

Os investimentos do Plano deveriam se concentrar em núcleos com certa concentração populacional (propunha-se concentrar a população), onde houvesse fatores econômicos favoráveis e/ou políticos desejáveis - o que, ao mesmo tempo, responderiam à necessidade de controle político da região (segurança nacional). Estes núcleos dinamizariam a região e deveriam buscar a autossuficiência. Diante disso, definiram-se 28 zonas para investimento (MARQUES, 1013, p. 176)

Os recursos para o Plano Quinquenal que visaram a sua execução, representavam mais do que o destinado no Programa Emergencial. O Plano foi orçado em Cr\$ 8,2 bilhões (oito bilhões e duzentos milhões de cruzeiros), para o períodos dos anos de 1955 a 1959, tendo como prioridades sete grandes metas: a) Administração; b) Desenvolvimento Agrícola; c) Recursos Naturais; d) Transportes, Comunicações e Energia; e) Crédito e Comércio; f) Saúde; e g). Desenvolvimento Cultural.

Desenvolvimento Agrícola, Transportes, Comunicação e Energia representavam 43.72% de todo o orçamento do Plano Quinquenal. A concentração nessas duas áreas (metas) refletia diretamente os objetivos do plano, que era de incentivar a atividade agrícola, visando à diminuição da alocação de mão de obra na atividade extrativista e melhorar as condições de infraestrutura das áreas abrangidas.

Tabela 03: SPVEA: recursos orçados para o período 1955/1959

SETOR	VALOR	%
Administração	266.300	3
Desenvolvimento agrícola	1.823.428	22
Recursos naturais	585.915	7
Transportes, comunicação e energia	1.772.722	22
Crédito e comércio	1.449.781	17
Saúde	1.518.710	19
Desenvolvimento cultural	809.590	10
<b>TOTAL</b>	<b>8.226.446</b>	<b>100</b>

Fonte: SPVEA, 1955-1960, p. 41; FGV, 1955, p. 93.

Entretanto, o Plano Quinquenal foi considerado um plano reduzido quanto as

necessidades emergenciais da Amazônia, obtendo resultados pontuais em matéria de desenvolvimento regional. Problemas e novas diretrizes institucionais na área política e econômica, além de limites, quanto ao conhecimento mais profundo da própria realidade da Região eram apontados como os grandes empecilhos para sua execução.

Na segunda metade da década de 1950, durante o governo do Presidente Juscelino Kubitschek (JK), foi promovida uma arrancada econômica expansionista, voltada para áreas como maior potencial econômico imediato, adotando-se uma orientação em prol da industrialização e da atração de investimentos estrangeiros com o propósito de alavancar o desenvolvimento brasileiro.

Para tanto, foi implantado o Plano de Metas (1957-1960), que alterou a estrutura econômica brasileira, através de investimentos nas áreas de infraestrutura de transportes e energia, que impactaram a estrutura territorial de todo país. No caso da infraestrutura de transportes, promoveu-se a construção de rodovias em escalas nacionais visando à integração do país como um todo, como foi o caso da abertura das vias das futuras rodovias Belém-Brasília, Acre- Brasília, como base de integração Norte – Sul.

Em relação ao planejamento regional, em 1959, foi elaborado pelo Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), um estudo que propunha a mudança econômica do Nordeste a partir de ações fundamentais, especialmente, as referentes à industrialização e as relativas à reorientação da agricultura nordestina em benefício de sua diversificação e do aumento da produção de alimentos.

No ano seguinte, como desdobrando dos trabalhos do GTDN foi criada a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) que teve como desafio, além de tentar dirigir o crescimento econômico do Nordeste, dar suporte para a subordinação da região ao projeto de hegemonia da burguesia nacional, associada ao capital internacional, sob a justificativa da integração do mercado interno e da segurança e integridade do território.

Uma das ações deste período que criaram impactos para a Amazônia, foi a

abertura do caminho entre Goiás e Belém (ligação entre o Norte e Centro-Sul), transformada na rodovia federal BR-010 - Bernardo Sayão, concluída pelo presidente JK, no ano de 1960. A respectiva rodovia federal foi construída pela Comissão Especial de Construção da Rodovia Belém-Brasília (RODOBRÁS), o qual era o órgão executor da SPVEA, que tinha como responsabilidade e finalidade, a construção, operação, administração e conservação, da respectiva rodovia.

A sua maior realização foi a construção do caminho pioneiro entre Goiás e Belém - a futura rodovia Belém-Brasília - que expandiu a fronteira agrícola na Amazônia oriental, atraindo imigrantes de todo o país, em busca de terras e trabalho, estimulando também a especulação fundiária. A construção de Brasília e da rodovia Belém-Brasília marcou a abertura da fronteira norte ao dinâmico centro nacional do Sudeste (Valverde e Dias, 1967). A criação de gado difundiu-se pelo norte de Goiás, acelerando a expansão da fronteira de recursos que, além da descoberta e extração comercial de recursos minerais - como a exploração de manganês no Território do Amapá e de cassiterita no Território de Rondônia- criou núcleos urbanos (Katzman, 1977) e enclaves econômicos na vasta floresta que permaneceu em grande parte escassamente ocupada (BECKER; EGLER, 2011, p. 122)

O caminho aberto para a construção da rodovia Belém-Brasília representou uma opção política e econômica da expansão das fronteiras capitalistas para as regiões do Centro Oeste e Norte brasileiro. Esta integração territorial, através da construção de rodovias, reorganizou as bases da ocupação na Amazônia, denotando a prioridade de investimentos em rodovias, em detrimento às hidrovias. Esta opção estratégica tomada durante o governo do presidente JK foi continuada pelos governos que lhe sucederam.

Dentre os objetivos e prioridades estabelecidas, tanto na criação do SPVEA, quanto nas ações com maior dotação orçamentária, do Plano Emergencial, o setor dos transportes teve foco primordial com vistas a realização de um plano de viação da Amazônia, que compreendia todo o sistema de transportes rodoviário visando a incrementação das matérias primas de produção regional, para o abastecimento interno e a exportação mais densa de produtos naturais.

O projeto nacional de desenvolvimento da década de 1950, acabou por se tornar inviável na perspectiva do desenvolvimento regional na Amazônia. Em nível externo, novas diretrizes e estratégias do capital, que se fortaleciam cada vez mais, com a internacionalização e transnacionalização, com forte apelo na instalação de

grupos econômicos internacionais, que expandiam e controlavam o mercado.

O avanço industrial no Brasil e os rumos ditados pela economia mundial monopolista, acabou por integrar a economia brasileira à estratégia do capitalismo internacional.

A Amazônia não detinha, nem representava naquele momento, qualquer prioridade frente ao processo de industrialização da Região Sudeste. As prioridades eram representadas por outros interesses que atendiam, em especial, ao capital externo e da economia mundial hegemônica, que assim se fortaleceu.

A estagnação econômica regional, vez por outra, foi aparentemente estancada pelo aparecimento de ciclos tênues produtivos, a exemplo dos dois ciclos da exploração da borracha e com a descoberta da cassiterita<sup>4</sup>, explorada, inicialmente, por garimpeiros. A descoberta da cassiterita em território Federal de Rondônia levou milhares de trabalhadores (garimpeiros), a sua exploração distribuídas em três jazidas próximas à cidade de Porto Velho.

Essas jazidas atraíram espontaneamente um numero expressivo populacional para a cidade de Porto Velho, que segundo o Censo Populacional do IBGE (2010), em 1940 contava com população que não ultrapassava mais de 10.000 pessoas, sendo que esses números tiveram uma acentuada elevação em 1950, para 27.244 habitantes, e, em 1960, para 51.049.

Além da extração propriamente dita, a cassiterita tinha criado em Rondônia uma multidão de atividades anexas. O aeroporto de Porto Velho recebia, então, mais de cem aviões por dia (monomotores Cessna ou Piper, DC3, Custer Commander). Esse numero podia subir ate duzentos aos sábados e domingos. Na cidade, os comerciantes de produtos alimentares e de material de garimpo tinham ficado prósperos, novas lojas tinham sido criadas. E os bares, hotéis, estabelecimentos de jogos e prazer tinham aparecido muito rapidamente, pois os garimpeiros tinham o habito de gastar faustosamente e de forma ostentativa o dinheiro ganho durante a semana. Pode-se estimar que a cassiterita trouxe mais de 30.000 pessoas, duplicando, dessa forma, a população do Território. (THÉRY, 2012, p. 56).

---

<sup>4</sup> A cassiterita é o mineral constituído basicamente de dióxido de estanho (SnO<sub>2</sub>), na proporção de 78,6% de estanho para 21,4% de oxigênio, e por sua resistência à corrosão, tem amplo uso na indústria, como na formação de ligas de bronze e latão, assim como nos materiais de solda, em revestimentos antioxidantes e na fabricação de latas de alumínio.

À extração do minério neste período ainda não estimulara a ação direta do estado nacional, para sua exploração. A elite regional e trabalhadores atraídos pela riqueza fácil e imediata que estabeleceram as relações comerciais e de produção.

### **3.5 O Plano de Metas na Amazônia (1957-1960)**

O Plano de Metas (1957-1960), pode-se afirmar, representou uma das mais significativas alterações na estrutura econômica brasileira, ocorrida durante os 04 anos da gestão do presidente JK, com aportes de recursos voltados para o aumento das exportações e investimentos nos setores industriais, que "nem por isso deixou de afetar todo o conjunto produtivo do país, desde os setores básicos, passando por transportes e energia, até a estrutura territorial como um todo" (COSTA, 2011, p. 52).

O Plano de Metas foi formulado a partir de uma ampla visão sistêmica da economia brasileira, com a compreensão da interdependência dos diversos setores estratégicos e estruturantes, num país, que pretendia industrializar-se. Para tanto, os projetos prioritários da ação de planejamento concentraram-se nos setores de energia, transportes, alimentação, indústrias de base e educação, distribuídas em 30 metas. A construção da nova capital se inseriu no plano, considerando a necessidade de integração regional das bases produtoras de matérias-primas, no eixo Norte-Sul e da expansão dos mercados internos de consumo, com as regiões industrializadas no país.

O Plano de Metas foi pensado e executado, de forma a atender, o planejamento dentro da perspectiva setorial, com aporte da grande maioria dos recursos, em infraestrutura: energia e transportes, visando ao atendimento do centro dinâmico da expansão e implantação do complexo industrial brasileiro no Sudeste, em especial, o paulista. A concentração da produção foi consolidada em São Paulo, e a partir do sudeste, articulada com as demais regiões brasileiras. No caso da Região Norte articulou-se via fornecimento de matérias-primas.

Quanto aos impactos do Plano de Metas na Amazônia, mesmo a região não sendo o foco direto, das estratégias de planejamento inseridas do programa, vez que não se tratava de ações voltadas ao planejamento regional, alguns setores merecem



destaque. O setor que mais recebeu investimentos e representou, definitivamente e diretamente, a expansão e ligação do Centro-Sul, com a região Amazônica, foi o setor de Transportes, com a abertura de rodovias nacionais e a construção de Brasília.

Destaca-se no setor de Transportes, quanto a meta de construção de rodovias, que obteve a superação da meta inicial do plano. Assim, a "meta inicial, 10.000 km; meta revista 12.000 km, meta novamente revista, 13.000 km. Alcançaram-se 14.970 km, ou seja, 150% da meta inicial e 115% da meta novamente revista" (LAFER, 2010, p. 44).

Assim, "o imenso espaço territorial brasileiro torna-se sustentáculo das políticas de integração do Estado, e a rodovia Belém-Brasília constitui-se no mais importante elemento de transformação e mudanças territoriais na Amazônia Oriental (MELLO, 2006, p. 28). Destacam-se as duas rodovias federais que implantaram os eixos pioneiros de penetração para articular a Amazônia Oriental<sup>5</sup> e porção da Amazônia Meridional<sup>6</sup>, ao resto do país, as Rodovias Belém-Brasília (BR 010) e Rodovia Cuiabá-Porto Velho (BR-364). "

Ambas as rodovias nacionais representaram a "conquista" do território amazônico, que com a sua penetração e seus efeitos, daí decorrentes, determinaram ações políticas territoriais e econômicas sobre toda a Região. "[...] a explicação para este fato reside justamente na lógica que o inspirou, qual seja, a de que não se tratava ali de um plano para o território (o que é óbvio), mas de um plano para a expansão capitalista do país em sua etapa industrial" (COSTA, 2011, p.54).

---

<sup>5</sup> Opta-se aqui pela compreensão da geógrafa Bertha Becker que conceitua a Amazônia Oriental, "situada estrategicamente no contatos com os centros dinâmicos do Centro-Sul e a bacia de mão de obra do Nordeste". (...) primeira área a ser povoada na expansão recente da fronteira, tendo como eixo de penetração a rodovia Belém-Brasília" (BECKER, 1990, p. 100/101). Atualmente, a Amazônia Oriental compreende o sul e leste do Estado do Pará, o Estado do Tocantins e o oeste do Estado do Maranhão.

<sup>6</sup> A Amazônia Meridional abrange uma região com cerca de 7,3 milhões de hectares, que inclui os limites dos estados de Mato Grosso, Amazonas, Rondônia e Pará

Mapa 7 -Pinças rodoviárias criadas durante o governo JK



Fonte: MARGARIT, 2013, p. 15, apud Huertas (2009).  
Base cartográfica: IBGE, 2008.

Dentre as principais ligações a serem estabelecidas do Centro-Sul com a Amazônia, destaca-se as rodovias BR 029, ligando Cuiabá (MT) à Cruzeiro do Sul (AC), através de Porto Velho (RO) e Rio Branco (AC), que transformada na atual BR 364, corta todo o Estado de Rondônia; e a BR 010, Belém-Brasília.

Tais rodovias representam a implantação de um modal que atendia os interesses econômicos e definiam o modelo do período de planejamento para a Amazônia. Essas rodovias representaram, a partir do final dos anos 1950, um dos marcos necessários para o estabelecimento da industrialização brasileira, impulsionado pelo Plano de Metas do governo do Presidente Juscelino Kubitschek.

## Ilustração 02: Notícia da construção da BR 029



Fonte: (Acervo Folha de São Paulo, 1960)

Mesmo antes do governo JK, a construção da rodovia BR-029, já havia sido planejada, com base no balizamento físico da rota existente do telégrafo do Marechal Cândido Rondon, do início do século XX, através do Plano Rodoviário Nacional desenvolvido em 1944, ainda durante o governo de Getúlio Vargas. Estudos da época indicavam a construção da rodovia Acreana, e esta ligaria Cuiabá a Porto Velho, Rio Branco, Cruzeiro do Sul, até a fronteira brasileira com o Peru. Projeto aprovado pelo Congresso Nacional em 1946, integrava o Plano de Viação Nacional.

Para tanto, foram instaladas duas frentes de trabalho na abertura da BR-029, uma na cidade de Cuiabá (MT), e a outra em Porto Velho (RO), sendo as duas unidades de arma de engenharia ligadas ao exército brasileiro. Em Porto Velho seria de responsabilidade da Segunda Companhia Rodoviária, a construção da rodovia ligando até Ariquemes, 200 quilômetros de distância. Os recursos eram originários do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). No entanto, por não representar prioridade naquele momento e com insuficiência de recursos o projeto não foi adiante.

Somente no ano de 1960, através da solenidade da abertura da Rodovia BR-029, com a derrubada simbólica da última árvore, em Vilhena/Rondônia pelo presidente JK, que caminha sobre um tronco, deu-se início a construção da primeira rodovia brasileira a penetrar a Amazônia, via terrestre.

Fotografia 13: Presidente JK em Vilhena, caminhando sobre a última árvore derrubada na abertura da BR-364 em 1960.



Fonte: (LEAL, 1984, p. 148)

No caso de Rondônia e da cidade de Porto Velho, o início da construção da Rodovia 029, de Cuiabá a Porto Velho, com uma extensão de 1.500 km, representou a principal ligação com o Centro-Sul brasileiro, o que não existia anteriormente, a não ser via aérea ou fluvial. A partir dessa construção e do estabelecimento dessa ligação foram definidos nossos cenários e projetos desenvolvimentistas para a Amazônia.

Em 1956, o presidente Kubitschek, lançando a campanha da -marcha para o Oeste, decidiu construir a nova capital, Brasília, e abrir as estradas Brasília-Belém e Brasília-Acre, que deveria atravessar o Território e ligar Porto Velho a Cuiabá. Em 4 de julho de 1960, na presença do presidente, a última árvore que barrava a estrada foi abatida solenemente, perto de Vilhena, que contava

ainda, além do posto de telégrafo, apenas uma casa de palha. Em 28 de outubro de 1960, o primeiro comboio de caminhão parte de Cuiabá para Porto Velho onde, chega em 28 de dezembro. A estrada é inaugurada no dia 13 de janeiro de 1961, mas as ligações são muito difíceis, os caminhões levando às vezes, em período de chuva, quase três meses para percorrer os 1 500 quilômetros de estrada. Para passar da picada e da estrada precária a uma estrada trafegável em qualquer época do ano, o 5º BEC se instala, em 1966, em Porto Velho. Com máquinas potentes, centenas de homens e milhões de cruzeiros, o batalhão constrói uma estrada seguindo um rigoroso procedimento de construção: estrada calçada com piçarra, pontes provisórias feitas de madeira e, depois, de concreto semipronto. Essa nova via permitia a passagem de caminhões com mercadorias, ligando Porto Velho a Cuiabá em dois dias, e a São Paulo em quatro, para os caminhões e ônibus que viajam diuturnamente. Com essa estrada, registrada como BR 29, toda a organização do espaço de Rondônia fica, então, modificada e isso foi a condição que permitiu o desenvolvimento cuja explosão demográfica foi o primeiro sinal. (THÉRY, 2012, p. 39)

Em Porto Velho o anúncio da abertura da rodovia representou a possibilidade do fim do isolamento existente durante décadas, desde o aparecimento do aglomerado urbano que a constituiu em cidade, a possibilidade de novas perspectivas econômicas para a região, ao acesso a simples bens de consumo e uso e novas frentes de trabalho, com o envolvimento de trabalhadores qualificados externos à região, que auxiliaram na construção da rodovia.

No final de dezembro de 1960, era efetivada a abertura dos 1.500 km, que ligavam Cuiabá a Porto Velho, obra construída num período de 10 meses. Como marco político do final do governo JK, responsável pela abertura de rodovias que ligariam o centro-sul brasileiro, as novas frentes de exploração econômica na Amazônia, foi organizado a primeira comitiva a Caravana Ford, partindo de São Paulo, com sete caminhões e um Jeep, que percorreram toda a extensão via terrestre.

Ilustração 03: Noticiário da Caravana Ford



Fonte: (Jornal O Alto Madeira, 1960)

Em Rondônia, a abertura da rodovia representava o aparecimento de núcleos urbanos ao longo de todo o traçado da BR 029, que consolidaria em projetos de assentamento agrícola empreendidos e efetivados pelos governos militares a partir da década de 1970.

Fotografia 14: Recepção à Caravana Ford em Porto Velho



Fonte: (Jornal O Alto Madeira)

A partir dos anos de 1960, as políticas regionais mantiveram-se integradas aos macroplanos de desenvolvimento, sendo reforçada essa opção, junto ao Plano Trienal, que serviria como diretriz da política econômica e instrumento de planejamento do governo Goulart. O país no início da década de 1960, viveu um cenário de intensas transformações sociais e grande instabilidade política, com a força da economia dominante, ainda, centrada e exercida pelo capital transnacional e seus associados internos.

O Plano Trienal combinava reformas estruturais sociais, combate a inflação e retomada do crescimento econômico com o controle pelo Estado (acreditava-se na viabilização do desenvolvimento numa via independente). Contudo, o Plano Trienal acabou por não ser implantado, e em junho de 1963, foi plenamente abandonado. O Brasil entrou numa profunda crise econômica, social, política e institucional.

Em 31 de março de 1964, os militares acabam por assumir o comando do Brasil, através do golpe militar. A Amazônia se tornou área de interesse da geopolítica dos militares, com a implantação de programas e ações voltados para à expansão da frente econômica, e teve em definitivo, marcada sua história de integração regional para as décadas seguintes, a qual será analisada no capítulo segundo da presente tese.

## **4 A EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO DOS GOVERNOS MILITARES**

### **4.1 Governos Militares na Amazônia**

O presente capítulo foi realizado visando a compreensão da experiência de planejamento dos governos militares voltado para a Amazônia, tendo o Estado de Rondônia como foco primordial. Para essa análise foi necessário realizar o levantamento dos programas, planos e ações no âmbito das políticas territoriais da frente de expansão da fronteira. Compreender o planejamento militar executado na Amazônia é fundamental para à análise da atual configuração de Rondônia, o qual se constituiu a partir das ações engendradas da apropriação de seu território.

Com a ascensão dos militares ao poder, no ano de 1964, foi adotado, por vinte

e um anos, um modelo centralizador e fortemente autoritário, para a frente de expansão e apropriação do território amazônico, com intervenção direta do governo federal, através do aparelhamento da máquina burocrática, da criação de órgãos, de incentivos fiscais para empresas privadas, com ações conjugadas, para à atração de capitais nacionais e externos.

A estratégica geopolítica dos militares, também, estabeleceu políticas territoriais, para o povoamento da região, representando o início das maiores intervenções governamentais da história brasileira, na exploração econômica dos recursos naturais da Amazônia. Com a ascensão ao poder pelos militares, o modelo expansionista executado, afetou diretamente a produção do espaço e determinou a implementação das políticas de planejamento futuras na Amazônia, até os dias atuais.

O entendimento de desenvolvimento econômico neste período, compreendia a necessidade da total intervenção do Estado, junto aos meios de produção, e para tanto, o governo militar, responsabilizou-se pela infraestrutura, pelos investimentos de grande vulto, com a construção de estradas, hidrelétricas e projetos de colonização.

Promoveu, inicialmente, a exploração mineral e a produção de insumos básicos, destinadas às áreas de maior concentração econômica e centros dinâmicos do país. Sob a justificativa do atendimento ao mercado interno, a modernização da economia, a segurança, a proteção do território, assumiu a tarefa da 'integração do espaço regional amazônico ao centro-sul com a abertura de estradas que incorporava suas terras e seus recursos ao sistema de preços nacionais, como frente de expansão" (GONÇALVES, 2012, p. 96).

Pela primeira vez é colocada de modo explícito a questão regional do ponto de vista da integração nacional, objetivo maior a ser perseguido pelo Estado em sua política econômico-regional. Sob a estratégia de integração nacional, este deveria dirigir seus esforços em especial sobre políticas voltadas para a ocupação da Amazônia e do Centro-Oeste, articulando-se com as demais regiões do país, como forma de constituir um mercado nacional consolidado (COSTA, 2011, p. 63).

A concepção de desenvolvimento político e econômico, dominante nos governos militares decorria da Doutrina de Segurança Nacional, amplamente



difundida pela Escola Superior de Guerra (ESG), criada em 1949, com apoio dos EUA, na difusão ideológica capitalista, e como instrumento de controle institucional, "onde a luta pela sobrevivência exige a maximização do crescimento econômico, para o que é necessária a segurança e também o sacrifício do povo" (BECKER; EGLER, 2011, p. 128).

A Doutrina de Segurança Nacional pautava-se na necessidade do crescimento e desenvolvimento econômico, na integração de todo o território, promovendo o alargamento industrial, estendida a segurança do próprio Estado, capaz da defesa ou resposta adequada e eficaz, frente à justificativa de uma possível ameaça do comunismo internacional.

A ação do Estado aí é caracteristicamente autoritária. Mas ela não decorre imediatamente do próprio caráter autoritário do regime militar. Uma relação imediata de tal tipo vai ser encontrada na ação no Nordeste, pós golpe de 1964. Ali o problema era o de anular inimigos internos, que haviam não apenas potencialmente, desbancado antigas hegemonias oligarco-burguesas. A ação do Estado na Amazônia é apenas mediatamente autoritária, pelo caráter da "intervenção-reconquista". É claro que a natureza do regime militar tem uma enorme importância na definição da convergência da geopolítica com a doutrina da segurança nacional. Mas regimes formalmente democráticos não são insensíveis a esse canto da sereia, como mais tarde a iniciativa do governo Sarney, com o projeto Calha Norte, viria a prover. O problema concreto é de se o Estado brasileiro quer renunciar à exploração das riquezas da Amazônia, que lhe fornece os meios de uma inserção na expansão capitalista contemporânea. Se quer e se tem os meios para tanto, controlando a bestial exploração humana e a colossal depredação ambiental a que sua estratégia abriu as portas (OLIVEIRA, 1994, p. 7-8).

O mundo vivia a bipolarização dos blocos econômicos, e nesse cenário mundial, após o término da segunda grande guerra, ocorreu a divisão entre dois grandes blocos sócio- político-econômico-ideológico, que alimentou a Guerra Fria e a disputa do controle das economias pelas potências mundiais à época. Os governos militares, via ações autoritárias, almejavam implantar ações para o desenvolvimento econômico e aceleração do processo de industrialização brasileira, através do controle total da máquina técnico burocrática, com a formulação de suas ações, programas de planejamento estratégico para todo o território nacional.

Com os governos militares pode-se afirmar que foram articuladas as ações de um planejamento regional efetivo, com mudanças institucionais significativas e estruturantes, os quais definiram a produção do espaço Amazônico. A intervenção foi

implementada a partir de um forte aparato institucional, voltada às consecuições de ações do Estado Nacional para a região, sob um modelo estatal "que desempenhou o papel de promotor/indutor do crescimento econômico" (MONTEIRO; COELHO, 2004,p.103). Neste período inaugura-se uma nova perspectiva, que foi adotada de forma marcante, para as políticas territoriais do país futuras, se tornando dominantes

A frente de expansão engendrada pelos militares articulou ações, para a organização do aparelho burocrático estatal, através da criação de órgãos, instituições, territórios, empresas públicas, visando o controle técnico-político, em conjunto com o desenvolvimento tecnológico e espacial, sobre todo o território nacional, numa escala que ampliou o conhecimento e o poder estatal. O projeto econômico militar se concentrou em "reordenar a economia, reformar e modernizar o sistema capitalista e criar condições adequadas à expansão do capital.

Este período estampava a necessidade do governo militar, de proteger suas fronteiras com base da doutrina de segurança nacional, e em ver o Estado brasileiro, inserido como país potência regional, no contexto da economia mundial. Com isso o Estado promoveu ações de uma política de intervenção na Amazônia, que demandariam em um processo de acelerada consolidação da expansão capitalista, sendo assim "no plano econômico, os primeiros anos (1964-1967) do ciclo militar compreenderam a base árdua de preparação do terreno para a subsequente arrancada de expansão econômica" (BRUM, 2010, p. 321).

O objetivo principal era fazer o capitalismo funcionar, restaurando a capacidade de investimento público e privado" (BRUM, 2010, p. 315/316). Desse modo, foram desenvolvidas ações com caráter geopolítico de integração do território nacional, incluindo, de sobremaneira, o extenso território Amazônico, que acabou por ser projetado, através da articulação em diversas frentes, nas áreas das comunicações, transporte, institucional, dentre outras.

As políticas para a integração do território nacional corresponderam a uma ação rápida e combinada para, simultaneamente completar a ocupação do território, incorporando o centro-oeste e a "ilha" amazônica; modernizar e expandir a economia nacional articulando-a à internacional; estender o controle do Estado a todas as atividades e a todos os lugares. Estas políticas tiveram também a função de legitimação do Estado. Novamente, enfatizou-

se a ideia de fortalecer o Estado-Nação amplamente divulgado pela mídia; novamente, a integração do território foi usada como um recurso simbólico para a construção do 'Grande- Brasil" e, neste contexto, a ocupação da Amazônia tornou-se prioritária. Em outras palavras, as políticas de integração do território visavam à remoção dos obstáculos materiais e ideológicos à expansão capitalista moderna (BECKER; EGLER, 2011, p. 144)

Naquele momento, os militares desencadearam uma massiva campanha ideológica e publicitária, referente à necessidade da integração da região amazônica ao território nacional, legitimando ações da frente de expansão na ocupação territorial, para a construção do Brasil - Nação. Tais ações ocorreram de forma rápida, autoritária e violenta, nos remetendo a compreensão que "a história do recente deslocamento da fronteira é uma história de destruição [...] a história contemporânea da fronteira, no Brasil, é a história das lutas étnicas e sociais" (MARTINS, 2014, p. 132).

A campanha ideológica dos militares teve o suporte das peças publicitárias da época, via veículos de comunicação, mais acessados e lidos no país, em especial, das regiões industrializadas brasileiras do Sul e Sudeste. A Amazônia deveria ser integrada, apropriada, especialmente, via o imaginário da nação, como território a ser conquistado, desbravado, "Integrar para crescer: Brasil na economia mundial", "Integrar para não entregar".

O avanço do capitalismo sobre a Amazônia já trazia em suas bases o controle das superestruturas, conseguida mais pela coerção do que pelo consenso. Fazendo uso de vasto aparelho repressivo e de um uso abusivo da propaganda tratou-se de se construir uma ideia de Amazônia sem gente e, por isso, fronteira de risco para a Segurança Nacional. As comunidades locais, fossem de indígenas, de caboclos ou mesmo pequenos centros urbanos existentes àquela altura, não foram consideradas como obstáculos ao processo de expansão do capitalismo sobre a região. As classes dirigentes locais, via de regra, foram cooptadas.. As classes subalternas não possuíam força política e nem lideranças para lutar contra a brutal transformação que se avizinhava. (RABELLO, 2010, p.09)

O forte apelo ideológico de sustentação e legitimação do avanço da frente de expansão na Amazônia, correspondeu à uma (re) afirmação de mitos em torno de tão vasto e desconhecido território brasileiro. Dois desses mitos e compreensões sobre a Amazônia, diziam respeito à crença do vazio demográfico da terra sem homens, e da solução dos problemas das periferias das grandes cidades brasileiras.

As campanhas publicitárias deram conta de um imenso espaço vazio e virgem,

sendo a última fronteira a ser explorada, que deveria ser ocupada por homens sem terra. Aliou-se à esta compreensão, a necessidade em aliviar as tensões do processo de urbanização das cidades brasileiras, que numa análise posterior, pode-se afirmar que, "o balanço geral dos últimos cinquenta anos de colonização é negativo: os problemas da periferia do sul-sudeste não foram resolvidos e criara-se na Amazônia novas periferias com velhos problemas".(AMARAL, 2004, p. 12 apud OTT, 2003)

[...] essa imensa região que abriga tão vastos recursos naturais, é vista como um verdadeiro vazio demográfico e, portanto, vulnerável a eventuais pretensões de potências internacionais. Nesse sentido, a região se vê, via de regra, envolvida em debates que giram em torno da complexa questão da soberania nacional. Nos últimos anos, particularmente a partir dos anos 1960, com a abertura da Rodovia Bernardo Sayão, a Belém-Brasília, e da criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus, a Amazônia vem passando por um intenso processo de transformações na organização do seu espaço geográfico. Toda a política a partir de então posta em prática estava embebida nesse imaginário (GONCALVES, 2012, p. 12)

Além dessas estavam associadas outras compreensões sobre a região, largamente difundidas pelos militares, como a ideia de um território homogêneo (tapete verde), portadora de recursos naturais inesgotáveis: a fertilidade do solo para a agricultura e pecuária, o risco da internacionalização da Amazônia, e finalmente, a crença que a região deveria ser desenvolvida, tão somente, pela intervenção planejada e articulada de uma frente de expansão sob o comando do Estado brasileiro.

Tais concepções e mitos sobre a Amazônia não nasceram com o regime militar, mas foram, (re)valorizadas e (re)editadas em larga escala, sob a justificativa da integração e soberania nacional.

A integração da Amazônia foi considerada como prioridade máxima por razões de acumulação e de legitimação. A ocupação foi vista como capaz de promover o "equilíbrio" interno e externo, oferecendo uma solução completa para os problemas de tensão social na periferia e para o crescimento no Centro, como também servindo para incrementar a predominância do Brasil na América do Sul (Becker, 1982). Na verdade, com a ocupação territorial, desta vez numa escala gigantesca e num ritmo novamente acelerado, esperava-se sustentar a via da modernização autoritária. Ajudaria a evitar uma reforma agrária - necessária face a modernização da agricultura e a resultante liberação de mão-de-obra deslocando os pequenos produtores para o interior e encorajando as migrações de áreas com tensões sociais, particularmente do Nordeste e das grandes metrópoles; asseguraria, também, a reprodução dos latifúndios. A ocupação da Amazônia daria ainda

sentido à ideologia da 'Nacionalização do Território' enquanto símbolo da construção de um projeto nacional, implicando a ocupação da área e a exportação das suas manufaturas (BECKER; EGLER, 2011, p. 150).

A integração e a soberania nacional difundida estavam baseadas em interesses voltados para a intervenção direta do Estado na economia, considerando a Amazônia como um vazio de mercado, a ser explorado. O Estado brasileiro defendeu os interesses produtivos, na disputa hegemônica da manutenção e expansão econômica do sistema capitalista norte-americano, o qual tinha o território amazônico, como reserva de recursos naturais a serem explorados em larga escala, sob o jugo do domínio da ciência e da tecnologia, aliado a ações e estruturas da burocracia estatal.

Trata-se de uma perspectiva nacional de um país subdesenvolvido com vistas a acelerar o seu desenvolvimento e alcançar um novo status segundo um modelo corrente nos países capitalistas avançados, sob a tutela do Estado, mas, ao mesmo tempo, mantendo uma visão de autonomia relativa no hemisfério face à hegemonia dos Estados Unidos (BECKER; EGLER, 2011, p. 128/129)

Com a concentração do poder em mãos do Estado foi editado o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), para os anos de 1964 a 1966, que se estabeleceu claramente, a necessidade de exploração econômica da região Amazônica. O PAEG foi a primeira marca, no campo econômico, de um período de transição autoritária vivido pelo Brasil, onde o "plano procurava dar consistência às estratégias de reformas econômicas" (MATOS, 2002, p. 56).

## **4.2 O Planejamento Efetivo na Amazônia**

### **4.2.1 A Operação Amazônia e o Programa de Ação Econômica do Governo (1964 - 1967)**

No primeiro ano do governo militar foi editado o primeiro Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), para as ações referentes as políticas de desenvolvimento dos anos de 1964 a 1966, os quais tinha como foco central, impulsionar e retomar o crescimento econômico brasileiro, o combate à inflação, a incrementação do setor industrial, através do processo de substituição de importações, via políticas de Estado, que integrassem em macro planos de

desenvolvimento, ações válidas para todo o território nacional.

O Brasil teve como grande desafio, a efetivação da modernização capitalista tardia, através da aceleração da industrialização e da expansão do mercado interno, compreendendo a necessidade de integração territorial, através da expansão das fronteiras, para a consolidação e acumulação do capital da economia periférica, via ocupação econômica da Amazônia. A aceleração do crescimento econômico, que ao final, o PAEG, promoveu, representou "uma ampla reorganização da ação do Estado, preparando-o para as próximas etapas de alto intervencionismo na economia" (SENRA, 2009, p.50, apud: ALMEIDA, 2004, p. 15).

O PAEG representou a ação direta do Estado em planejar um pacote de ações e medidas que viabilizassem, em especial, a apropriação efetiva da Amazônia, através da criação de uma máquina burocrática, com órgãos, legislações e instituições que suportassem a dinamização e as estratégias de seu processo de expansão, na qual "a preocupação estratégica era de valorização econômica, objetivando atrair capitais nacionais e estrangeiros, sem maiores preocupações com os impostos sociais e ambientais" (STELLA, 2009, p. 86).

Nesse sentido, no dia 11 de dezembro de 1966, os militares lançaram a Operação Amazônia, o qual era um pacote de ações, de leis e medidas administrativas que articuladas com as tarefas de planejamento regional, conjugaram pesquisas de recursos naturais, implantação de infraestrutura econômica e social e à concessão de incentivos públicos aos setores de agropecuária e mineração. Assim, foi criada com caráter centralizador, a estrutura burocrática que coordenaria os planos e as atividades governamentais de diversos órgãos federais e estaduais e o Ministério Extraordinário para a Coordenação de Organismos Regionais.

A Operação Amazônia concentrou uma estrutura institucional para o desenvolvimento econômico da região, através da (re) formulação e criação dos instrumentos e instituições econômico-político-burocráticos, tais como: o Banco da Amazônia (BASA), a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), a Zona Franca de Manaus (ZFM) e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA).

Essas instituições atenderam os acordos realizados com a iniciativa privada, via incentivo fiscais e investimentos, objetivando a abertura da Amazônia, ao capital nacional e externo.

As intenções desenvolvimentistas dos governos militares com relação à Amazônia foram iniciadas com a primeira "Reunião de Investidores da Amazônia", realizada através de um "cruzeiro" a bordo do navio Rosa da Fonseca, em nove dias de viagem pelo rio Amazonas (dezembro de 1966). Nesta reunião, definiram-se os interesses dos empresários do Centro-Sul e os objetivos da adesão empresarial ao projeto governamental: só investir se o lucro fosse certo (OLIVEIRA, 1988, p. 32).

Com base no art. 34, da Lei nº 4.216, de 6 de maio de 1963, a Amazônia foi equiparada, aos benefícios já previstos ao Nordeste, na Lei n. 3.995, de 14 de dezembro de 1961, o qual, era "facultado as pessoas jurídicas e de capital 100% nacional efetuarem a dedução de até 50%, nas declarações do imposto de renda, de importância destinada ao reinvestimento ou aplicação em indústria considerada pela SUDENE, de interesse para o desenvolvimento do Nordeste" (art. 34 da Lei n. 3.995). Assim, o governo militar se utilizou da edição da respectiva legislação, para concentrar as ações de planejamento efetivo na Amazônia, através do BASA e da SUDAM.

O BASA foi criado no ano de 1966, em substituição ao BCA (1951), pela Lei n. 5.122, o qual assumiu o papel de agente financeiro da política do Governo Federal para o desenvolvimento da Amazônia, tornando-se o responsável e depositário dos recursos provenientes dos incentivos fiscais, previstos na legislação em vigor à época.

Também foi criada no mesmo ano, através da Lei nº 5.173, a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em substituição à SPVEA (1946), autarquia responsável pela integração do espaço amazônico a todo território nacional, com a finalidade de planejar, coordenar, promover a execução e controlar o planejamento regional, no sentido da orientação econômica, através dos Planos de Desenvolvimento da Amazônia I e II (PDA), que foram implantados entre os anos de 1972 a 1979.

O sistema SUDAM-BASA diferia-se por exemplo, da experiência do período pombalino de centralização da economia por uma empresa mercantil monopolista, pelo fato de o objetivo de o novo empreendimento ter sido o de implantar o capitalismo, criando as condições para multiplicar o capital na

Amazônia. Também era diferente do sistema de 1953, no qual a SPVEA e o BCA tinham pouco poder de decisão e de financiamento, e funcionavam menos articulados. Dessa forma, o Estado federal condicionava os investimentos estratégicos, sobrepondo os interesses imediatos do mercado e dos governos e elites estaduais (STELLA, 2009, p. 91).

A Lei nº 5.174 que criou a SUDAM, a vinculava à Secretaria Especial de Políticas Regionais do Ministério do Planejamento e Orçamento. A superintendência além de suas funções planejadoras, detinha a liberalidade de conferir a isenção de impostos de renda, taxas federais, atividades industriais, agrícolas, pecuárias, serviços básicos e taxas para importação de máquinas e equipamentos, para nacionais e estrangeiros. No desenvolvimento de políticas de incentivos fiscais e financeiros, a SUDAM também se tornou responsável pelos investimentos em infraestrutura de energia e transportes.

Nesse período foram abertas diversas rodovias em toda a Amazônia, como espinhas de peixe (jargão popular), construídas hidrelétricas e explorados recursos minerais, para a consolidação do projeto de ocupação e expansão capitalista, no território Amazônico executadas pelo Estado.

Os marcos da ocupação recente, pela sua importância para as políticas territoriais da região, foram as transformações da SPVEA em SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia) e do BCA em BASA (Banco da Amazônia S/A), além do incremento considerável nos mecanismos de incentivos fiscais, regulamentados em lei de 1968. Por esses mecanismos, empresas privadas interessadas em investir na região, poderiam obter isenção de até 100% do imposto de renda, por 15 anos, além de outros benefícios fiscais específicos. Com isso a estratégia do governo era a de canalizar investimentos preferencialmente a projetos agrícolas, pecuários e industriais na região (COSTA, 2011. p. 68).

Os programas de desenvolvimento dos governos militares para a exploração econômica da região Amazônica começaram a ser implementados, a partir desse momento, podendo-se considerar ações de um planejamento regional efetivo, diferentemente, dos governos anteriores, que no máximo, desenvolveram ações setoriais. Com o foco do planejamento de desenvolvimento regional deslocado para a Região Norte, o sistema procurou atrair, através da política de subsídios, capital estrangeiro, ampliando inclusive, o fornecimento de matérias primas para a região sudeste, onde estavam concentrados o centro industrial brasileiro.



Diversas foram as estratégias de longo prazo criadas pelos militares, consolidadas através de planos de desenvolvimento regional, que visaram num primeiro momento, a montagem de uma estrutura técnico-burocrática e de ocupação do território amazônico. Nesta perspectiva, a SUDAM e o BASA foram estabelecidos no sentido de orientar e implantar os objetivos econômicos estatais, fixados no modelo de desenvolvimento para o crescimento econômico, como potência líder do terceiro mundo.

No caso da Amazônia, o projeto corrente nacionalista de direito do Exército - leia-se general Afonso Augusto de Albuquerque Lima, primeiro ministro do interior do governo do marechal Castello Branco - era o de povoar, mas as contingências do tempo e do capital não seguiam mais as formulas pombalinas. Assim, na impossibilidade de povoar com gente - seria necessária a migração de toda a população brasileira para chegar-se a taxas de densidade razoáveis no vasto território amazônico - optou-se pelo povoamento com interesses: a Zona Franca de Manaus configura-se como uma modalidade de povoamento através de interesses constituídos. Com a Zona Franca, os demais projetos patrocinados pela Sudam, utilizando os incentivos fiscais à moda da SUDENE, completariam o elenco de novos interesses econômicos capazes de funcionar como sucedâneos do povoamento populacional. A própria Transamazônica era uma estratégia mista de povoamento populacional e de interesses (OLIVEIRA, 1994, p. 7).

Ilustração 04: Propaganda da SUDAM e BASA

Muitas pessoas estão sendo capazes, hoje, de tirar proveito das riquezas da Amazônia.

Com o aplauso e o incentivo da SUDAM.

Com o aplauso e o incentivo do Banco da Amazônia.

O Brasil está investindo na Amazônia e oferecendo lucros para quem quiser participar desse empreendimento.

A Transamazônica está aí: a pista da mina de ouro.

Comece agora. Faça sua opção pela SUDAM. Aplique a dedução do seu imposto de renda num dos 464 projetos econômicos já aprovados pela SUDAM. Ou então apresente seu próprio projeto (seja ele industrial, agropecuário, ou de serviços).

Você terá todo o apoio do Governo Federal e dos governos dos Estados que compõem a Amazônia. Há um tesouro à sua espera. Aproveite. Fature. Enriqueça junto com o Brasil.

Informe-se nos escritórios da SUDAM e nas agências do Banco da Amazônia.

**Chega de lendas, vamos faturar!**

**MINISTÉRIO DO INTERIOR**  
SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA SUDAM

**BANCO DA AMAZÔNIA S.A.**

Fonte: (BRASIL, 1966)

Uma das estratégias da ação política de planejamento do Estado brasileiro, que merece destaque, foi a criação dos polos de desenvolvimento, inicialmente, para as capitais e depois para as regiões mais periféricas, a exemplo da ZFM, como polo comercial, industrial e agropecuário para o desenvolvimento da Amazônia. Para tanto, contou com o suporte financeiro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), visando a construção de obras de infraestrutura.

A criação dos polos regionais teve como objetivo, reordenar e reformar a

economia visando a modernização do sistema capitalista, e com base na Teoria dos Polos de Desenvolvimento, foram eleitas regiões-programa, com a concentração de investimentos e irradiação dos mesmos, para os demais arranjos produtivos.

A partir de 1968, incentivos fiscais e créditos especiais a baixos juros são mecanismos seletivos que subsidiam a implantação dominante da empresa agropecuária vinculada a firmas nacionais e multinacionais. Mas o Estado também desenvolve programas de distribuição de terras em locais estratégicos, de modo a atender a interesses de grupos sociais diversos e a cooptar massas de população rural.

Configura-se assim, na fronteira uma situação de monopólio da terra. O monopólio ou a apropriação privada da terra não são sinônimos de concentração de terra, nem são exclusivos de fração monopolista do capital; constituem, sim, condição para gerar realização futura da renda (Silva, 1981), seja através de sua exploração produtiva, seja por sua utilização como meio para obtenção de subsídios e créditos, seja para especulação (BECKER, 1990, p. 23).

Com a Operação Amazônia, além da criação do BASA, da SUDAM e da ZFM, o pacote de medidas estruturais e econômicas, havia criado ainda, a SUFRAMA, através do Decreto Lei n. 291, de 28 de fevereiro de 1967, onde estabeleceu incentivos fiscais para o desenvolvimento da Amazônia, na Faixa de Fronteiras constituída pelas áreas abrangidas pelos Estados do Amazonas, Acre e Territórios de Roraima e Rondônia, este último, incluindo a cidade de Guajará-Mirim, fronteira com a Bolívia.

Conforme o artigo segundo do referido Decreto Lei, "as pessoas jurídicas que se dedicarem a atividades industriais, agrícolas e pecuárias, ou de serviços básicos, estabelecidas na área de atuação da SUDAM gozarão de isenção de impostos e taxas federais com relação".

Em 1967, foi editado o Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social que apontava a necessidade da elaboração de uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional, visando o enfrentamento das disparidades regionais existentes, e como consequência, indicava ainda, a criação de uma Política de Desenvolvimento Urbano e de Planos Integrados de Desenvolvimento Local.

O Plano Decenal, como chamado, tinha um enfoque macroeconômico do país, com uma programação econômica institucionalizada, através da centralização das

instituições que visavam esses fins, e de planos setoriais num contexto mais amplo de políticas monetárias e fiscais, para o desenvolvimento brasileiro. Incluía ainda, em sua proposição, orçamentos regulares de investimentos para a administração central dos governos federal, estaduais e municipais, bem como, investimentos em agências autônomas e sociedades de economia mista, além de incentivos voltados para o setor privado.

O Plano estabeleceu como prioridades estruturais a consolidação da infraestrutura econômica e das indústrias de base, a revolução da tecnologia no campo e a atualização do sistema de abastecimento. No campo social, propôs a revolução da educação e a consolidação da política habitacional. Como principal diretriz, adotou a ideia de "integração nacional". Nesse sentido, o Plano Decenal definiu a fixação de uma taxa de crescimento para cada região, compatível com a taxa adotada para o conjunto do País, considerando a "auto sustentação do processo", devendo-se reconhecer, para tanto, o estágio do desenvolvimento de cada região do País. O Plano Decenal inovou ao propor a valorização de setores dinâmicos do mercado, considerando o papel, os recursos e as potencialidades de cada região. No que se refere aos instrumentos para o desenvolvimento regional, o Plano defendeu a utilização de estímulos fiscais para o setor privado e investimentos públicos em infraestrutura econômica...(SENRA, 2009, p. 50).

O Plano Decenal não foi implantado e os planos que o sucederam, o Programa Estratégico de Desenvolvimento - PED (1968-70); Metas e Bases para a Ação Governamental (1970-72), e os I, II e III Planos Nacionais de Desenvolvimento - PND (1972-85), tiveram como objetivos claros e gerais, a expansão do mercado capitalista no Brasil, através da ocupação de novas fronteiras, a exemplo da Amazônia, a partir da intervenção direta e com forte presença do Estado brasileiro, intervindo em todas as esferas da burocracia estatal.

[...] é somente entre 1966 e 1985 que se inicia o planejamento regional efetivo da região. O Estado toma para si a iniciativa de um novo e ordenado ciclo de devassamento amazônico, num projeto geopolítico para a modernização acelerada da sociedade e do território nacionais... foram várias as estratégias territoriais que implementaram a ocupação regional num caso exemplar do que Henri Lefébre conceituou como "a produção do espaço" pelo Estado (Lefébre, 1978). Segundo esse autor, após a construção do território, fundamento concreto do estado, este passa a produzir um espaço político, o seu próprio espaço, para exercer o controle social, espaço constituído de normas, leis, hierarquias. Para tanto, impõe sobre o território uma malha de duplo controle - técnico e político - constituída de todos os tipos de conexões e redes, capaz de controlar fluxos e estoques, e tendo as cidades como base logística para a ação (BECKER, 2009, p. 26)

Destaca-se aqui que a partir desse período do planejamento efetivo do território

sob forte intervenção estatal, ocorreu na Amazônia, uma significativa mudança, quanto à compreensão que orientou a relação com a terra e a propriedade, que afetou de forma estruturante, no processo de ocupação e construção do espaço e das dinâmicas de produção, em especial, no território de Rondônia. A terra adquire um componente de valor, enquanto mercadoria.

Nesse período, foram implantados os projetos de colonização, através da abertura de estradas, sendo as mesmas, "seu eixo de estruturação [...] construída em terra firme por grandes empresas de construção civil, essa aliada umbilical dos militares na construção do Brasil - Grande" (GONÇALVES, 2012, p. 102).

Entre 1968-74, o Estado brasileiro implantou a malha técnica-política na Amazônia, visando completar a apropriação física e controlar o território por meio de uma poderosa estratégia (Becker, 1990): a) redes de circulação rodoviária, de telecomunicações, urbana e de energia; b) subsídios ao fluxo de capital, com incentivos fiscais e crédito a baixos juros; c) indução de fluxos migratórios para povoamento e formação de um mercado de trabalho regional, inclusive com projetos de colonização; e d) superposição de territórios federais sobre os estaduais compuseram a malha técnica-política, com grandes empréstimos de bancos internacionais (BECKER, 2008, p. 24).

Por considerar a Amazônia um território vazio e sem população a ser ocupado e conquistado, como estratégica do processo de acumulação do capital, coube ao Estado Nacional, obras de infraestrutura, com a abertura de redes físicas de comunicação e circulação de mercadorias, a implantação dos projetos de colonização, o monopólio da regulação e o controle pleno do solo e da terra. Desse modo "Coube ao Estado regular a propriedade do solo e do subsolo, ou seja, da terra e dos minérios, que eram o objeto dos interesses das novas forma com que o capital se revestia na região. Enfim, era o controle da terra e das minas que se tornava necessário" (GONÇALVES, 2012, p. 102/103).

O controle e monopólio da terra pelo Estado, embasava as principais e mais importantes diretrizes das políticas territoriais à época, os quais visaram a implantação dos projetos agropecuários e minerais para a exploração dos recursos naturais. Estas políticas disseminaram processos de apropriação fundiária de grandes empresas e fazendeiros, com a ampliação da concentração fundiária nas mãos, daqueles que, segundo os militares, poderiam desenvolver a região, sob o comando e aparato

burocrático estatal.

Afinal, as áreas de fronteira mais afastadas dos centros dinâmicos da economia capitalista geralmente se prestam às atividades extensivas como a pecuária, em virtude dos preços baixos de suas terras, ou para atividades extrativistas de minérios ou de madeira de lei. Do ponto de vista do padrão de organização do espaço que preexistia na região, dos seus padrões ecológico-culturais, o choque não podia ser mais violento (GONÇALVES, 2012, p. 96).

Essa configuração fundiária debelada pelo Estado, estruturou uma organização do espaço amazônico, onde a terra, por ser considerada disponível à ocupação, teria um valor de mercadoria agregada aos incentivos fiscais, para a atração dos interesses do grande capital privado na exploração dos recursos naturais da região. Esta etapa foi caracterizada pela violência e numerosos conflitos fundiários, engendrados pelo próprio Estado Nacional que atuava, no sentido de romper todos os obstáculos à exploração dos recursos, bem como, em favorecer o acesso à terra aos grandes grupos econômicos e/ou proprietários, assumindo uma postura estrutural e em defesa da concentração fundiária.

A ação desigual do Estado, favorecendo grupos empresariais e se omitindo em relação à violência, não elimina os conflitos; pelo contrário, os agrava. No processo de remanejamento e nova apropriação do espaço, agudiza-se a disputa pela terra, que, adquirindo o valor de troca como mercadoria, se contrapõe ao seu valor de uso (BECKER, 1990, p. 38).

Dessa forma, a terra passa a ter um grande valor rentável, significando que, o Estado ao romper todas as barreiras existentes, apoiando uns, em detrimento de outros, desconsiderando as populações existentes e ocupantes do território amazônico, promoveu o extermínio sistemático das nações indígenas, e ao proteger grandes proprietários de terra, nos processos de grilagem de terras e assassinatos de trabalhadores rurais e camponeses, acabou por considerar a terra como uma mercadoria rentável.

O que se constata, analisando os diversos surtos de avanço da fronteira, é uma oposição persistente no que concerne ao uso da terra. Estabelecia-se entre a *terra de trabalho*, defendida por trabalhadores sob diversas formas de organização e movimentos [...] e a *terra de negócios*, objeto do lucro ou de especulação, reserva de valor, exploração de recursos, fonte de captação de financiamentos, motivo de grilagem (LOUREIRO, 2009, p. 74).

Nesse momento, reafirma-se a máxima do modo capitalista de produção, tal como compreende Martins (2006), que a grande empresa e os fazendeiros são calcados no direito de propriedade, enquanto que, a relação do camponês ou dos habitantes da floresta, o direito à terra, tem a base na posse, ou seja, no direito em usá-la para trabalhar, enquanto do interesse da expansão econômica.

Dentro dessa lógica e compreensão da organização do espaço amazônico, pode-se afirmar que foi deflagrada, sobretudo, a partir das ações estatais dos governos militares, uma geografia de conflitos, que justificavam os meios e os fins do processo de expansão do capital no território, o qual transformou a Amazônia, "num imenso cenário de ocupação territorial massiva, violenta e rápida [...] a história do recente deslocamento da fronteira é uma história de destruição" (MARTINS, 2014, p. 132).

[...] a noção de propriedade modificou profundamente as relações ligadas ao direito de posse, causou a expulsão dos posseiros, e ampliou os conflitos sociais. Concomitantemente tem esse processo, que tem na sua base o direito de propriedade, atuou como o motor da concentração, sendo as pequenas propriedades absorvidas pelas maiores; e funcionou como uma das formas de transformar terra em dinheiro. As configurações atuais trazem as marcas desse passado recente (MELLO, 2006, p. 26; apud MONBEIG, 1981).

A capacidade de acessibilidade às terras na Amazônia, promovidas através dos grande eixos rodoviários e do desenvolvimento das técnicas e da tecnologia disponíveis na expansão da fronteira, levou à transferência de população das demais regiões brasileiras, para a construção do Brasil, como grande potência regional.

O discurso da Amazônia como um grande vazio demográfico, disponível para a apropriação imediata, reeditado a partir de 1964, guardava o alívio das preocupações e tensões políticas e sociais dos governos militares. A terra mais que nunca, se tornou um elemento essencial na consolidação deste projeto de integração nacional, que daria sustentação para a expansão econômica da fronteira, favorecendo a grande e a média propriedade rural.

O Estado, principal ator dessas zonas pioneiras, induziu o processo inicialmente, apresentando projetos de colonização dentro de uma "função

social", voltado aos pequenos produtores, aos sem-terra. Mas ao introduzir o conceito de propriedade e estimular projetos técnicos e políticos de modernização capitalista, o Estado provocou um aumento nas distorções decorrentes da exigência de novas técnicas para uma base populacional sem condições e meios de absorver ou reproduzi-las. As operações pioneiras criaram poucos empregos na agricultura e indústria, ou no máximo empregos temporários, seja durante a derrubada da mata, plantio ou colheitas. Diferindo das frentes pioneiras do sul do país, a frente amazônica introduziu enclaves - as zonas industriais, ou polos - um novo fenômeno nas franjas de colonização agropecuária, e transformou o migrante eventual em permanente, reforçando as análises que alegam ser propósito do Estado apenas a redução das tensões sociais do Nordeste, e que explicam o início da exploração na Amazônia por considerações de ordem econômica, geopolítica, de política nacional e de prestígio (MELLO, 2006, p.36).

O Estado Nacional considerando a necessidade da aceleração no processo modernização conservadora, contou com o apoio de grupos econômicos de capital privado, nacionais e externos, sendo que "o modelo brasileiro de desenvolvimento capitalista durante o regime autoritário militar apresentava dois conjuntos de características básicas: periférico- associado-dependente, em relação ao exterior, e elitista-concentrador e excludente, no plano interno" (BRUM, 2010, p. 337).

A nova frente pioneira para a Amazônia não teve vínculo com a agricultura tradicional, mas sim com grupos industriais nacionais, estrangeiros e multinacionais, sociedade anônimas e de capitais urbanos, cujos investimentos foram respaldados pelo sistema de incentivos fiscais. O poder econômico operava dentro da lógica de ocupação de terras virgens, de valorização de espaços. As consequências sobre os homens tinham pouco significado; o importante era a exploração de "terras novas" significasse a sua inserção na economia de mercado, o aumento da capacidade de exportação e a continuidade de investimentos para equipar as novas indústrias e pesquisar as novas matérias-primas (MELLO, 2006, p. 25).

O milagre brasileiro apresentou um crescimento econômico acelerado e a integração ao sistema capitalista mundial. Além das medidas e condições criadas para a manutenção e consolidação da referida economia, o Estado interveio e desencadeou ações para a exploração de matérias-primas básicas, através da frente de expansão em todo o território nacional, privilegiando o avanço à fronteira amazônica, com a exploração agropecuária e mineral.

Neste momento as diretrizes e estratégias econômicas em compatibilizar tal crescimento, foram expressas através do Programa de Metas e Bases para Ação do Governo (1970-1973), e em consequência, a confecção e execução dos Planos Nacionais de Desenvolvimento.



Os Planos Nacionais de Desenvolvimento I e II subsidiariam as ações e estratégias em torno da apropriação da Amazônia, dentre as demais ações articuladas no contexto nacional, cuja ocupação se concentrou na frente de expansão da última fronteira, nas décadas seguintes alteraram o espaço amazônico totalmente.

#### **4.2.2 Os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND's)**

##### **4.2.2.1 O I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (I PND) - 1972-1974.**

Através do Ato Complementar n.76, de 21 de outubro de 1969, o Governo Militar lançou o Programa de Metas e Bases para a Ação do Governo, onde definiu os objetivos nacionais e metas setoriais das ações que seriam realizadas, a partir do início da década de 70. As Metas e Bases governamentais estabeleceram prioridades e explicitaram a orientação econômica na construção do projeto do Brasil Potência, com o desafio para o ingresso no mundo desenvolvido.

Os trabalhos que orientaram as ações do respectivo programa, se concentraram a partir da construção do I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (I PND), para a vigência no período de 1972-1974. O I PND concentrou suas metas, no fortalecimento da gestão e da intervenção econômica estatal, aliada às políticas públicas a serem desenvolvidas, voltadas para a acumulação do setor primário, as quais foram apoiadas e financiadas pelos bancos oficiais. A preocupação central foi o fortalecimento em articular as políticas públicas com o crescimento econômico, tendo como um dos instrumentos, os privilégios financeiros e a ampliação dos incentivos fiscais concedidos às empresas privadas.

Certo número de grandes programas de investimentos, cada um deles de valor superior ao equivalente a US\$ 1 bilhão, em cinco anos, em consonância com o propósito de consolidar a infraestrutura econômica e as indústrias básicas. Entre esses programas se encontram: o Programa de Expansão da Siderurgia; o Programa Petroquímico; a Implantação dos Corredores de Transportes; o Programa de Construção Naval; o Programa Básico de Energia Elétrica, nos moldes da Primeira Central Nuclear e do conjunto de usinas hidrelétricas acima de 500 mil kW cada uma; o Programa de Comunicações, com ênfase no plano de milhão de telefones; o Programa de Mineração, abrangendo, além do minério de ferro, um conjunto de projetos de grande dimensão para lavra e industrialização (I PND, p 8-9)

Quanto à agricultura, o desafio posto e as estratégias utilizadas foram no sentido do processo de modernização (utilização de novos insumos, comercialização, distribuição e exportação) e a expansão da fronteira agrícola.

Dentro dos programas de integração nacional estão previstos também a transformação da agricultura tradicional nordestina e a difusão da irrigação na região, assim como a expansão da fronteira agrícola, incorporando os vales úmidos do Nordeste (São Francisco), a região amazônica e o Planalto Central. Para tal, os principais instrumentos já estavam em desenvolvimento: os incentivos fiscais e financeiros relacionados ao Sistema Nacional de Crédito Rural (SNCR) e o desenvolvimento e a difusão de pesquisas agrícolas em grandes dimensões. Estava em curso a modernização da agricultura brasileira, que foi chamada de a "modernização dolorosa" (Silva, 1985), em função das consequências sociais que tal processo acarretou (KON, 2010, p. 54).

Motivada a integração nacional sob a justificativa ideológica, novamente, da Doutrina de Segurança Nacional, e do discurso ufanista do governo militar, aliava-se a necessidade da expansão e a transferência da fronteira agrícola para a Amazônia. Esta última, por ser considerada atrasada, deveria estar incorporada à dinâmica da economia nacional, em franco processo de aceleração capitalista.

Para que essa incorporação não comprometesse o desenvolvimento do Brasil como um todo, em caso de descontinuidade ou ausência de condições da região, em competir com o mercado externo, foram realizadas ações estruturais em duas grandes frentes: infraestrutura e projetos de colonização agrícola.

A ideia primordial do I PND, era integrar para desenvolver. Em matéria de infraestrutura, foram desenvolvidas obras voltadas às redes físicas de circulação e distribuição, que marcaram este período, com a construção da Transamazônica, que ligaria a Amazônia ao Nordeste, e a Rodovia Cuiabá-Santarém, ligando o Planalto-Central ao Centro Sul.

Com isso foi criado através do Decreto Lei n. 1.106, de 16 de junho de 1970, o Programa de Integração Nacional (PIN), que instituiu as principais ações voltadas a promoção da integração à economia nacional das regiões Nordeste e Norte.

Para Amaral (2004), as bases da estratégia do PIN consistiam em: a) deslocar as fronteiras econômicas através da atividade agrícola até o Rio Amazonas; b) integrar

a estratégia de ocupação da Amazônia e de desenvolvimento do Nordeste; c) remanejar mão de obra do Nordeste para a Amazônia, evitando o seu deslocamento no sentido das grandes áreas urbanas do Centro-Sul; d) criar as condições para a incorporação da Amazônia à economia de mercado, envolvendo amplas faixas de população anteriormente dissolvidas na economia de subsistência, condenadas à estagnação tecnológica.

A integração era entendida, do ponto de vista programático, como aproximação "física, econômica e cultural" da Região Norte ao Nordeste e à "comunidade brasileira", enquanto que o desenvolvimento era visto como a integração da mesma região ao Centro-Sul, ação segundo a qual se daria a ocupação econômica e o desenvolvimento, com o objetivo de "tirar proveito da expansão da fronteira econômica, para absorver excedentes populacionais de outras áreas e elevar o nível de renda e bem-estar da região" (Brasil, 1971a, p. 29). Ainda segundo o I PND, a ocupação da Amazônia deveria realizar-se principalmente mediante a expansão de contingentes populacionais para a região - que viriam, sobretudo, do Nordeste - e a construção de infraestrutura econômica, como rodovias, reaparelhamento de portos, programas de energia, etc (BONFIM, 2010, p. 19).

Outra estratégia necessária para completar o sentido da integração, visando a ocupação de terras e adequada e produtiva exploração econômica, foi a criação de projetos para colonização e reforma agrária, na faixa de terra de até dez quilômetros à esquerda e à direita das novas rodovias, intitulados como PROTERRA (Programa de Redistribuição de Terras e Estímulos à Agroindústria do Norte e do Nordeste).

O PIN compreendia como projetos prioritários: a construção de sistemas rodoviários de interligação do Nordeste e da Amazônia e de corredores de transporte, inclusive para a exportação; levantamento geográfico sistemático (projeto Radam {Radar da Amazônia}); programa de colonização e de estabelecimento de infraestrutura na Amazônia; e o Plano de Irrigação do Nordeste. Já o Protterra buscava apoiar a agro industrialização do Nordeste, a expansão da empresa agrícola e dar apoio ao pequeno produtor, principalmente o desprovido de terra. Apesar de alguma intenção social, estes projetos, por meio de uma série de incentivos, "serviriam para financiar a modernização, dentro da concepção geral de apoiar as grandes empresas, industriais e agrícolas, que eram mais eficientes e, portanto competitivas" (Vermulm, 1985, p.146) (KON, 2010, p. 60/61).

Foram destinados ao programa, recursos na ordem de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), com a finalidade específica de financiar o plano de obras de infraestrutura, promovendo sua mais rápida integração à economia nacional.

Com estes recursos foram construídas as rodovias Transamazônica (BR - 230),

com 5 mil km projetados, iniciando em Picos(PI), passando por Marabá, Altamira e chegando, pelo planejamento inicial, ao Acre na fronteira com o Peru, e a rodovia Cuiabá- Santarém (BR-163), com 1,7 km, ligando o Estado do Mato Grosso ao Pará. Os recursos orçamentários para execução das metas definidas, quanto a integração nacional, foram provenientes de incentivos fiscais; contribuições e doações de empresas públicas e privadas; empréstimos de instituições financeiras nacionais e internacionais.

Com a instituição do PIN, o governo militar também estabeleceu uma nova orientação quanto as metas, para a acumulação capitalista da fronteira, através de ações governamentais, as quais foram colocados em prática, através de projetos de colonização, a partir dos eixos das rodovias construídas na Amazônia, as quais, "os projetos de colonização desse período concentram-se em três regiões: Rondônia, Mato Grosso e Transamazônica" (MELLO, 2006, p. 31).

Planejadas como eixos de colonização, as rodovias acabaram por se transformar em verdadeiras zonas de "conflitos de terra". As terras em Rondônia, destinadas à colonização social, foram transformadas com o II PND em "polo de desenvolvimento agropastoril", tendo o "orçamento do Tesouro sido redirecionado para os projetos de pecuaristas e empresários economicamente mais eficazes" (MELLO, 2006, p. 31).

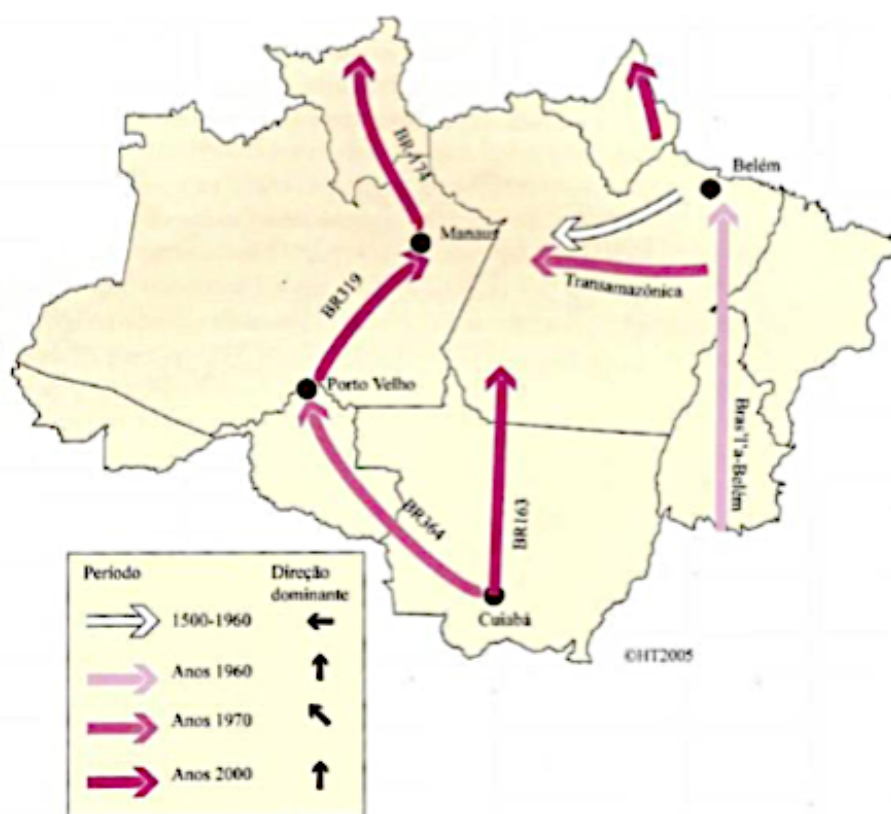
A década de 1970, em especial, foi um período da história contemporânea brasileira, onde observa-se que de forma articulado o Estado Nacional, ordenou, viabilizou e subsidiou uma acelerada expansão da fronteira, para o atendimento das necessidades do processo de acumulação capitalista. Para tal, desenvolveu uma rede de políticas e ações interligadas, que deram suporte técnico, político e tecnológico, para a consecução de seus fins: a apropriação do território.

Estas ações articuladas diziam respeito, a construção de rodovias, os quais visaram a ocupação populacional provenientes das demais regiões brasileiras, bem como, o atendimento para o escoamento e distribuição das matérias-primas: o estabelecimento de estruturas de telecomunicações, desde a telefonia ao sistema de radares; produção de energia, através da construção das hidroelétricas, que abasteceram os centros industriais brasileiros, e, aos empreendimentos industriais que se estabeleceram na região; estruturação das redes urbanas junto aos centros

administrativos em cada região, com instituições e organismos estatais, e finalmente, a criação de territórios, através de decretos, os quais serviram para o estado Nacional, subordinar e exercer o controle total da máquina burocrática e fundiária em cada região da vasta extensão amazônica.

As redes de transporte rodoviário tiveram, no processo de ocupação da Amazônia, papel fundamental e vital, vinculadas aos projetos de colonização e exploração mineral e da comunicação inter regional com regiões de economia dinâmica, para a exportação. A estratégia foi interligar a Amazônia a todas as regiões e portos voltados para exportação dos recursos advindos da região, de expansão econômica.

Mapa 8: Eixos de Interligação na Amazônia



Fonte: (STELLA, 2009, p. 159, apud THÉRY, 2005, p. 53)

Numa perspectiva da geopolítica de integração nacional segundo os princípios ideológicos vigentes no governo militar, "Integrar para não entregar", ou seja, integrar para a acumulação, consolidou-se uma estratégia da implementação de rodovias que orientaram as diretrizes, para os programas de colonização e exploração econômica

das áreas desapropriadas ao longo das mesmas.

A estratégia da colonização foi um dos motivos que legitimou a construção da rodovia Transamazônica, porém, segundo entendimento de Orlando Valverde, o que gerou maior interesse pela abertura da rodovia foi a descoberta do ferro de Carajás: O verdadeiro motivo para a construção (ou, pelo menos, para o início dos estudos) da Transamazônica foi, no entanto, a exploração do minério de ferro da Serra dos Carajás (VALVERDE, 1980, p. 116).

A construção das rodovias Transamazônica (BR-230), Cuiabá-Santarém (BR-163) e o asfaltamento e a abertura da BR 364 (Cuiabá-Porto Velho), determinou a configuração dos arranjos produtivos e a expansão da fronteira de forma estruturante, estabelecendo inclusive, um modelo da apropriação capitalista, que já havia sido apontada, desde as décadas anteriores ao regime militar, pela opção em investimentos públicos em modais rodoviários, mas que, somente com a ação do comando dos governos militares foi concretizada e assumida como imperativo da consolidação do Estado Nacional.

Fotografia 15: Trecho da Rodovia Transamazônica



FONTE: (BRASIL, 1970)

A construção das extensas e grandes rodovias na Amazônia foram consideradas obras emblemáticas e símbolos da organização espacial adotada pelo governo militar, através de sua forma de atuação e dominação de todo o território

amazônico. O domínio se configurou de forma autoritária e à revelia das populações locais, as quais não estiveram imunes aos conflitos inerentes a este modelo de apropriação e expansão na fronteira amazônica, que a partir deste um novo padrão tecnológico, com a construção de rodovias e desenvolvimento de atividades agropecuárias, foram efetivadas, através da invasão de terras indígenas e dos territórios das populações já existentes, forjando o domínio sobre a natureza e homens.

Fotografia 16: Placa Comemorativa do inicio da construção da Rodovia Transamazônica



Fonte: (BRASIL, 1970)

Com a construção da Transamazônica foi possível integrar e acessar as terras de seu entorno à economia brasileira, além de diminuir tensões do Nordeste, assentando um excedente demográfico, projetado em 100 mil famílias de

agricultores. Contudo, o encontro (desencontro) de diferentes grupos sociais, no interior da floresta, gerou um palco de grandes e sangrentos conflitos na disputa pela terra.

A Transamazônica e as demais rodovias que cortaram o território amazônico, foram efetivadas, através de ações que modificaram, em definitivo, a paisagem regional e estabeleceram uma geografia de conflitos, que perduram até os dias atuais.

Fotografia 17: Placa sinalizadora das distâncias da Transamazônica



FONTE: (BRASIL, 1970)

A construção das rodovias de longa distância, foram essenciais também, ao processo que consolidou a migração para Amazônia, inicialmente, das populações advindas inicialmente do Nordeste brasileiro, e posteriormente, do centro-sul, para o trabalho das frentes de colonização e ocupação do território, ao longo das margens das rodovias.

O Estado teve a prerrogativa em distribuir terras e mantê-las sob seu domínio e tutela. Com a consolidação da ocupação às margens das rodovias teve início ao surgimento de núcleos base de colonização, que tiveram como resultado, dentre outros, o posterior aparecimento das cidades. Para a execução desta política o Estado "liberou 6,5 milhões de hectares na região prioritária e 2,2 milhões de km<sup>2</sup>"



(HENRIQUES, 1989, p. 399).

Em tempos recentes, registre-se a intensa urbanização regional desencadeada pela geopolítica do governo militar visando um novo projeto para a região: o Plano de Integração Nacional, concebido na década de 1960 e implantado como Programa de Integração Nacional em 1970 pelo decreto nº. 1.106. visando ocupar definitivamente a Amazônia, o governo favoreceu a expansão da fronteira agropecuária iniciada no Sudeste, e teve a implantação de núcleos urbanos como estratégia explícita... múltiplas formas de urbanização emergiram na Amazônia, desde o crescimento explosivo de antigas cidades localizadas à beira das estradas até a geração de novas e de inúmeros povoados fortemente instáveis. Eram processos de urbanização espontâneos e, nos anos 1970, um processo explicitamente dirigido por meio do urbanismo rural, que criou cidades ou fortaleceu projetos de colonização ao longo dos novos eixos de circulação. Para atrair o povoamento e organizar o mercado de trabalho (BECKER, 2013, p. 33).

Os recursos advindos para a efetivação destas ações do PIN foram oriundos da SUDAM, através de sua política de incentivo fiscal e daquelas estabelecidas pela dotação orçamentária nacional, para estes fins, o qual demonstra que a Amazônia se tornou prioritária na agenda da política nacional. As terras de colonização da Amazônia tinham como propósito, se tornarem férteis e produtivas, visando a aceleração do processo de modernização econômica.

O projeto de colonização agrária foi estabelecido, com o total controle estatal, através do Decreto n. 1.110, de 09 de julho de 1970, que criou o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), sendo o mesmo, a fusão do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (IBRA) e do Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário (INDA), criados anteriormente, tornando-se o aparato estatal burocrático, para as ações dos projetos de colonização na Amazônia.

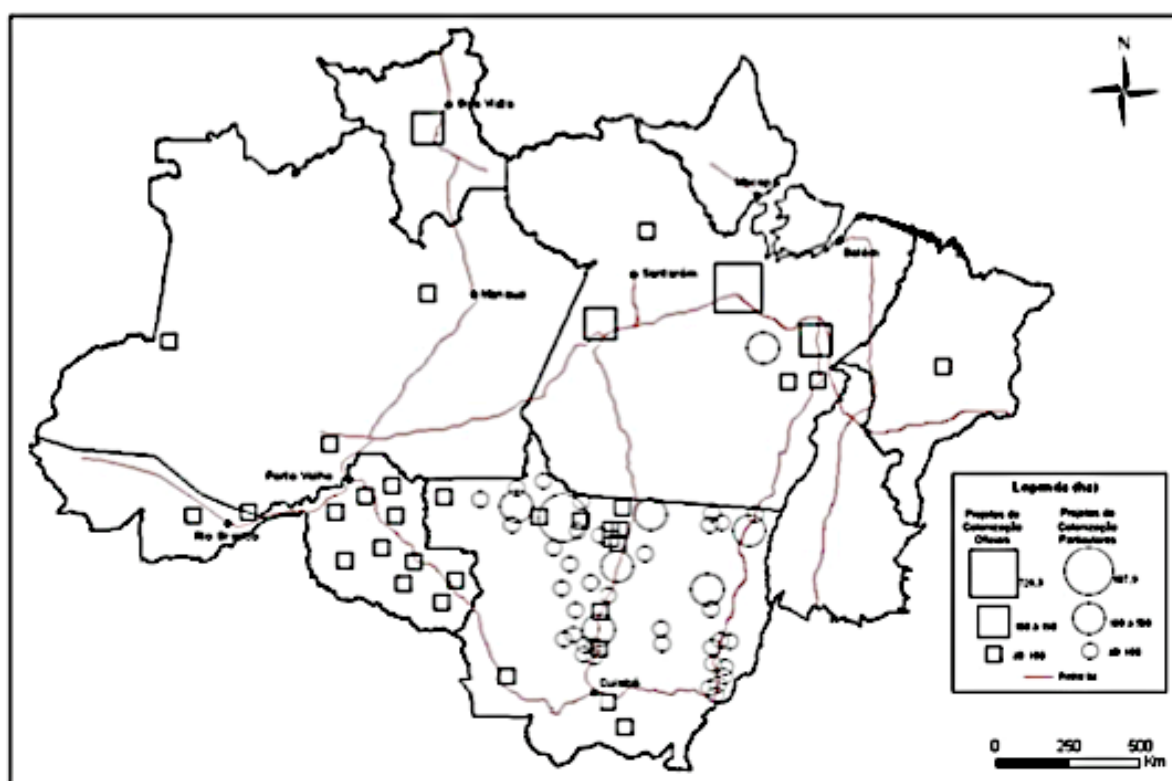
As ações do INCRA, prioritariamente, foram dirigidas e induziram a colonização para o assentamento de pequenos produtores sem terra, refletindo a política de segurança nacional dos militares, para o alívio das tensões políticas e agrárias existentes no Nordeste brasileiro e como política de redução das desigualdades regionais existente.

Efetivamente, o processo de colonização agrícola promoveu uma contra reforma, ao expropriar terras das populações tradicionais, e ao mesmo tempo, produzir um grupo de produtores rurais, num contexto de conflitos e de extrema

violência, considerando que os lotes demarcados, não foram suficientes para assentar metade da população migrante.

A máquina governamental concentrou seus trabalhos de forma articulada, através de suas agências e das estruturas burocráticas. Assim, o INCRA se tornou o responsável pela demarcação, provisão e distribuição dos lotes, bem como, pela construção das agrovilas; o Banco do Brasil responsável pelo fornecimento de créditos aos colonos; a Associação de Crédito e Assistência Rural (ACAR), pela assistência técnica às atividades rurais; a Companhia Brasileira de Armazenamento (CIBRAZEM) e a Companhia Brasileira de Alimentos (COBAL), pela garantia de preço baixo e distribuição de alimentos, respectivamente; e a Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM), para a assistência médica e controle da malária.

Mapa 9: Projetos de Colonização na Amazônia Legal durante o Governo Militar



Fonte: (MARGARIT, 2013, p. 19, apud BECKER, 1990) e (INCRA, 1992)  
Base cartográfica: (IBGE, 2008)

Dentre as localidades prioritárias para o desenvolvimento da geopolítica de povoamento através da colonização do I PND na Amazônia e das ações do PIN, o Território Federal de Rondônia teve grande destaque, considerando sua posição

estratégica na interligação da Região Norte com os estados do Centro-Sul e pelo fato, de fazer fronteira com o país vizinho a Bolívia.

A colonização oficial se restringiu a algumas áreas selecionadas segundo critérios geopolíticos de povoamento, com destaque para Rondônia, sobretudo após 1974. Em outras áreas, como no norte de Mato Grosso, o Estado apelou para a colonização privada, o que ensejará o surgimento de cidades e municípios controlados por empresas de colonização (GONÇALVES, 2012, p. 102)

Art. 1º. Ficam consideradas prioritárias, para o efeito das iniciativas a cargo da Administração Pública Federal, centralizada e descentralizada as seguintes áreas, compreendidas na Amazônia:

- a) Área Prioritária nº I, no Território Federal de Rondônia, no segmento da BR- 364, entre as cidades de Ariquemes e Rondônia, abrangendo uma faixa de 6 (seis) quilômetros de cada lado, da citada rodovia;
- b) Área Prioritária nº II, na região limítrofe dos Estados do Amazonas e do Acre e do Território Federal de Rondônia, abrangida pelas cidades de Porto Velho, Abunã, Rio Branco, Boca do Acre, Lábrea e Humaitá, tendo como centro de apoio a cidade de Porto Velho (Decreto n. 63.104, de 15/08/68).

Desencadeou-se a partir da década de 1970, um processo de ocupação intenso e vertiginoso, através das ações governamentais que incentivaram e potencializaram o fluxo migratório dirigido para à Amazônia, e especialmente para Rondônia, visando a exploração e expansão do capital agrícola e mineral. Desse modo, redes de comunicação e transporte de mercadorias tiveram um papel fundamental para a circulação e distribuição dos recursos naturais provenientes da floresta.

Nesse período, o transporte e a circulação de mercadorias, que desde o tempo colonial, eram realizadas, prioritariamente, por via fluvial, passaram a ocorrer através da Rodovia BR 364. Desde o início da década de 1960, com o governo JK, a comunicação entre o Sudeste e a Amazônia, tinha sido iniciada com a abertura da Rodovia BR 029. Com ascensão do governo militar a Rodovia BR 029, foi totalmente pavimentada e recebeu a denominação de Rodovia BR 364.

Mapa 10: Traçado da Rodovia BR 364



Fonte: (Ministério dos Transportes, 2008)

A BR 364 tornou-se uma das maiores rodovias federais do Brasil, em sentido diagonal, com 4.099 km de extensão, nascendo no estado de São Paulo, passando por Mato Grosso, cortando todo o território de Rondônia, indo em direção ao extremo oeste no Estado do Acre. A partir do eixo da rodovia foram estabelecidos os projetos de colonização agropecuária, além de viabilizar o aparecimento dos eixos secundários, que resultaram na interiorização do território, com a atração populacional de pequenos agricultores das demais regiões brasileiras.

A abertura da rodovia BR 364, integrou o leque das redes para a expansão da fronteira desenvolvidas na região, tornando-se preponderante para as demais ações, que por sua vez, modificaram a dinâmica de ocupação em Rondônia, transformando-a numa fronteira agrícola e mineral, visando a entrada de investimentos do capital nacional e externo na Amazônia Ocidental. A partir da rodovia foram possíveis a ampliação e o surgimento do espaço rural, via projetos de colonização, tendo como consequência a aceleração da modernização capitalista na fronteira.

O INCRA, sob a égide de sua função executaria as ações destinadas à ocupação e organização territorial da região, demarcação e distribuição de terras, implantação dos serviços de infraestrutura e controle de todo o projeto, com base nas informações realizadas pelo Distrito de Terras Acre-Rondônia, estabelecido na capital do território, Porto Velho, com jurisdição para toda região de Rondônia e Acre.

Sob a ótica da análise geopolítica de ocupação da fronteira, foram estabelecidas áreas prioritárias de intervenção direta do Estado, para o desenvolvimento dos programas de colonização em Rondônia. Inicialmente, as áreas prioritárias concentraram-se no eixo da BR 364, no espaço geográfico compreendido entre a cidade de Porto Velho e a localidade de Abunã (sentido Acre); entre as cidades de Ariquemes e Vila de Rondônia (Ji-Paraná, atualmente), sentido Mato Grosso; e na região de fronteira (Bolívia), na cidade de Guajará- Mirim.

Desde a edição do Decreto n. 63.104, de 15 de agosto de 1968, que dispunha sobre a política de povoamento para a Região Amazônica, nos espaços considerados vazios e zonas de fronteira, foram estabelecidas as regiões impactadas pela colonização de forma prioritária.

Nos primeiros anos da década de 1970, o governo militar transformou o território de Rondônia num grande laboratório da expansão capitalista, através do programa de colonização dirigidos, concentrados em modelos distintos, em 07 projetos, que assentaram 23.167 famílias e atraíram um grande fluxo migratório à região.

A lógica perversa da expropriação da terra e do capital concentrou-se em modelos de projetos fundiários, "que tinham como objetivo resguardar a posse da terra sob o domínio do Estado nacional e, ao mesmo tempo, disponibilizá-la para a ação das empresas capitalistas que almejavam investir no estado" (SOUZA; PESSÔA, 2009, p. 07) Os primeiros modelos executados foram: o PIC - Programa Integrado de Colonização e o PAD - Projeto de Assentamento Dirigido.

As atividades do INCRA, em Rondônia, concentram-se nos dois níveis mais importantes: legislação da situação fundiária na área - Projeto Fundiário de Rondônia - e assentamento dos recém-chegados - Projeto de Assentamento

Dirigido (PAD) e Projeto Integração de Colonização (PIC). As atividades abrangidas por estes projetos se realizaram através de 12 programas que incluíam: Distribuição de Terras, Organização Territorial, Organização Administrativa, Assentamento, Organização das Unidades Agrícolas, Promoção e Execução de Obras Públicas Básicas e Infra-estrutura, cujo desenvolvimento era de inteira responsabilidade do INCRA; os restantes programas visando a Saúde, Habitação, Educação, Crédito, Cooperativas e Comercialização de Produção seriam implementados por outras instituições sob a coordenação do INCRA (HENRIQUES, 1989, p. 403).

O PIC caracterizava-se pela distribuição de lotes de 100 hectares, para pequenos agricultores que trabalhavam com a agricultura tradicional. O INCRA tinha a responsabilidade na administração e implantação territorial do programa, com a distribuição de lotes do assentamento, a realização da infraestrutura, bem como, a promoção da assistência técnica, educação, saúde, habitação e previdência social, aos colonos beneficiados.

Os primeiros PIC's implantados em Rondônia foram o de Ouro Preto do Oeste, Sidney Girão, Ji-Paraná, Paulo de Assis Ribeiro e Padre Rohl. Cada agricultor ao receber seu lote, localizados nas glebas (formada por 25 a 30 lotes), identificadas pelo Estado, assinava um contrato de adjudicação com o INCRA, e seria o responsável pela derrubada e queimada da mata, visando o plantio. Ao derrubar a floresta e adentrar pela mata, os agricultores abriam e proveram da mão de obra, para a entrada, em seguida, das iniciativas ligadas ao grande capital.

Tabela 04: Projetos Integrados de Colonização em Rondônia

Projetos Integrados de Colonização/PIC - INCRA			
Estado	Projeto	Área (ha)	Numero de famílias (até 1980)
Rondônia	Ouro Preto	512.585	5.000
	Sidney Girão	60.000	600
	Ji Paraná	486.137	5.000
	Adolfo Rohl	407.219	3.500
	Paulo Assis Ribeiro	293.580	3.500
Total	05	1.759.521	17.600

Fonte: Base (INCRA e BERTHA, 1990, p. 33)  
Organizado pela autora

Os lotes do PAD foram destinados para agricultores que detinham maior possibilidade de acesso a créditos, experiência agrícola e localizavam-se em melhores posições geográficas estratégicas. Distribuídos em lotes de 100 a 250 hectares, o qual o INCRA somente tinha como função, identificar as áreas, delimitar e

abrir os acessos para a entrada dos agricultores aos lotes. As atividades desenvolvidas nos PAD's, concentraram-se, na produção agropecuária, com plantio de cacau e criação de gado.

Tabela 05: Programa de Colonização Oficial do INCRA

Nº DE ORDEM	PROJETOS	LOCALIZAÇÃO	DATA DE CRIAÇÃO	ÁREA	ÁREA MÉDIA DAS PARCELAS	ASSENTAMENTO DE FAMÍLIAS
01	PIC Ouro Preto	Ouro Preto D'Oeste	19/06/70	512.585	100,0	5.164
02	PIC Sidney Girão	Nova Mamoré	13/08/71	69.749	100,0	686
03	PIC Gy Paraná	Cacoal, Rolim de Moura, Primavera e Santa Luzia	16/06/72	486.137	100,0	4.756
04	PIC Paulo de A. Ribeiro	Colorado D'Oeste, Cerejeiras, Comumbiara e Cabaxi	04/10/73	293.580	100,0	3.106
05	PAD Burareiro	Anquemes, Rio Crespo e Cacaúlândia	21/01/74	314.962	250,0	1.556
06	PIC Pe Adolpho Pohl	Jaru, Theobroma, Nova União, Vale do Paraíso e Governador Jorge Teixeira	20/11/75	407.219	100,0	3.686
07	PAD Mal Dutra	Anquemes, Monte Negro, Cacaúlândia e Rio Crespo	06/09/78	501.314	100,0	4.667
<b>TOTAL</b>				<b>2.585.546</b>		<b>23.621</b>

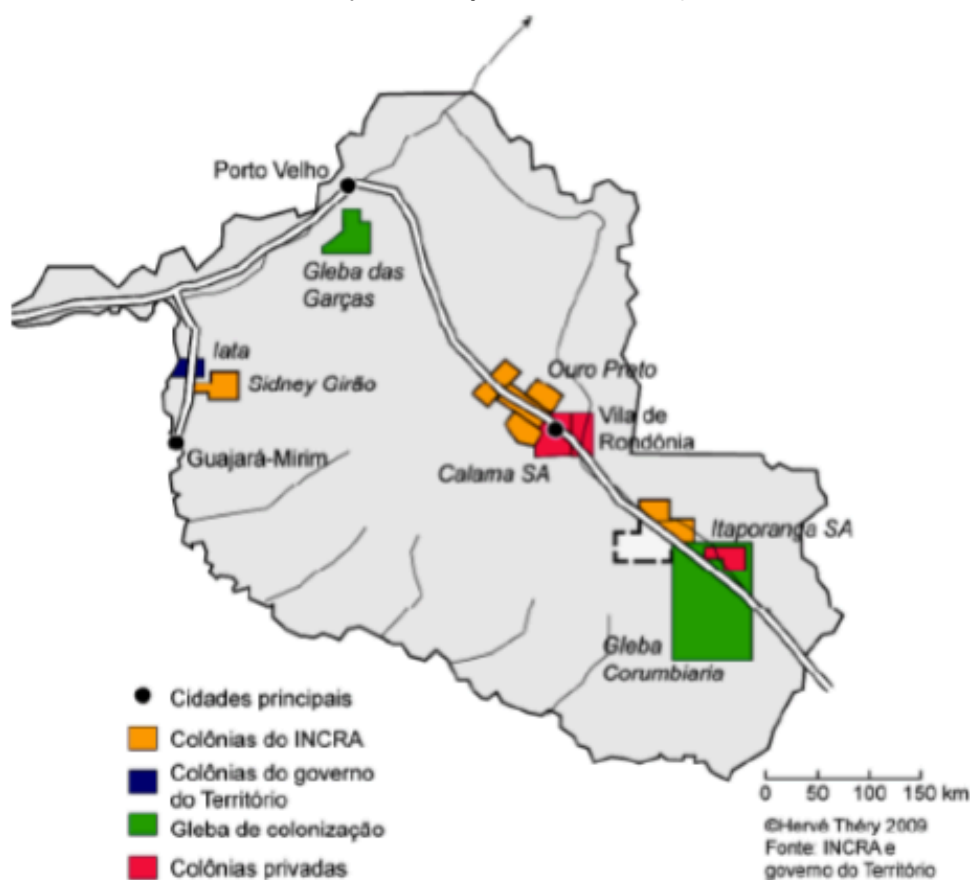
Fonte: (INCRA, Coordenadoria Especial do Estado de Rondônia)

Já o programa de colonização privada ficou por conta de duas situações: da empresa Calama S.A e da Itaporanga S.A. Ambas alegavam, que detinham título de propriedade anterior à criação do Território de Rondônia e qualquer colonização pública seria irregular. Estas áreas, de grande extensão territorial, onde encontravam-se as duas empresas privadas, foram parceladas e suas terras vendidas a colonos, pelas próprias empresas.

No governo JK foi construída, como parte da malha viária constante do Plano de Metas, a BR-29, futura 364. Com a construção da rodovia, chegaram algumas empresas particulares, intituladas companhias de colonização que começaram a lotear e a vender terras a migrantes que se deslocavam até Rondônia, motivados pela divulgação feita a partir de 1964, da disponibilidade de terras da União (93% das terras, 7% pertenciam legalmente a particulares) a serem adquiridas por colonos que realmente desejassem integrar-se na Amazônia. Entre tais empresas estavam a Itaporanga e a Calama, que iniciaram a venda de glebas nas áreas de Espigão do Oeste e Vila Rondônia (atualmente Município de Ji-Paraná). Mesmo terras de reservas indígenas foram penetradas e ocupadas indevidamente. Esta ocupação espontânea, desorganizada e irregular, deu lugar a conflito de terras, que a partir de 1970 tomariam magnitude e intensidade crescente (LOPES, 1983, p.20).

As áreas onde estavam instaladas as empresas eram sobrepostas às terras indígenas ou de ocupação antiga de seringueiros.. O barril de pólvora estava armado, junto aos projetos de colonização do Estado, sejam eles públicos ou privados, com componentes que geraram profundos conflitos: atração de grande número de migrantes para Rondônia, invasão de áreas de população indígena e povos tradicionais, garimpos e a disputa acirrada pela posse da terra.

Mapa 11: Projetos de Colonização em Rondônia



Fonte: (THÉRY, 2010, p. 104)

A fronteira de expansão deu início a um longo ciclo de conflitos agrários e destruição da floresta, os quais foram característicos na Amazônia, e que perduram até a atualidade, onde o monopólio da terra, ora era exercido pelo Estado, ou pelo grandes proprietários/empresas incentivados pela administração central, a investirem e explorarem as reservas naturais, ora exercido simultaneamente.

Com a implantação dos projetos de colonização, especialmente, no território de



Rondônia, ocorreu um surto populacional de migrantes provenientes, do Nordeste, Sul e Sudeste, e diante da política fundiária adotada pelo INCRA, que não atendeu a alta demanda gerada de lotes para assentamento, de um contingente populacional de pequenos agricultores, atraídos à região, os mesmos acabaram por influenciar diretamente a produção do espaço, não somente rural, mas também, dos povoados e cidades que surgiram, realizando a ocupação de forma espontânea.

Uma consequência imediata da política de colonização foi um crescimento populacional explosivo na Amazônia. A maior parte desse crescimento ocorreu em Rondônia. Na década de 70, este jovem Estado tornou-se a sede de sete dos dez projetos de colonização governamental. Este fato implicou não só uma nova mobilização de fatores na área - comércio, crédito, capital, máquinas, escolas e unidades de saúde - mas também uma imigração maciça de sulistas e nordestinos para ocupar a terra. Como consequência do impulso na área rural, novas atividades urbanas tiveram início, basicamente, na área de serviços requeridos pela força de trabalho rural (HENRIQUES, 1984, p. 394).

Com o programa de colonização, consolidava-se a partir desse momento na Amazônia brasileira, um processo de ocupação territorial formulado pelo Estado, o que Becker (2001) denominou como *economia de fronteira*. Para essa autora, o paradigma da economia de fronteira é baseado na contínua incorporação de terra e de recursos naturais, percebidos como infinitos, que é a motivação dominante da ocupação regional.

A esse padrão externo de ocupação territorial e desenvolvimento econômico, da visão externa ao território, intitula-se exógeno. No caso do desenvolvimento, a partir do modelo exógeno na Amazônia, no período do regime autoritário foram várias as estratégias de desenvolvimento implementadas com o objetivo de maximizar ganhos imediatos, sendo elas responsáveis por consideráveis impactos socioambientais adversos.

A esse padrão associam-se duas características básicas de ocupação regional. Primeira, a ocupação se fez invariavelmente e ainda hoje se faz a partir de iniciativas externas. Segunda, a importância da Geopolítica, que explica o controle de tão extenso território com tão poucos recursos (BECKER, 2001, p.135).

A Amazônia somente se incorporou ao Brasil, a partir da ação de planejamento efetivo dos governos militares e o povoamento representou uma das estratégias

utilizadas mais presentes durante este período. Diante de tal modelo de planejamento regional é que as políticas econômicas, passaram a vigorar, envolvendo cenários e atores diversos, para a exploração da Amazônia.

A ocupação e o povoamento foram gerados de *fora para dentro*, do poder central para o local, do moderno para o arcaico, de forma verticalizada, e sob o olhar do civilizado para o inculto, esta opção acabou por gerar grandes impactos e conflitos sociais, políticos e ambientais na região.

O modo como se apropriavam da natureza implicava uma determinada forma de convivência com os ecossistemas regionais que passam, a partir dos anos 70, a ser disputados partindo de outros referenciais, com uma valorização seletiva de um ou outro elemento isolado da natureza: o minerador está interessado no subsolo, pouco se importando com o solo, com o rio ou com a floresta que, para ele, são obstáculos; o pecuarista vê a floresta como mato a ser derrubado para se transformar em pasto; o madeireiro, com a abertura das estradas, pode explorar além das cercanias dos rios, ao ter acesso à terra firme e, com o combustível para a sua serra elétrica e a energia, que se torna disponível para a instalação de serrarias, promoverá uma intensificação da exploração de madeiras de alto valor, como o mogno, por exemplo; mesmo as famílias de camponeses que vieram do Sul ou do Nordeste, cuja cultura não foi forjada na convivência com a floresta, mas sim com a sua derrubada, reproduzem na Amazônia essas práticas (GONÇALVES, 2012, p. 104)

O povoamento ocorreu ao longo de períodos diversos da história da ocupação na Amazônia, mas durante o período militar, ele representou a consolidação da apropriação capitalista na região, marcada pela grande explosão demográfica e pelos conflitos daí advindos.

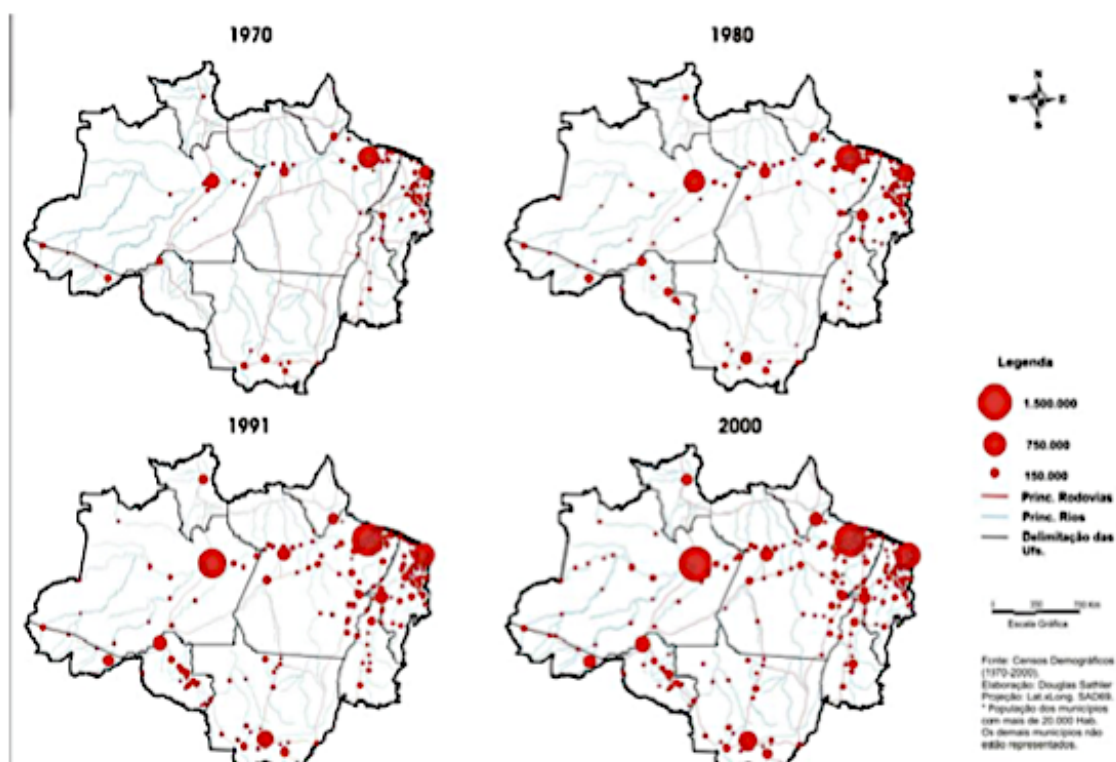
O que difere da fronteira de expansão efetivada, a partir da década de 1970, pelo Estado brasileiro, das ocorridas anteriormente na Amazônia, foi o sentido de sua apropriação, a transformando num cenário do território do capital, e, com este e para este perfil, agrega-se a velocidade e a esmagadora força e violência que sobrepuseram-se, no encontro de novos atores sociais, com as populações que já residiam no espaço amazônico: índios, extrativistas, ribeirinhos, pequenos agricultores e populações tradicionais.

A história da expansão da fronteira é a construção de um espaço conflituosamente constante, onde atores diversos, encontraram-se envolvidos, frente a frente, mas não igualmente, nem economicamente e nem socialmente na mesma

posição, num mesmo espaço e tempo geográfico, mas num lugar permeado de temporalidades, alteridades e formas sociais diversas no convívio uns com os outros e com a floresta.

As ações são envolvidas por uma racionalidade que na maioria das vezes esta a serviço dos agentes hegemônicos e por isso é uma ação pragmática e intencional, às vezes estranha ao local. Estranha porque as mudanças espaciais são pensadas e (re) construídas a partir de uma ordem que pode vir de longe e interferir direta ou indiretamente no cotidiano das pessoas (COSTA, 2013, p. 67).

Mapa 12: Povoamento da Amazônia Legal (1970 - 2000)



Fonte: (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2008, p. 07)

Passados os primeiros anos do avanço da frente de expansão na Amazônia e considerando novas exigências da ordem macroeconômica no cenário nacional e mundial, a avaliação realizada pelo governo militar, quando da implantação da proposta do I PND, em relação aos projetos de colonização, foi que não ocorreu o êxito almejado, considerando dificuldades com relação a problemas estruturais e ao desconhecimento técnico sobre as condições do relevo, clima, topografia e solo na Amazônia.

Compreendia-se que a Amazônia, por ser um vasto território virgem (assim propagado pelas campanhas de integração), com densa floresta, teria um solo fértil e propício para a agricultura. Pelas condições naturais da floresta e complexa estrutura de sua biodiversidade, os solos detinham em sua grande maioria, baixa fertilidade. Associados às condições estruturais e naturais, as condições de saúde precárias dos colonos e a utilização de práticas agrícolas tradicionais, os assentamentos não suportaram as exigências econômicas da política da expansão da fronteira do governo militar, naqueles moldes.

Outra questão considerada, foi a ausência de infraestrutura básica para a comercialização e distribuição dos produtos agrícolas, bem como, a manutenção das vias rodoviárias, as quais só detinha acessibilidade quem tivesse meios e condições para tal.

Guardados os problemas e dificuldades das condições naturais da Amazônia, havia fatores preponderantes, quanto a uma nova ordem econômica que determinou uma nova orientação, quanto a frente da expansão, nos moldes da modernização capitalista, da produção em larga escala e da apropriação de forma acelerada.

O Estado brasileiro demandou de ações mais efetivas e rápidas, para a implantação do projeto, de uma economia moderna e assim, destinou ao grande capital financeiro e industrial, privado nacional e externo, incentivos maiores voltados para a grande propriedade agropecuária, as quais tiveram melhores condições, para a modernização do campo e apropriação do território.

Os governos militares ao optarem pelo apoio e aliança entre o Estado e à grande empresa privada, subordinaram a ocupação de terras na Amazônia, aos lucros destas indústrias, tornando o problema fundiário mais complexo e difícil de imaginar e prever soluções. A tentativa de esvaziar politicamente o campo, nas regiões com tensões sociais, acabou por trazer contradições para a própria política da ditadura no território amazônico.

Ao tornar enormes parcelas do território amazônico propriedade da União Federal, a própria oligarquia regional e suas relações de produção tradicionais, ou se

adaptaram a nova lógica do capital, ou desapareceram, —numa certa medida, o confisco territorial acompanha o banimento da burguesia regional, dos fazendeiros, dos comerciantes, dos benefícios da ocupação dos novos territórios (MARTINS, 1984, p. 57), mas são justamente estes, que sustentavam localmente esta política. A contradição assim foi construída por todos os lados e extratos sociais.

#### 4.2.2.2 O II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (II PND) - 1975-1979.

O II PND (1975 a 1979) foi editado através da Lei Nº 6.151, de 04 de dezembro de 1974, o qual dispôs das novas diretrizes e prioridades, da política de desenvolvimento econômico para o país, dando atenção especial, àquelas que estabeleciam a política energética, nuclear, agropecuária, da ciência e tecnologia e da ocupação de novas áreas para exploração dos recursos naturais, que afetaram diretamente a Amazônia. Dentre as diretrizes a serem observadas o II PND, previa:

VI - A ocupação produtiva da Amazônia e do Centro-Oeste receberá impulso com o Programa de Polos Agropecuários e Agro minerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA), o Completo Minerio-Metalúrgico da Amazônia Oriental e o Programa de Desenvolvimento de Recursos Florestais, além da execução de programas especiais, com o desenvolvimento do Pantanal (PND, 1974, p. 6)

E ainda, com relação a política de uso da terra para fins agropecuários:

Nas áreas novas, a preocupação maior será como solucionar, no mais breve prazo, os assuntos de regularização fundiária, a fim de definir a propriedade das terras disponíveis, para expansão agropecuária e colonização. O Governo Federal através do INCRA, adotara diretriz de descentralização da execução, adotando a solução mais conveniente em cada região e Estado. Objetiva-se, principalmente, a legitimação da posse na faixa de 100 km laterais às rodovias federais na Amazônia, e a melhor distribuição de terras nas áreas de tensões (PND, 1974,p. 28)

A expansão e o avanço das fronteiras agrícolas em territórios vazios, seriam condição essencial para o desenvolvimento econômico brasileiro e, de forma mais agressiva, a estratégia adotada fez uma clara opção pelo grande empreendimento que pudesse contribuir para o crescimento das exportações, através da expansão da fronteira agrícola, a partir de capitais privados nacionais e estrangeiros, os quais tiveram mais estímulos governamentais, além de maiores investimentos em

infraestrutura.

Os projetos de colonização voltados para pequenos produtores implantados pelos militares, não ocorreu com o êxito projetado, assim foram substituídos por projetos das grandes empresas e de capital privado. A justificativa interna para a substituição e inserção do processo de colonização por empresas foram as dificuldades de implantação e distância do planejamento e sua execução. Assim as empresas ou mesmo grupos de empresários/grandes proprietários passaram a determinar desde o processo produtivo e de mercado, às prioridades espaciais e de ocupação.

.. durante o II PND, essa "ofensiva" na região foi intensificada com "polos regionais", no caso, o POLAMAZONIA (Programa Especial de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia). Essa nova orientação governamental representou um novo enfoque nas políticas para a Amazônia, o Centro-Oeste e o Nordeste (POLAMAZONIA, POLOCENTRO e POLONOROESTE). Ela implicou uma maior concentração de recursos em *áreas e setores selecionados* da região, com destaque ao desenvolvimento agropecuário e mineral. Com isso, procura-se evitar a dispersão desses recursos o que significava deixar de lado, explicitamente, uma política de ocupação de tipo extensivo e abrangente para a região, concentrando os investimentos preferencialmente em mega-empreendimentos estatais e privados, ou seja, aqueles que propiciassem maiores possibilidades de "retorno a curto prazo" (COSTA, 2011, p. 68).

No início da segunda metade da década de 1970, como necessidade do projeto de modernização econômica dos militares em tornar o Brasil Potência Regional e na busca de um maior dinamismo no setor de exportação, uma das estratégias adotadas, foi o incremento de vendas ou concessões da exploração de minérios e produtos agrícolas, para outros mercados, que não somente o norte-americano.

Os militares, mesmo com a crise mundial do petróleo, compreenderam que deveriam continuar na busca da aceleração e modernização econômica, implementando o projeto do Brasil - Potência, e para tanto, era necessário um salto qualitativo e quantitativo na base produtiva industrial, que demandava de um novo padrão e da autonomia no processo de industrialização, os quais afetaram diretamente, a grande mineração, novas fontes de energia e a adoção de políticas mais sólidas nos setores da agricultura e pecuária.

Um dos ajustes a serem realizados, diziam respeito a necessidade de equilíbrio das desigualdades regionais existentes, e que causavam o atraso na modernização capitalista brasileira, segundo a compreensão governamental. No setor agrícola o grande desafio era a maior expansão das fronteiras, que como consequência, atenderiam e trariam a ampliação e o aumento da demanda por insumos básicos, tanto para o mercado interno, quanto para o externo.

Dessa forma, o II PND elencava algumas estratégias para o setor agrícola as quais estabeleciam a necessidade de uma política de uso da terra para fins agropecuários; ocupação de novas áreas, implementação do abastecimento; estratégias sociais para o setor rural e concentração setorial de incentivos através da criação de polos regionais e produção intensiva.

Sob estas orientações, ocorreu nova mudança quanto às diretrizes do desenvolvimento para Amazônia, comparado com os planos anteriores. Uma das estratégias que diretamente, diziam respeito a Amazônia, foi ampliação da oferta de energia hidroelétrica para o atendimento do parque industrial brasileiro, em especial, da metalurgia, bem como, o ajuste à realidade da economia energética mundial. No que se refere ao setor da grande mineração, o desafio era propiciar um maior e melhor aproveitamento dos recursos naturais, a exemplo da exploração de minério de ferro de Carajás no Pará, com a associação de capitais asiáticos.

A exploração de recursos naturais, especialmente, dos recursos minerais, marca uma nova frente de expansão e de exploração na Amazônia, com a atração de empresas de capital estrangeiro, que se tornaram vitais, para a implantação de grandes projetos na região, além de assegurar ao Estado, a expansão das empresas estatais brasileiras.

Com essa nova estratégia de exploração expressa no II PND, "à nova forma de produção, corresponde um novo nível de controle do território, bem como de organização espacial da produção" (BECKER, 1990, p. 63), o que marcaria em definitivo, uma nova forma de apropriação, mais dinâmica e destrutiva, das frentes de expansão na Amazônia.

O novo contexto de grandes projetos representou a produção em larga escala, exigindo montantes maiores de investimentos e financiamentos pelo Estado, bem como, uma maior mobilização da mão de obra, para as novas frentes de trabalho. Com o II PND, o Estado se tornou o elemento indutor dos investimentos privados nacionais e externos.

A Amazônia se transforma, ainda mais, num espaço geopolítico privilegiado, para a entrada de corporações transnacionais, dos setores industriais voltados a exploração da grande mineração e agropecuários, em especial. Tais setores apropriaram-se de extensas porções de terra, visando a exploração da pecuária, agricultura intensiva e a exploração de minérios, como: a cassiterita e ouro, metais ferrosos, cobre, chumbo, zinco, dentre outros, importantes para a indústria brasileira, e especialmente, para as multinacionais.

A opção pelos projetos de investimentos na Amazônia implantados pelo II PND e realizados pela iniciativa privada e estatal, demandou maiores extensões de terra para a implantação dos empreendimentos. Desse modo, o Estado implantou uma política fundiária que permitiu a distribuição de terras, com a ocupação do território em áreas de até 500 mil ha, para o atendimento desse novo patamar industrial e tecnológico.

Para a atração de empreendimentos privados na Amazônia, o Estado, através da SUDAM, utilizou-se da ampliação de incentivos fiscais e financiamentos para a instalação de projetos industriais, minerais e agropecuários. Além dos incentivos concedidos pela SUDAM, o Estado brasileiro, se tornou avaliador de empréstimos internacionais para as empresas junto a outros mercados, sob a justificativa da necessidade do desenvolvimento dos projetos, para o atendimento de produção em larga escala e de forma rápida.

Entre 1966 e 1977, a Sudam aprovou 549 projetos para a implantação e modernização de empresas, dos quais 335 eram relativos ao setor agrícola, e 214 ao setor industrial, com investimentos de 7,2 bilhões de cruzeiros, dos quais 5,5 bilhões na agricultura (MELLO, 2006, p. 37).

As áreas prioritárias para a instalação dos empreendimentos privados levaram



em conta, solos férteis, reservas de madeira, jazidas de minérios, relevo que propiciassem a exploração energética, facilidade e proximidade as redes de circulação, transporte e comunicação.

O Estado incentivou e criou as condições de apropriação do vasto território amazônico, pelo capital privado, e para isso, "incentivos fiscais e créditos especiais a baixos juros são mecanismos seletivos que subsidiam a implantação dominante da empresa agropecuária capitalista vinculada a firmas nacionais e multinacionais" (BECKER, 2009, p.70).

A implantação de grandes projetos é parte da construção de uma economia planetária por corporações transnacionais, mas é também, em nosso entender, uma forma contemporânea de afirmação do Estado nacional: a multinacionalização de empresas estatais. Embora dependente em grande parte do capital internacional, é para ingressar na era tecnológica e competir com as empresas estrangeiras que o Estado cria condições para a produção de espaços transnacionais por suas empresas estatais.

Face à nova ordem econômica e tecnológica, a Amazônia constituiu-se como espaço geopolítico privilegiado para as corporações transnacionais. Apresenta, como primeira vantagem, a possibilidade de apropriação de grandes porções de espaço. Isto significa a possibilidade de implantar rapidamente novas estruturas, abrindo mercados produtivos e expandindo o mercado financeiro mundial (BECKER, 2009, p. 62 - 64).

O II PND priorizou setores industriais da siderurgia, com a ampliação da produção de alumínio e cobre; na indústria química/petroquímica, com as diretrizes voltadas a investimentos em polos petroquímicos; na indústria do cimento, para o atendimento das demandas da construção dos grandes projetos de geração de energia hidroelétrica (Itaipu e Tucuruí), e na a indústria de papel e celulose, considerando a disponibilidade de terras e do potencial exportador.

O II PND teve como meta a ampliação e o desenvolvimento da infraestrutura, através da diversificação da matriz energética com a instalação de parques de geração hidroelétrica, os quais eram justificados como sendo uma fonte de geração de empregos e de desenvolvimento regional.

Foi ainda redesenhada a malha de transportes para circulação, com o recapeamento de rodovias existentes e a construção marginal de estradas vicinais, bem como, a articulação rodoviária entre as regiões, visando o estabelecimento de

um corredor para a exportação, articulando a comunicação entre os centros urbanos e industriais, entre si e em canais logísticos.

A expansão da infraestrutura de transportes tinha ainda, a estratégia de incentivar o povoamento do território e a ocupação de vastas regiões pouco povoadas. Os estudos e as estratégias indicativas do II PND, para a Amazônia compreendiam que havia na região, cinco modelos econômicos de apropriação da vasta fronteira, a serem efetivados: 1) primário exportador tradicional; 2) de industrialização; 3) primário exportador sofisticado; 4) primário exportador sofisticado corrigido; e 5) de colonização. A partir desta compreensão foram traçados, distribuídos e executados os projetos para a execução do desenvolvimento na Amazônia.

O II PND concentrou suas ações e metas em torno da ampliação da fronteira e expansão das exportações, diversificando as atividades econômicas, através do fortalecimento do setor industrial e da implantação de projetos multisetoriais e de polos de desenvolvimento.

Foram instalados 15 polos regionais voltados para investimentos setoriais, através da implantação do POLAMAZÔNIA (Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia), conjuntamente, com outras iniciativas e estratégias de ocupação: "o Complexo Mineiro-Metalúrgico da Amazônia Oriental, a Política de Desenvolvimento de Recursos Florestais Uso Racional dos Solos da Amazônia e o Distrito Industrial da Zona Franca de Manaus" (Brasil, 1974, p. 66-68).

O POLAMAZÔNIA foi instituído através do Decreto 74.607, de 25 de setembro de 1974, o qual dispunha de sua criação e estabelecia as regiões prioritárias do Programa, quais foram: Xingu-Araguaia (pecuária); Carajás (exploração de minério de ferro e agropecuária); Araguaia-Tocantins (base do Programa Integrado do Vale do Tocantins); Trombetas (prospecção de bauxita e calcário); Altamira (agromineral e pecuária); Pré-Amazônia Maranhense (exploração agrícola, madeireira, pecuária e colonização do eixo da BR 316, que ligava Belém (PA) a Santa Maria {RS}); Rondônia (exploração mineral, agricultura, aproveitamento hidrelétrico e escoamento da produção); Acre (exploração de madeira, agropecuária e borracha); Solimões (madeira e agropecuária); Roraima (pecuária, agroindústria e construção da rodovia

BR 174, que ligaria Boa Vista (RR) a Guiana); Tapajós- Xingu (hidrelétrica, pecuária e agroindústria); Amapá (extração de manganês e ferro, incentivo a cana-de-açúcar e construção de Hidroelétrica); Juruena (extração vegetal e colonização agropecuária); Aripuanã (exploração de minérios, agroindústria e pecaria); Marajó (projetos de colonização).

O Decreto ainda instituiu a dotação de recursos para a execução do Programa no valor de Cr\$ 2.500.000.000,00 (dois bilhões e quinhentos milhões de cruzeiros), a preço de 1975, constituídos de recursos de diversas fontes estatais, do PIN, do PROTERRA e dos recursos do Fundo de Desenvolvimento de Programas Integrados (FDPI).

Conforme figura abaixo, observa-se, os recursos destinados a cada subprograma, considerando as grandes áreas de investimento.

Tabela 06: Dotação orçamentária do POLOAMAZÔNIA

SUBPROGRAMA	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	TOTAL	%
Agricultura	10.7	31.9	68.3	32.7	76.1	104.1	82.0	100.3	506.1	14.6
Desenvolvimento Urbano	21.9	34.9	23.7	57.0	60.0	92.0	90.0	394.2	773.9	22.4
Indústria e Serviços	3.7	6.4	23.8	25.0	18.7	-	15.0	-	92.6	2.7
Educação e Cultura	2.7	7.2	9.0	18.4	24.8	43.8	48.6	105.2	259.2	7.5
Energia	-	22.5	58.0	20.0	60.0	-	100.0	-	260.5	7.6
Saúde e Saneamento	1.3	3.6	-	31.3	75.0	62.0	91.0	110.0	374.3	10.8
Trabalho	-	-	-	-	-	-	2.0	5.2	7.2	0.2
Transportes	18.7	27.6	82.6	151.0	163.7	148.0	203.3	335.0	1.130.0	32.7
Demarcação de áreas Indígenas	-	-	-	2.960.0	-	-	-	-	2.9	0.1
Desenvolvimento de Comunidades Indígenas	-	-	-	-	-	25.0	-	-	25.0	0.7
Apoio Logístico (RO)	-	-	-	-	-	25.0	-	-	25.0	0.7
<b>TOTAL</b>	<b>59.0</b>	<b>134.1</b>	<b>265.4</b>	<b>3.295.4</b>	<b>.478.3</b>	<b>499.9</b>	<b>632.9</b>	<b>1.049.9</b>	<b>3.456.7</b>	<b>100.0</b>

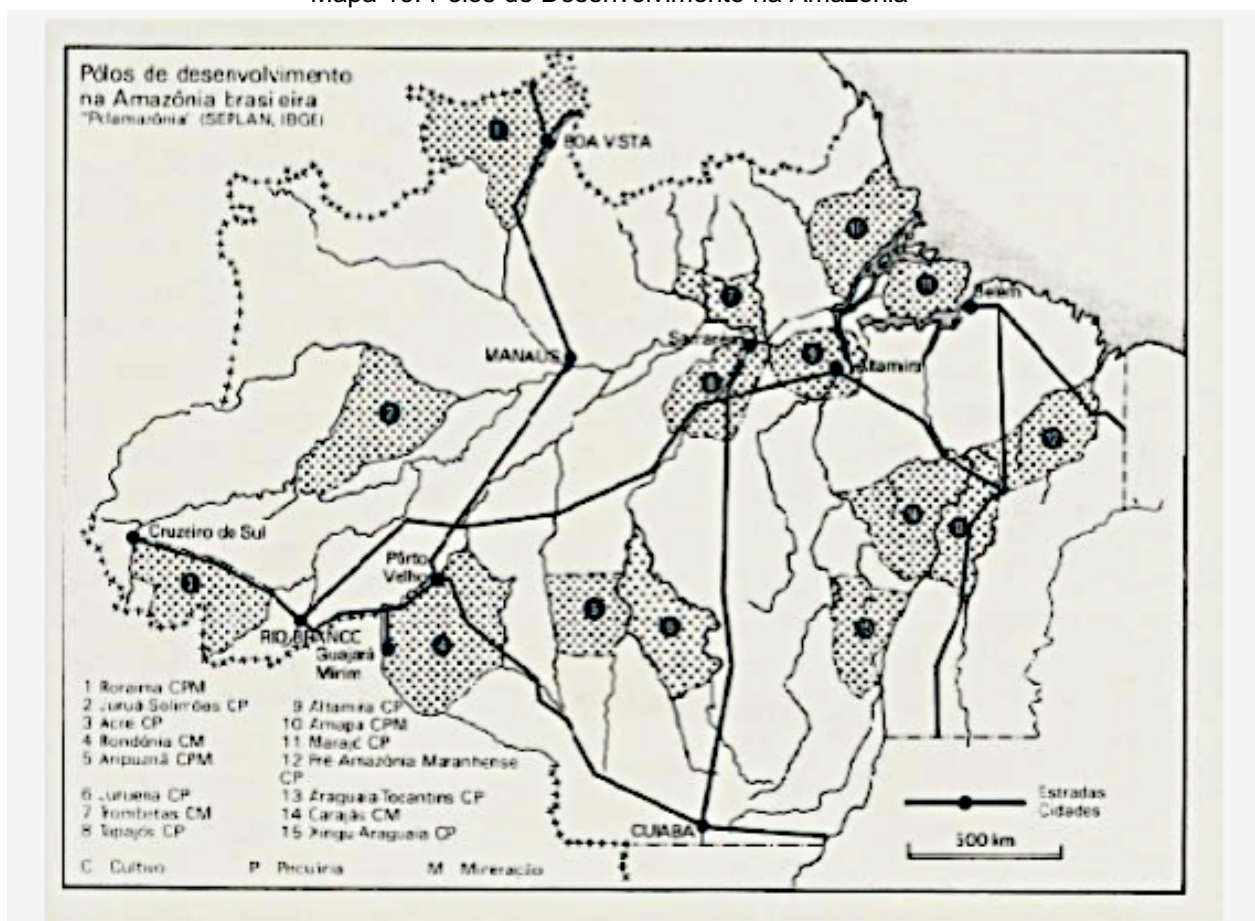
Fonte: (MATIAS, 2001, p 103)

Definiu ainda, a responsabilidade da coordenação do Programa a cargo do Ministério do Interior, e a responsabilidade da implementação pela SUDAM, BASA e da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), em articulação com a Secretaria de Planejamento da Presidência da República, o

Ministério dos Transportes, o Ministério da Agricultura e demais Ministérios envolvidos, bem como, os Governos do Estado de Mato Grosso e do Território Federal de Rondônia.

Para cada uma das áreas prioritárias escolhidas foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI), que especificava a programação de investimentos públicos, orientados para viabilizar a implementação, nas mesmas áreas de atividades produtivas de responsabilidade da iniciativa privada. O PDI ainda deveria contemplar o "zoneamento adequado do uso dos recursos naturais, bem como a destinação de áreas para reserva florestais e biológicas, parques nacionais e reserva indígenas" (redação do parágrafo único do art. 5, do Decreto 74.607, 25/09/74).

Mapa 13: Polos de Desenvolvimento na Amazônia



Fonte: (HUERTAS, 2007, p.126, apud: FREY, 1989, p. 79).  
Base: (SEPLAN, IBGE)

A concepção do POLAMAZÔNIA foi no sentido, que uma vez implantado, se tornaria a força motriz, que induziria e impulsionaria o desenvolvimento sobre as

demais atividades industriais, de forma articulada e organizada. Caberia ao Estado administrar, através de metas de planejamento, estes processos de implantação, a fim de minimizar as dificuldades em sua criação e execução.

Em Rondônia, o POLAMAZÔNIA definiu as estratégias de desenvolvimento voltadas para grandes setores, a serem explorados produtivamente, em larga escala: a exploração mineral, com a extração da cassiterita, considerando que o território concentrava a maior jazida do mundo deste minério, bem como, ouro, bauxita, manganês, níquel, dentre outros minérios fundamentais para as indústrias nacionais e multinacionais; a colonização para a exploração da agricultura com o cacau, a cana-de-açúcar e o café; o aproveitamento hídrico da região, através da construção da Usina de Samuel, a qual geraria energia para dar o suporte das demais atividades; e a modernização do porto da cidade de Porto Velho.

A retórica geopolítica do governo militar de ocupação do território para desenvolvimento e proteção foram consolidadas, a partir dos projetos desenvolvidos, especialmente, em Rondônia, com o POLAMAZÔNIA. O território naquele período, ampliava os projetos de colonização do INCRA, bem como, sofria contínuo povoamento através da migração espontânea, e constituía-se, enquanto território, numa posição estratégica, para circulação da produção.

Com o eixo rodoviário da BR 364, Rondônia tornou-se a porta de "entrada" dos empreendimentos no vasto território amazônico, os quais encontravam-se diretamente ligado, com as regiões mais desenvolvidas e centros dinâmicos do Sul e Sudeste. O território também fazia divisa com o Estado do Mato Grosso, além de encontrar-se próximo à ZFM, através da rodovia BR 319, e ainda ser fronteira com a Bolívia.

Nesse contexto, Rondônia se insere no planejamento efetivo governamental, consideradas suas potencialidades naturais e suas possibilidades, e torna-se uma importante frente da expansão da fronteira na Amazônia, expressas no próprio plano do POLAMAZÔNIA, da seguinte forma:

Conclusão das novas instalações portuárias em Porto Velho; apoio ao projeto de aproveitamento hidroelétrico da Cachoeira de Samuel; estudos para a expansão da cultura cafeeira (500 pés plantados, com o apoio do INC); implantação de lavoura cacauzeiras em áreas selecionadas pela CEPLAC; expansão da mineração de cassiterita; apoio aos núcleos urbanos de Porto Velho e Vila Rondônia; e, desenvolvimento da navegação fluvial (BRASIL, 1976, p. 07)

Os Polos implantados na Amazônia, a partir de grandes projetos para a exploração de atividades econômicas, em grande escala, consolidaram-se na década de 1980. Esta nova frente de exploração, segundo Becker, representou um novo padrão de apropriação do território. Os polos representaram novas frentes de expansão do capital, os quais geraram como efeitos, o acirramento de conflitos fundiários, a atração de forma desordenada de contingentes populacionais e a formação de novas cidades, no entorno das grandes obras executadas e/ou rodovias.

As operações pioneiras criaram poucos empregos na agricultura e indústria, ou no máximo empregos temporários, seja durante a derrubada da mata, plantio ou colheitas. Diferindo das frentes pioneiras do sul do país, a frente amazônica introduziu enclaves - as zonas industriais, ou polos - um novo fenômeno nas franjas de colonização agropecuária, e transformou o migrante eventual em permanente, reforçando as análises que alegam ser propósito do Estado apenas a redução das tensões sociais do Nordeste, e que explicam o início da exploração na Amazônia por considerações de ordem econômica, geopolítica, de política nacional e de prestígio (MELLO, 2006, p. 36).

Com a criação de polos de desenvolvimento, o modelo de planejamento implantado, executava as políticas de ordenamento territorial, conduzindo grandes investimentos em infraestrutura, as quais foram realizadas para a recepção das atividades econômicas. A concepção teórica de planejamento neste período se espelhava e adaptava-se nas ideias de François Perroux, sobre os polos de desenvolvimento, e, mediante esta compreensão passou-se a priorizar grandes companhias agroindustriais, a produção agropecuária e a colonização privada, enquanto o governo investiria na infraestrutura necessária.

Um dos projetos considerados prioritários dos polos, era a construção dos grandes complexos hidroelétricas na Amazônia, que atenderiam à meta de maior eletrificação do país, especialmente, para os centros dinâmicos e regiões mais desenvolvidas. Para tanto, nesse mesmo período foi criada a ELETRONORTE (Centrais Elétricas do Norte S/A), como subsidiária da ELETROBRÁS (Centrais Elétricas do Brasil S/A), além da realização de investimentos na ampliação das usinas

Curuá-Una (PA), Coaracy Nunes (AP), a construção da Usina de Samuel (RO) e a construção da hidroelétrica de Tucuruí (PA), essa última, que visou o abastecimento dos grandes centros consumidores e o beneficiamento do alumínio e da bauxita utilizados na indústria.

Um aspecto fundamental para a integração da Amazônia, foi também, os investimentos em redes de comunicação, os quais foram realizadas através da EMBRATEL (Empresa Brasileira de Telecomunicações S/A) e da TELEBRÁS (Telecomunicações Brasileiras S/A), que possuía a função em ampliar e oferta dos serviços nas regiões menos desenvolvidas.

Dentre as atividades de maior impacto sobre o território amazônico, o qual envolveu e desencadeou grandes investimentos em infraestrutura, foi o da indústria mineral. As mineradoras detinham prioridade na agenda política estatal brasileira, e foram estabelecidas, conjuntamente, com demais atividades produtivas, garantidas pelo Estado, através das redes constituídas por eixos rodoviários, ferroviários, construção de hidrelétricas, pesquisas e concessões minerais.

Uma das mais emblemáticas obras, foi o Programa Grande Carajás (PGC), implantado entre as décadas de 1970 e 1980, o qual teve grande destaque, pelo volume de investimentos e tamanho da área a ser explorada, cortada pelos rios Xingu, Tocantins e Araguaia, em terras dos Estados do Pará, Tocantins e Maranhão. À época, empresa estatal, o projeto foi controlado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

O PGC era integrado pelas atividades da exploração das jazidas de minério de ferro, estanho, bauxita, manganês, ouro, níquel, cobre e demais minérios, ligadas às obras de infraestrutura. Sob a justificativa da consolidação do polo, foi implantada uma importante infraestrutura, que incluiu a construção Usina Hidroelétrica de Tucuruí, a Estrada de Ferro Carajás e o Porto do Itaqui em São Luís (MA).

Em Rondônia, a incidência de grandes jazidas minerais foi um fator determinante da apropriação de seu território e expropriação de suas riquezas. Cassiterita, ouro, diamante, estanho são minerais, que sempre tiveram grande

demanda e interesse. A exploração mineral já ocorria em Rondônia, desde a década de 1950, porém, se dava através de garimpos e pequenas empresas mineradoras. Rondônia detinha cassiterita em abundância, contendo em seu território mais de 2 terços das reservas brasileiras.

A cassiterita em Rondônia era extraída das jazidas de forma rudimentar e individual, diretamente pelos garimpeiros, com o controle de comercialização diretamente realizados pelos seringalistas da região com as mineradoras, sendo que os mesmos se amparavam na detenção de requerimentos de pesquisa autorizados pelo Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), com base em títulos da posse de terra, mas de propriedade da União Federal.

A cassiterita era transportada por pequenos aviões, com destino a Manaus, onde era feito o refinamento do mineral e a exportação para as usinas metalúrgicas do sul do país. A cassiterita extraída de Rondônia naquele período, mesmo sendo extraída via garimpagem tinha expressiva representatividade frente aos mercados consumidores.

Nenhuma obra de fixação do homem ou de infraestrutura foi realizada pelo governo ou pelas organizações beneficiadas com o garimpo. O minério era transportado por pequenos aviões monomotores, que utilizavam campos de pouso improvisados, e não era recolhido qualquer tipo de imposto... não possuíam a competente matrícula Exatoria do Município, documento de habilitação para a prática de garimpo, conforme legislação vigente na época. Portanto, o que estava ocorrendo eram lavras clandestinas, acobertadas pela pseudo-garimpagem, trazendo inconvenientes de ordem econômica e social. Os detentores dos direitos minerários subdividiam suas áreas em "garimpos", arregimentando garimpeiros que eram pagos mediante percentagem da produção efetiva, e exigia exclusividade na compra do minério (DALL'IGNA, 1995, p. 57 e 58)

Com a possibilidade da exploração em larga escala, visando alimentar o parque industrial, se "cria uma nova forma de produção e de organização social, baseada da informação e no conhecimento - a alta tecnologia, que reorganiza as bases do modelo de acumulação" (BECKER, 1990, p. 63), e o Estado brasileiro assumiu a condição de interventor direto dos interesses das mineradoras e do capital privado, através da atuação do DNPM, que fechou os garimpos existentes, sob a argumentação da necessidade de mecanização e racionalização exploratória.



Na realidade, a exploração de cassiterita em Rondônia, não foi conduzida por uma política de desenvolvimento regional, propriamente dita. Parte das atividades advindas da extração do minério foram efêmeras e o excedente aplicados em investimentos fora da região atendendo a interesses privados.

Como consequência, a capital do Território, a maior cidade até então, que mantinha naquele momento relações comerciais sustentadas pelas atividades garimpeiras, seja através da compra e venda de mercadorias, seja no sentido da comercialização de parte da cassiterita, com a desativação dos garimpos, sofreu abalo financeiro local, com a falência de comerciantes e o fechamento de casas de comércio. De forma direta, os garimpeiros foram proibidos de exercerem suas atividades de forma legal e foram marginalizados.

Já não se acedem mais charutos com notas de Cr\$ 100,00, nem se lança dinheiro para o alto em Porto Velho. A cidade não mais assiste, nos finais de semana, à chegada de centenas de garimpeiros procedentes das selvas e dispostos a viver em dois ou três dias o que o mato lhes negava em meses de sacrifício, luta e renúncia. Nessas ocasiões, que se estenderam de 1967 a 1971 - apogeu do garimpo - fechavam boates, casas noturnas, distribuíam fartas gorjetas e ate jogavam dinheiro ao vento, num rasgo de desprendimento, poder e embriaguez, quando não o queimavam, numa tentativa inconsciente de reabilitar com a cassiterita a grandeza perdida durante o ciclo da borracha no início do século (MARTINS, 1982, p. 65).

Uma vez interditadas as áreas de garimpo e a substituição da produção garimpeira pela lavra mecanizada, grupos privados assumiram a iniciativa da produção em Rondônia. Dentre elas, em sua grande maioria, empresas multinacionais, como a Brascan, British Petroleum, Cesbra, Engelhardt, Billiton, CIF Mineração S.A, a Paranapanema (Mineração Taboca S.A), dentre outras, sendo que a Cia. de Mineração São Lourenço, se instalou como a primeira frente mecanizada, a partir do ano de 1964.

As multinacionais e as empresas nacionais se expandiram, ao longo das décadas seguintes, ampliando suas atividades ligadas a exploração de outros minerais, os quais tiveram forte aparato estatal para a produção mineral, via incentivos fiscais, garantia de redes de circulação, dentre outras.

Além da cassiterita, o território de Rondônia também possui ainda hoje, grandes

jazidas de estanho, conferindo ao Brasil, a partir dos anos 1960, um lugar de destaque no mercado mundial, assegurando um volume importante na exportação do minério. No entanto, filiais das multinacionais concentradas em outras regiões do país eram fortes concorrentes do estanho produzido em Rondônia. A extração em Rondônia se dava, como a de cassiterita, de forma clássica, através da metodologia dos aluviões.

Com o POLAMAZÔNIA, a mecanização, a industrialização e com os incentivos e suportes em infraestrutura, concedidos pelo Estado brasileiro, Rondônia passou a concorrer com os demais mercados produtores de estanho em todo o mundo, como a China, Peru e Indonésia.

A partir dos anos 1970, a Mamoré Mineração Ltda, inicia suas atividades industriais e, já nos anos 1990, associando-se ao Grupo Parapanema e a Mineração Taboca S.A, responsável pela pesquisa e lavra, passa a deter o controle da exploração do minério em Rondônia, tornando o Brasil o quarto maior produtor de estanho do mundo. A sociedade Mamoré Mineração Ltda gozava, desde o início de sua produção, até o ano de 2013, de incentivos fiscais, com redução de impostos, outorgados pelo Conselho de Desenvolvimento da Amazônia (CODAM).

O Grupo Parapanema, associado a outras produtoras, se tornou o nono maior controlador de estanho no mundo, abastecendo, inclusive, o mercado doméstico com cerca de 75% de toda sua produção. Em Rondônia, a descoberta da província estanífera na cidade de Ariquemes gerou uma corrida em busca do mineral, inicialmente, pelos garimpeiros, e posteriormente, pela mesma empresa mineradora e demais indústrias privadas, as quais exploraram a mina de Bom Futuro em Ariquemes, via lavra a céu aberto, gerando conflitos e danos ambientais irreversíveis.

Fotografia 18: Garimpo do Bom Futuro (RO) - Área Degradada



Fonte: (Acervo do CINEAMAZÔNIA, 2009)

Fotografia 19: Garimpo do Bom Futuro (RO) - Área Degradada



Fonte: (Acervo do CINEAMAZÔNIA, 2009)

Fotografia 20: Extração Via Lavra à Céu Aberto no Garimpo do Bom Futuro (RO)



Fonte: (Acervo do CINEAMAZÔNIA, 2009)

Para transformar Rondônia em polo de desenvolvimento, houve outro eixo de fundamental importância, já vinha sendo implantado desde o I PND, que era o dos projetos de colonização através da agropecuária. Havia um grande desafio, em transformar a agricultura e pecuária em produção de larga escala, mas que, até aquele momento não havia ocorrido. Desta forma, relacionado as demais metas para o polo de Rondônia, foi necessário implantar as redes de comunicação e transporte.

A concepção do processo de colonização que se daria de forma integrada, partiu da ocupação das terras do eixo da BR 364, onde ocorreriam as formações dos primeiros núcleos. A partir deles foram feitas novas apropriações para o interior do território, voltadas para a busca de terras produtivas, com o intuito do cultivo da agricultura. A expansão da frente agrícola era uma meta associada aos demais objetivos da apropriação do espaço em Rondônia, expressa e justificada, como assim estabelecia os objetivos do POLAMAZONIA.

As análises e estudos à época tiveram a função em justificar e legitimar, tal expansão e frente de ocupação, como bem expressa a Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira (CEPLAC), que indicava, ser o território propício para o cultivo de cacau, cana-de-açúcar e café. Do mesmo modo em Portaria Ministerial 015/74 de 24 de setembro de 1974, sua redação acerca das potencialidades no desenvolvimento

de culturas diversas, em face aos seus limites geográficos, suas terras férteis e as ações voltadas diretamente para a diversificação das atividades econômicas do polo de Rondônia, transcrito abaixo:

A região prioritária deverá abranger cerca da metade da área do Território tendo na rede hidrográfica bastante extensa, constituída por afluentes da bacia do Rio Madeira, entre os quais se destacam o Guaporé, o Mamoré, o Ji Paraná, o Jamari e o Candeias. São expressivos os recursos florestais economicamente exploráveis e a região é cortada ao centro, pela BR 364, apresentando condições propícias para culturas 102 de ciclo longo e para pastagens. Torna-se possível também a implantação de culturas anuais em algumas áreas de maior fertilidade, principalmente entre Vila Rondônia (atual Ji-Paraná) e o Rio Jarú. Vale destacar as possibilidades para as culturas de cacau, incorporadas em projeto da CEPLAC, com área prevista de 175 mil ha, além da cana-de-açúcar. A cassiterita é o mineral de maior importância, sendo suas reservas estimadas em 3 milhões de toneladas, com 60% de teor médio e estanho; sua extração representou mais de 90% da produção brasileira em 1973. Destacam-se ainda a promissora exploração de diamantes ao longo dos Rios Ji Paraná e Barão de Melgaço, além de ocorrências de ouro, manganês, ferro, mica, gipsita e iemenita. A infraestrutura regional encontra-se em rápido desenvolvimento. Com a implantação da BR 364, tomou-se possível a ligação de Rondônia com o Centro Sul do País. Outras rodovias federais de grande importância para a área são a BR 421 e a BR 319, ligando Porto Velho a Manaus. Já foi realizado estudo para o aproveitamento energético da Cachoeira de Samuel no Rio Jamari (23 MW), com início de operação prevista para 1980. O programa prevê para o polo de Rondônia o reforço da infraestrutura econômico-social e o estímulo e ordenação do processo de ocupação efetiva da região, através de atividades empresariais (Brasil, 1974, Portaria Ministerial 015/74, parágrafo 8, inciso VII

A presença efetiva do planejamento estatal na região, é observada através das taxas de crescimento populacional induzidas, para a Região Norte, e em especial, para o Território de Rondônia, uma vez comparadas o período anterior aos militares, àqueles ocorridos durante os anos da ditadura, até a década de 2000.

Tabela 07: Taxa de crescimento populacional (%)

	1950/60	1960/70	1970/80	1980/90	1991/2000
Rondônia	6,39	4,76	16,03	7,88	2,24
Norte	3,34	3,47	5,02	5,19	2,86

Fonte: (IBGE, 2010)

No período do II PND (1974-1979), a partir dos projetos de colonização, o território de Rondônia viveu, um dos períodos mais intensos do fluxo migratório e do

surgimento de novos aglomerados urbanos. Entre os anos de 1970 a 1980, observa-se que a população urbana e rural de Rondônia, estimada em 116.620 habitantes, saltou para 503.125 mil habitantes, representando um crescimento superior a 340%, dos anos anteriores. Desse intenso fluxo migratório resultou o surgimento de cidades e conflitos intensos em toda a região.

Tabela 08 Evolução Populacional em Rondônia (1960 - 1980)

1960	1960	1970	1970	1980	1980
URBANA	RURAL	URBANA	RURAL	URBANA	RURAL
<b>30.842</b>	<b>39.941</b>	<b>60.541</b>	<b>56.079</b>	<b>239.436</b>	<b>263.689</b>

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2010 Organizado pela autora

Antes da construção da BR 364, o território de Rondônia era composto por apenas dois municípios: Porto Velho e Guajará-Mirim. Posteriormente, já em meados da década de 1970, com o povoamento concentrando-se às margens da rodovia e a nova orientação econômica para a fronteira de expansão agrícola, surgiram os municípios de Ariquemes, Ji-Paraná (antiga Vila de Rondônia), Cacoal, Pimenta Bueno e Vilhena, criados através da Lei n. 6.448, de 11 de outubro de 1977.

No início da década de 1980, Rondônia, criou através da Lei 6.921, de 16 de junho de 1981, mais seis municípios: Colorado do Oeste, Espigão do Oeste, Presidente Médici, Ouro Preto do Oeste, Jaru e Costa Marques. Exceto, Costa Marques que se encontra às margens do Rio Guaporé, e foi desmembrada do município de Guajará-Mirim, as demais cidades surgiram em decorrência do eixo da BR 364 e vicinais, associados aos projetos de colonização no território.

Mapa 14: BR 364 e cidades em Rondônia na década de 1970



Fonte: (THÉRY, 2010, p. 62)

Com o povoamento na Região Amazônica, deflagrado a partir da frente de expansão dos anos 1970, especialmente, no território de Rondônia e sul do Pará, ocorreu o aparecimento dos núcleos urbanos, nascidos espontaneamente ou não, que compuseram a nova configuração do espaço geográfico junto à fronteira do país.

Os povoados que deram origem aos núcleos urbanos, estabeleceram a ocupação na região como definitiva e suas relações sociais e políticas, de comunicação para além do espaço rural, bem como onde ocorreram as relações econômicas básicas, desde o abastecimento dos utensílios necessários para o trabalho na agricultura, à residência dos novos migrantes que chegavam à região.

As cidades se tornaram unidades básicas das relações econômicas de circulação e distribuição da produção e de mercadorias e a desse momento os núcleos

urbanos se constituíram em espaços estratégicos, levando à cabo a ocupação da fronteira agrícola. Esses novos espaços criados tinham uma função estratégica fundamental, de controle do poder político e econômico na nova frente de expansão.

Múltiplas formas de urbanização emergiram na Amazônia, desde o crescimento explosivo de antigas cidades localizadas à beira das estradas até a geração de novas e inúmeros povoados fortemente instáveis. Eram processos de urbanização espontâneos, e, nos anos 1970, um processo explicitamente dirigido por meio do urbanismo rural, que criou cidades ou fortaleceu projetos de colonização ao longo dos novos eixos de circulação, para atrair o povoamento e organizar o mercado de trabalho. Como resultado, a Amazônia foi a região que registrou as maiores taxas de crescimento urbano no país entre 1970 e 2000, com uma população que aumentou de 35% em 1970, 40% em 1980, 61% em 1996, 69% em 2000, alcançando 72% em 2007 e 99,5% em 2010 (BECKER, 2013, p. 33).

As cidades que nasceram decorrentes da expansão da fronteira na Amazônia, serviriam, especialmente, para o controle do poder estatal e demandavam repasses financeiros do mesmo. Surgiram frente ao dinamismo imposto da relação do poder central para a periferia, via povoamento, abertura de eixos rodoviários e/ou, instalação das estruturas da máquina administrativa.

Com o aparecimento de diversas cidades, como unidades básicas da construção do novo espaço geográfico, ocorreu um surto urbano, que não necessariamente, representou a urbanização precária considerando-se a infraestrutura básicas de atendimento da população.

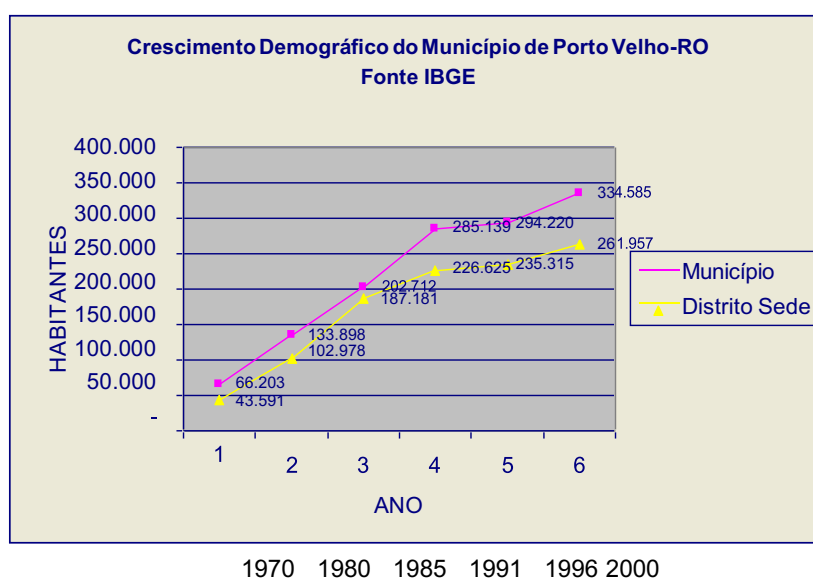
Em geral, as cidades amazônicas já existentes, a partir dos anos 1970, vivenciaram crescimento econômico significativos dinamizado por surtos demográficos, mesmo não impulsionando e desenvolvendo a economia regional e local a partir dos produtos genuinamente da floresta.

Em Rondônia, Porto Velho e Guajará-Mirim, cidades que já existiam antes do POLAMAZÔNIA, e que surgiram decorrentes de períodos anteriores da frente de expansão, tinham suas histórias ancoradas como espaço de fluxos da economia local e como lugar central da expansão e da circulação de mercadorias, seja por suas posições estratégicas quanto ao escoamento da produção via fluvial, seja porque concentraram a estrutura burocrática da máquina administrativa.



No caso específico de Porto Velho, a cidade se categoriza como espaço de privilégios políticos e necessários da máquina burocrática estatal, mantendo-se numa posição estratégica quanto aos fluxos de circulação e inter-regionais, mas os quais não refletiram, necessariamente, na oferta de infraestrutura e urbanização adequadas ao surto populacional que vivenciou.

Gráfico 01: Crescimento Demográfico do Município de Porto Velho (RO)



Fonte: (IBGE, 2010)

Ao longo da história das duas cidades mais antigas de Rondônia, Porto Velho e Guajará-Mirim, estas não se desenvolveram como economias de produção local pujante como um todo, o que reflete bem o entendimento da geógrafa Berta Becker, ao afirmar que existem cidades que estão a reboque dos surtos econômicos, num determinado tempo e contexto histórico.

Surtos econômicos eventualmente sempre acabam. Há cidades que experimentam múltiplos surtos ao longo do tempo: pequenas cidades podem ter tido apenas um único surto expansivo, após o qual se seguem períodos de arrefecimento do crescimento, estagnação ou mesmo declínio econômico (BECKER, 2013, p. 16)

Nesse sentido a cidade de Porto Velho, em pouco dinamizou sua economia local, originária da borracha e mesmo da exploração mineral garimpeira. Ao ser tida como estratégica na geopolítica da frente de expansão, tem sua importância

subordinada ao centro burocrático superior, ligada aos órgãos definidores do planejamento brasileiro e dependente das decisões econômicas e políticas, para o atendimento das necessidades do processo de ocupação na região.

Nesse contexto da geopolítica para o controle, no favorecimento e escolha de núcleos estratégicos, como foi o caso da cidade de Porto Velho, estes locais foram eleitos, tão somente, "como meio para alcançar seus objetivos políticos, o Estado tornou-se crucial para a formação de cidades efetivas, explicando o relativo dinamismo das capitais estaduais" (BECKER, 2013, p. 48)

Nesse contexto, destaca-se o deficiente investimento em infraestrutura quanto aos serviços de saneamento básico, habitação, transporte, trabalho, e a própria manutenção de vias públicas, vital aos núcleos habitacionais.

Com a compreensão das cidades como núcleos urbanos para controle e estratégia inerentes ao processo de ocupação da fronteira, no ano de 1972 ficou estabelecido pelo Conselho de Planejamento (CONSPLAN), através do Plano de Ação Imediata (PAI), que a capital administrativa do território de Rondônia, deveria ser planejada com ações à longo prazo, com projetos focados, não somente, na estruturação da burocrática estatal, mas também, a partir dos rumos das políticas de ocupação naquela localidade, com uma orientação a ser dada, partindo do centro para a periferia, e atendendo as decisões geopolíticas nacionais para toda a região.

O núcleo administrativo em Rondônia, expressou esta realidade projetada e estabeleceu-se sobre esta orientação, ao longo das décadas, configurando-se, enquanto cidade amazônica, num espaço geopolítico, território de expropriação pelos interesses hierarquicamente superiores, aos locais.

O texto do geógrafo francês Théry Henri, escrito há 42 anos, descreve claramente a realidade urbana local criada:

Projetando uma população de duzentos mil habitantes em 1995, com indústria e área bem delimitadas pra cada atividade, inclusive parques, mas faltam, para aplicá-lo, uma autoridade única e créditos suficientes e a cidade cresce de forma anárquica, cada serviço atuando à medida que as necessidades aparecem. Porto Velho é, então, realmente uma cidade

administrativa e comercial, cujo renascimento recente é estritamente ligado à abertura da estrada e à decisão muito normal de instalar ali o centro de todas as atividades do poder público. Mais do que do dinamismo, o crescimento da cidade provém de decisões nacionais, públicas e privadas. Quanto ao crescimento propriamente numérico, ele é bastante inadequado já que as atividades novas não são grandes geradoras de empregos, esses últimos sendo assumidos por técnicos oriundos de fora, com exceção de empregos subalternos de mão - de obra, doméstica, motorista etc. Os salários vêm de Brasília, geralmente, ou de São Paulo e são parcialmente gastos localmente, sendo este o único efeito que beneficia o comércio local, o restante sendo poupado em previsão da volta para o Sul. Porto Velho assume, então, o papel de posto avançado do Brasil em uma área nova, posto completamente criado em uma cidade que só faz recebê-lo passivamente. Nessas condições fica fácil entender que a influência de Porto Velho sobre o espaço rondonense é praticamente apenas a dos órgãos e empresas que ali são implantados, onde a sucursal local é, aliás, apenas um simples elo na cadeia, sem nenhuma autonomia. E a cidade ou melhor, seus gestores, pois o que são se não a influência de uma cidade? tem, paradoxalmente, mais influência sobre o conjunto do Território do que sobre sua própria região: influência pelos decretos, regulamentos, notas de serviço que são elaborados e que valem nos limites administrativos, nas documentações que se deve fazer (registros, processos, autorizações), influência também pelo monopólio de certos produtos (carro, material de obras públicas) ou serviços raros (empréstimos bancários). Mas esses produtos ou serviços, inclusive administrativos, dos quais Porto Velho é o local, só concernem a uma pequena minoria de utilizadores que, muitas vezes, moram em Porto Velho mesmo. Só se deslocam ou só recorrem à capital alguns comerciantes do interior, alguns funcionários ou militares lotados lá e que precisam de ordens do escalão superior. {...} Porto Velho, intermediário do Brasil moderno em uma região antigamente arcaica, serve essencialmente aos representantes desse mesmo Brasil moderno que são muito poucos na própria cidade e ainda mais raros em uma escala inferior {...} Posto avançado da civilização do Sul, Porto Velho é muito mais virada para os centros desenvolvidos do país do que para a região que a cerca e que ela gera. (THÉRY, 2012, p. 168-169).

Porto Velho e as cidades que se formaram, a partir da construção da BR 364, acabam por se constituir, em bases das operações econômicas do projeto do Polo Rondônia. Esses núcleos se tornam importantes, na medida em que o espaço no qual encontram-se inseridas e/ou formadas, obedecem a uma racionalidade do discurso técnico da necessidade do avanço da exploração na fronteira.

As cidades em Rondônia, naquele período, guardavam pouca relação com a realidade do entorno, e/ou com os grupos já existentes. Pouca ou nenhuma relação com as bases tradicionais da região, a exemplo, daquelas estabelecidas com a concretude de um tempo extra moderno, com a identificação direta com a natureza e a utilização de suas características inerentes, como a mobilidade via redes fluviais.

A rapidez do tempo e o não pertencimento são características da exploração econômica, com suas relações verticalmente hierarquizadas e com demandas

externas a própria região. O tempo da fronteira necessita da rapidez para a produção e o sentimento do pertencimento, pouco valorado, tornando as relações da fronteira voláteis, instáveis, e portanto, conflituosas.

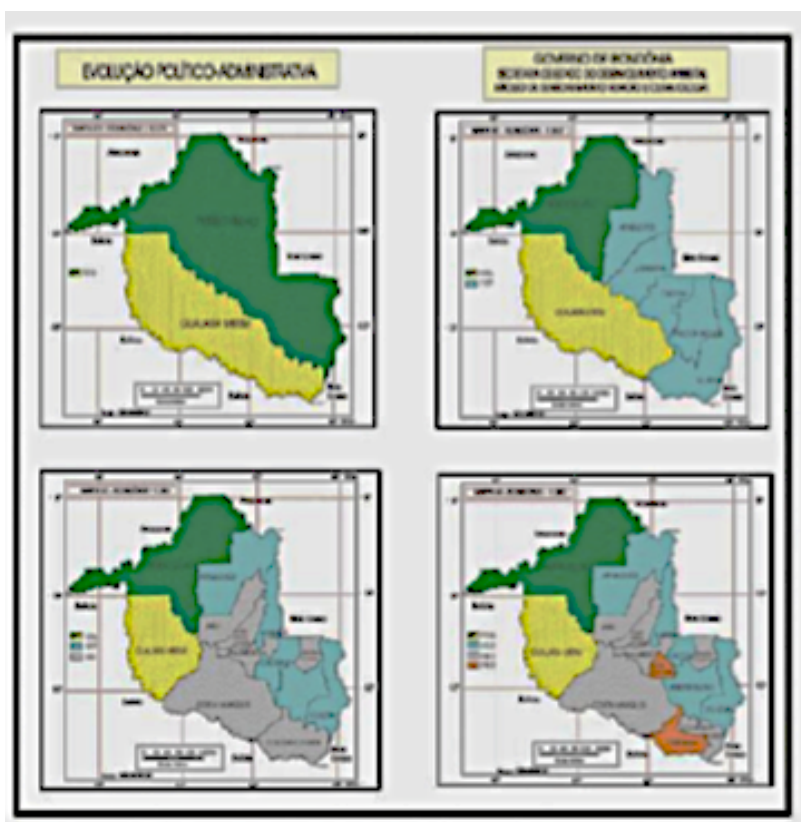
A racionalidade técnica da frente de expansão, seduz pelo discurso que permite imaginar um novo arranjo espacial, voltado para a modernidade, do progresso, como necessário e irrefutável, e do crescimento econômico, que transmite a "ideia de modernidade e que contrapõe tradição e modos de vidas já existentes a uma nova racionalidade impregnada de inovação" (TRINDADE JÚNIOR, 2010, p.12).

A lógica que operou nas frentes de expansão, daquele período em Rondônia, avançou e reorganizou o território para as décadas seguintes, articulando-se com as demais regiões brasileiras e com o mercado externo. Compreende-se assim, que a urbanização e a formação de novos aglomerados urbanos são também estratégias de apropriação econômica dos lugares.

Tais centros deveriam ser fortalecidos antes que tentemos alcançar o interior. Áreas isoladas de desenvolvimento, difíceis de atingir, com pouco ou nenhum capital básico investido, tem muito pouca oportunidade de sobreviver e de prosperar. Tem de ser ligadas, estruturalmente, às cidades maiores da região e às áreas que circundam tais cidades. As áreas rurais e urbanas colonizadas já provaram sua superioridade relativa, quanto ao desenvolvimento; o bom planejador saberá usar essas cidades como "pontos básicos" {...} para a conquista do progresso regional (BONFIM, 2010, p. 16, apud, FRIEDMANN, 1960, p. 85).

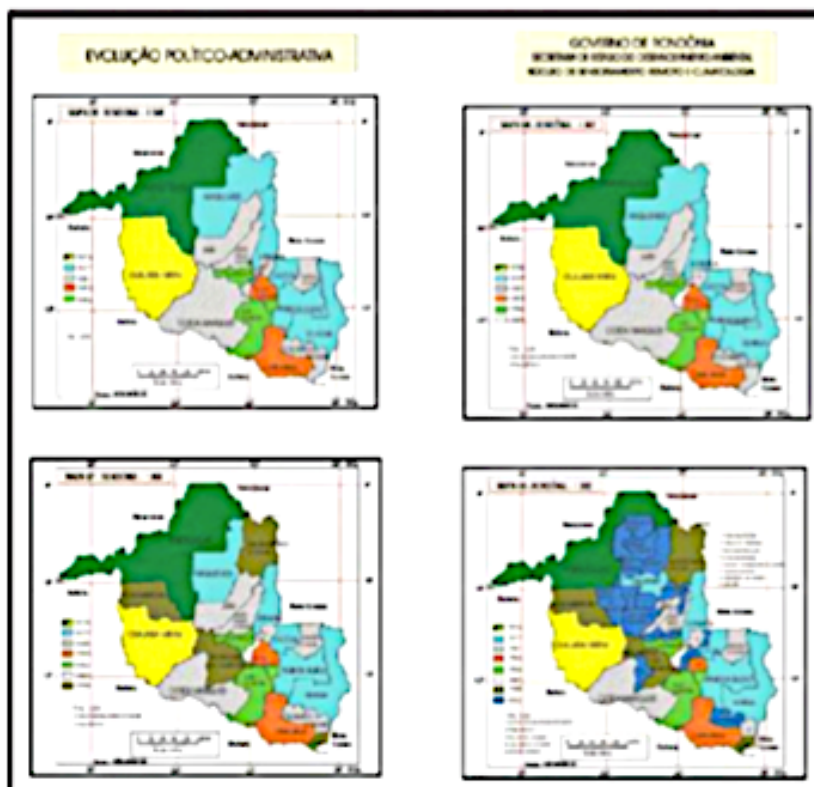
Tais transformações sociais podem ser observadas nos mapas da evolução e divisão político territorial de Rondônia, no período de 1976 a 1992.

Mapa 15: Divisão Territorial em Rondônia (1976 - 1983)



Fonte: (CAVALCANTE, 2009, p. 226, apud: SEDAM, 2012)

Mapa 16: Divisão Territorial em Rondônia (1986 - 1992)



Fonte: (CAVALCANTE, 2009, p. 226, apud: SEDAM, 2012).

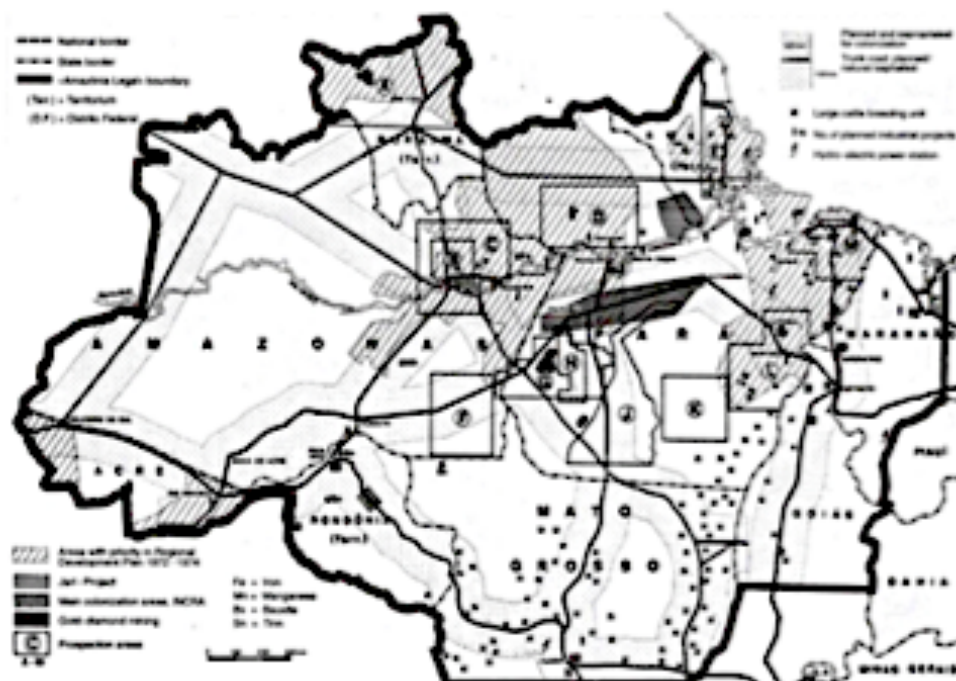
#### 4.2.2.3 O III Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (1980- 1985) e o POLONOROESTE (Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil)

Na transição da década de 1980, o Brasil passou por um contexto econômico, social e político de profunda instabilidade, marcado pelo processo de reabertura democrática e crise inflacionária. Mediante a instabilidade interna brasileira e a crise mundial, o governo do presidente João Figueiredo, edita o III Plano Nacional de Desenvolvimento (III PND), que continha como principais objetivos e metas, "uma tentativa de atualização e adequação do Projeto Brasil - Potência à nova situação da economia na primeira metade da década de 1980" (BRUM, 2010, p. 384).

Dentre as metas do Plano, estabeleceu-se a necessidade em acelerar, se possível, ainda mais a economia, a ampliação da renda e do emprego com base na expansão das empresas privadas; melhoria da distribuição de renda; controle da inflação e do endividamento externo. Tinha ainda estabelecido como meta, a redução das disparidades regionais e um maior desenvolvimento para os setores da agropecuária e energético.

Com relação à frente de expansão na Amazônia, esse processo aprofunda-se e torna-se mais perverso, no que diz respeito à ocupação e destruição da floresta e homens. A imensa floresta, com a possibilidade de áreas cultiváveis e riquezas minerais, foi vista, como a grande última fronteira de apropriação, para sanar o colapso econômico brasileiro. Todos os espaços da fronteira são dominados pela nova ordem política, econômica e social, que impõe uma maior valoração econômica, maior dinamismo e maior poder de competitividade, frente a modernização capitalista para a região.

Mapa 17: Planejamento regional e ordenamento espacial dos projetos públicos e privados na Amazônia Legal



Fonte: (MARGARIT, 2013, p. 19, apud KOHLHEPP, 1976; in: PASSOS, 2007, p.53).

O III PND mantém a compreensão da importância da ocupação e integração da Amazônia ao mercado como estratégia para a expropriação dos recursos naturais e poder do território. O que difere dos demais planos, é o aproveitamento ao máximo das potencialidades do território, abertos, a partir daquele momento, ao capital privado das grandes empresas ou corporações, nacionais ou externos.

Foram valorizados ainda mais os polos de desenvolvimento na Amazônia, e eleitos para a implementação os programas e projetos, como o PGC, Projeto Carajás e o POLONOROESTE (Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil).

O PGC já vinha sendo implementado desde o II PND, no entanto, nesta nova etapa de integração e apropriação econômica, a base do projeto ampliou e intensificou-se, constituído por quatro grandes projetos, com capitais privados: a base que era o Projeto Carajás; o complexo para a exploração de alumínio ALBRÁS-ALUNORTE (Alumínio Brasileiro S.A), o complexo alumina-alumínio ALUMAR (Consórcio de Alumínio do Maranhão S.A); o projeto do setor elétrico representado pela Hidroelétrica de Tucuruí; e investimentos em infraestrutura e projetos do setor

agropecuário e industriais. Estes projetos concentram-se nos Estados do Pará e do Maranhão, numa área equivalente a mais de dez por cento do território nacional.

A infraestrutura foi essencial para a implementação dos projetos do III PND e foram construídas mais estradas e vicinais, gerando como consequência, nova atração populacional e novo fluxo migratório para as atividades da agroindústrias e mineradoras na região.

No que se refere à colonização agropecuária, as políticas de desenvolvimento optaram pelos incentivos fiscais aos grandes proprietários de terra, voltados para o latifúndio com a agricultura mecanizada, o que desencadeou grandes conflitos agrários, extermínio de populações indígenas, especulação das terras da região, concentração fundiária em mãos de grandes grupos privados e aumento da degradação ambiental.

À medida que as políticas territoriais do Estado se tornaram mais seletivas, a força de trabalho outrora atraída para a região, sobretudo no auge do processo de colonização de eixos rodoviários, rapidamente esvaziado, viu-se desmobilizada. Com a expansão territorial dos latifúndios, agora como empresa-latifúndio, representando a face agrícola do monopólio, o espaço perde seu papel atenuador de contradições, tornando-se objeto de disputa, passando a dominar o caráter de oposição da pequena produção em relação ao latifúndio-empresa, e não mais o de complementaridade (BONFIM, 2010, p. 28, apud BECKER, 1982, p. 217).

Outra meta de extrema importância implementada pelo III PND, foi a criação através do Decreto-Lei n.º 86.029, de 27 de maio de 1981, do POLONOROESTE, que tinha como objetivos principais, mediante as exigências do contexto da economia mundial e nacional, a expansão da fronteira agropecuária e mineral, com uma maior integração regional aos centros dinâmicos exportadores, bem como, promover a adequada ocupação demográfica da região, com o intuito cristalino de aumentar e assegurar o crescimento da produção, de forma significativa na Amazônia. Consolidava-se assim, a Amazônia como a mais importante frente de expansão daquele período no Brasil.

O POLONOROESTE compreendia uma zona de transição, ou seja, zona de fronteiras entre o cerrado e a floresta, na influência do eixo da BR 364, entre Cuiabá



à Porto Velho, abrangendo o oeste e o noroeste do Estado de Mato Grosso e o Território Federal de Rondônia. O POLONOROESTE foi implementado a partir de recursos na ordem de Cr\$ 77.308.000.000,00 (setenta e sete bilhões e trezentos e oito milhões de cruzeiros), a preços de janeiro de 1981, com empréstimos realizados pelo Banco Mundial.

Dentre as ações prioritárias do POLONOROESTE, estava a reconstrução e a pavimentação da rodovia BR 364, além da consolidação das redes de estradas vicinais, a partir do eixo da rodovia federal. A reconstrução e a pavimentação da rodovia BR 364, estabeleceu os novos arranjos produtivos da expansão agropecuária e mineral em Rondônia, sendo um dos mais significativos, em toda região Amazônica. A construção da rodovia representou também, novas dinâmicas no padrão de ocupação, e novo contingente demográfico, especialmente, das populações advindas do sudeste.

Conforme estatísticas do IBGE, a partir da construção da BR 364, o crescimento populacional foi expandindo a 15% ao ano, entre o período de 1980/1984. E com tamanho contingente populacional, o resultado foi a ampliação de novos conflitos na disputa pela terra, trazidos com a pavimentação da estrada, que "trouxe o grileiro, que trouxe o camponês expropriado no oeste paranaense, mas que trouxe também o processo de desenvolvimento desigual para todo o território rondoniense" (SOUZA; PESSÔA, 2009, p. 02).

Ocorreram campanhas publicitárias massivas à época, que estampavam em suas propagandas, a importância de tamanho empreendimento, que se tornaria o grande corredor de exportação brasileiro, e portanto, justificava-se a necessidade de tal investimento, na construção da maior rodovia diagonal brasileira.

As terras de Mato Grosso e de Rondônia foram propagandeadas, como sendo o maior celeiro brasileiro a ser apropriado e ocupado, bem como a redenção às mazelas econômicas, e, contraditoriamente, para o pagamento da dívida externa brasileira.

Segundo Teixeira e Fonseca (2003), as campanhas governamentais,



Ao transformar o Território em unidade federativa institucionalizada, parte da centralidade administrativa e política, para o desenvolvimento das ações da expansão econômica, se estruturaram naquela região, através da criação de órgãos e instituições, os quais ficaram responsáveis pela burocracia estatal.

Concomitantemente, à construção da BR 364, ocorreu o desenvolvimento dos programas voltados para a expansão da frente agropecuária em Rondônia. Com a rodovia e a abertura de vicinais, formaram-se novos arranjos produtivos para a exploração agrícola, pecuária, madeireira e mineral. A rodovia representou em todo o seu eixo, o aparecimento de novos núcleos urbanos e com eles novos migrantes, novas expropriações, novas tensões agrárias e sociais.

Os conflitos entre grileiros e índios não foram exceção em Rondônia, foram regra. Grande parte dos grupos indígenas, quando entraram em contato com a frente pioneira, migrava para o interior da região amazônica, os que assim não fizeram foram exterminados... os grupos indígenas, contudo, constituem apenas uma parte dos expropriados pelo processo de colonização do governo militar na região amazônica. Seringueiros que terrorizaram-se historicamente na região, assim como, garimpeiros e posseiros foram também cercados pelos arames do latifúndio. As demarcações de vários projetos de colonização, em Rondônia, sobrepuseram terras ocupadas por antigos seringueiros e posseiros que produziram em um sistema de subsistência. Por isso, o conflito entre colonos e seringueiros também foi recorrente durante o processo de colonização agrícola em território rondoniense (SOUZA; PESSÔA, 2009, p. 02).

Os programas de colonização da década de 1970, implantados em Rondônia, geraram numerosos conflitos pela disputa da terra e profunda degradação ambiental. Esse cenário não iria modificar com a expansão da fronteira, na década de 1980, onde foram estabelecidos o Projeto de Assentamento Rápido (PAR) e o Projetos de Ação Conjunta (PAC's).

O PAC foi um programa adotado pela Companhia de Desenvolvimento Agrícola de Rondônia (CODARON), em parceria com o INCRA, que atuou na prestação de assistência técnica e infraestrutura de apoio rural, ligada a máquina administrativa do novo Estado de Rondônia, mas que teve sua duração por tempo exíguo.

Quanto ao PAR este consistiu na distribuição de lotes de 50 hectares, destinados a pequenos produtores, os quais não tinham acesso a estradas, somente

a picadas, e toda realização da infraestrutura, ficou condicionada pelo INCRA, após o resultado da produção.

Tabela 09: Projetos de Assentamento Rápido Implantados em Rondônia (1981-1984)

<b>Projetos</b>	<b>Áreas Discriminadas (ha)</b>	<b>Áreas a Discriminar (ha)</b>
Alto Madeira	3.090.210	2.479.790
Corumbiara	5.859.000	131.500
Guajará-Mirim	5.835.464	1.209.536
Jarú – Ouro Preto	3.730.442	1.968.458
<b>Total</b>	<b>18.515.116</b>	<b>5.789.284</b>

Fonte: (SOUZA; PESSÔA, 2009, p. 12, apud MACIEL, 2004)

Na verdade, o que ocorreu a partir do desenvolvimento do PAR foi o avanço da fronteira de expansão, caracterizado pela modernização conservadora rural, ainda mais intenso para o interior do território e a distribuição de terras aos grandes proprietários, os quais se consolidaram, enquanto, latifúndios e que detinham meios e condições de adentrar ao território. Um dos efeitos deste programa foi a atração de empresas privadas e de população de migrantes, provenientes do sul e sudeste, os quais contribuíram para o crescimento desordenado do Estado.

O Projeto de Assentamento Rápido foi criado, em 1980, como meio de solucionar o excedente de 23 mil famílias localizadas em lotes de outros ou núcleos urbanos, e tiveram uma diferença marcante: Reduziram pela metade a área dos lotes, que passou a ser de 50 hectares, e não possuem linhas que possibilitem seu acesso (CUNHA, 1985, p. 62).

O fluxo populacional excedeu em muito à capacidade de controle do INCRA - a população cresceu de 36 935 habitantes em 1950 para 888 430 em 1984 - , obrigando o Estado a se adaptar, recorrendo a formas novas de assentamento, cada vez com menores lotes (50 e mesmo 20 ha, em vez de 100), menor investimento do Estado, e, crescentemente, a reboque do povoamento. Terminado o asfaltamento da BR 364, o Programa de Desenvolvimento Integrado de Rondônia, criou Núcleos Urbanos de Apoio Rural (Nuar), interiorizados (BECKER, 1990, p. 36).

A atração populacional de colonos e pequenos produtores, conjuntamente com aqueles que já coabitavam no território: populações tradicionais, indígenas, seringueiros, posseiros e de pequenos garimpeiros, afetados pela chegada da

indústria mineradora, expropriados de suas terras, e empurrados pela nova frente de expansão do latifúndio e das empresas agropecuárias, foram vítimas e se viram num cenário, gerador da intensificação da disputa pela terra.

Desigualdades e conflitos tornaram o Estado de Rondônia, um dos maiores territórios na Amazônia a concentrar o extermínio de comunidades indígenas e a destruição da floresta de forma sistemática e avassaladora.

Rondônia durante o período do desenvolvimento dos planos governamentais, ao atrair uma população estimada na média, de 200 mil migrantes, que chegavam a cada ano ao território, atraídas pelo acesso a terra, se tornou palco de grandes disputadas territoriais, num cenário sem lei e onde as regras que imperaram, foram ditadas pelo latifúndio, pelas empresas privadas, comandadas pelos grupos agropecuários e minerais, e pela orientação estatal com diretrizes das políticas expansionistas, sob a complacência de todos os poderes constituídos e investidos de suas funções públicas.

Nações indígenas e populações tradicionais, que encontravam-se estabelecidas em Rondônia, se viram em situação de profunda desvantagem, quando da chegada à região, dos grupos privados e da apropriação do território pelas frentes de expansão, projetos de colonização, que contribuíram decisivamente, para um aumento de impactos socioambientais, jamais comparados às frentes de ocupação, anteriores aos militares e os interesses por eles defendidos.

O conjunto e magnitude das forças lançadas à nova conquista da Amazônia são de uma imensa desproporcionalidade. De um lado, atores e sujeitos locais: grupos e nações indígenas, posseiros, grupos ribeirinhos, seringueiros, castanheiros, pequenos agricultores, e mesmo as porções de uma burguesia que nunca passou do estatuto mercantil. De outro, novos atores do porte da Vale do Rio Doce, Eletrobrás, Nippon Steel, Votorantim, Shell, Alcoa, Alcan, Paranapanema, e mais Hondas, Suzukis, Kawasakis, Agrales, Mondaines, Orient, Seiko, Estrela, Tec Toy, uma lista densa de patronímicos do grande capital estatal, multinacional e nacional. Frente a esses novos "senhores da guerra", as lendas dos barões da borracha, o Teatro Amazonas, a saga dos nordestinos nas duas grandes vagas da exploração da hévea, Plácido de Castro e os cearenses que anexaram o Acre, o fracasso da Fordlândia, Fitzcarraldo de Herzog, o fantástico da literatura de Márcio de Souza, o boitatá e a cobra - norato, são ficções infantis (OLIVEIRA, 1994, p. 09).

Ilustração 06: Notícias de conflitos de terra em Rondônia



Fonte: (Acervo do Jornal O Globo, 1985)

A Amazônia e Rondônia, em especial, viveram a partir deste período, conflitos socioambientais, que levaram a floresta a um profundo processo de degradação ambiental e esgotamento de recursos de forma irreversível. Os efeitos das áreas desmatadas ao máximo, ao longo da BR 364, se tornaram concentrados e chamaram a atenção de atores diversos, nacionais e internacionais.

Os interesses ecológicos, tecnológicos e políticos, que cercam o território Amazônico, desde o final da década de 1980, tornaram-se planetários, oscilando entre grupos sociais, comunidade científica e o próprio mercado, os quais disputam a gestão e o controle da exploração das riquezas naturais.

Rondônia tornou-se um exemplo desastroso, das consequências destrutivas e violentas, propagadas pela frente de expansão, das ações governamentais de planejamento regional, as quais afetaram o ordenamento territorial na região e influenciaram desdobramentos futuros e novas investidas expansionistas.

4.2.2.4 O fim da era do planejamento militar e suas consequências: a criação do Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia (PLANAFLORO) e do Zoneamento Socioeconômico Ecológico (ZSEE) em Rondônia

Ao final do período de intervenção dos governos militares no Brasil, autoritário, o resultado dos projetos de planejamento, deixou como herança irreparável: os conflitos estabelecidos e profunda alteração no território e na paisagem amazônica. A formação do território em Rondônia deve-se aos impactos socioambientais, o povoamento intenso e contínuo, e ao desmatamento acentuado.

Como consequência foi desenvolvido novo projeto de planejamento regional, o PLANAFLORO (Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia).

No início da década de 1980, o debate sobre planejamento regional passa a incorporar elementos da temática ambiental, considerando as discussões propagadas a partir da Conferência Mundial de Estocolmo (1972). O Brasil caminhava em seu projeto de redemocratização e as mazelas implantadas pelos governos militares deixaram marcas e caminhos abertos, à contínua expansão econômica na fronteira Amazônica.

Quando os satélites fotografaram a grande fogueira que devorava as florestas rondonienses, o POLONOROESTE demonstrava visualmente a sua falência. A devastação ambiental foi tão intensa que se tornou necessário buscar amparo em uma nova concepção, um novo modelo que harmonizasse desenvolvimento e proteção ambiental para dar continuidade ao progresso regional (OTT, 2002, p.122).

Não obstante os programas POLAMAZÔNIA e POLONOROESTE terem alcançado algumas das metas definidas nos respectivos planos (transporte, construção de hidroelétricas, instalação da indústria mineradora, madeireira e grandes fazendas agropecuárias), o saldo dos conflitos socioambientais foram desastrosos e as ações rápidas e predatórias.

Tecnocratas dos órgãos públicos federais e estaduais e consultores do Banco Mundial, elaboraram uma segunda versão do Programa, denominado POLONOROESTE II, que procurou dar continuidade às ações desenvolvidas na primeira década de 1980. Não obstante houve a inclusão das temáticas ambientais, atribuindo força à racionalidade ecológica, que despontou como fundamental ao ordenamento territorial. Neste momento, o mundo vivia um novo rearranjo produtivo e a inserção e a valoração econômica da natureza deviam ser apropriadas e consideradas junto às frentes de expansão.

O programa POLONOROESTE II, visou a realização de estudos e consultorias técnicas para a elaboração do Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia (PLANAFLORO), objeto de um acordo de empréstimo internacional do Governo brasileiro com o Banco Mundial, no valor de US\$ 229 milhões, tendo como mutuário o Governo Federal, com execução a cargo do Governo de Rondônia e agências governamentais, oficializado no início da década de 1990 e com prazo de execução de seis anos.

O PLANAFLORO orientou, essencialmente, o desenvolvimento econômico aliado ao discurso ambiental, "a mundialização das ideias ambientais, dos conceitos construídos por meio de debates, das lutas entre correntes e de sua apropriação institucional se tornaram os fundamentos básicos de programas internacionais" (MELLO, 2006, p. 51), chegando a constituir-se, na primeira tentativa de um Zoneamento Socioeconômico Ecológico (ZSEE) no Brasil.

[...] os projetos do desenvolvimentismo autoritário, com o apoio financeiro dos organismos multilaterais, resultaram em uma -desordem ecológica e social, que o próprio Banco Mundial procurou incorporar -preocupações ambientais voltadas para a correção dos impactos emblematicamente desastrosos de projetos de execução recente como o Polonoroeste. A partir de 1986, um projeto de novo tipo, o Planaflo, foi pensado como forma de tornar compatíveis o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental nas zonas florestadas do estado de Rondônia. O ZEE foi ali tratado como peça-chave através da qual o projeto propiciaria o conhecimento do terreno, a identificação das potencialidades do território e a classificação de áreas segundo diferentes padrões (ACSELRAD, 1986, p. 53)

Os Estados de Rondônia e Mato Grosso foram os primeiros estados, da Amazônia Legal a concluírem a primeira aproximação do zoneamento. Em Rondônia isso foi oficializado pelo Decreto nº 3.782/1988, de 14 de junho de 1988, ratificado pela Lei Complementar nº052, de 20 de dezembro de 1991.

O PLANAFLORO em Rondônia, foi estruturado em torno do ZSEE, com a compreensão da necessidade de preservação de Unidades de Conservação, da demarcação de terras indígenas e das florestas extrativistas, do disciplinamento do processo de ocupação econômica, bem como, a reorientação dos mecanismos de incentivo governamental e dos investimentos públicos e privados no Estado.



O Programa teve como principais objetivos: a) implementar políticas, regulamentos e programas de investimentos destinados a promover o desenvolvimento sustentável; (b) conservar a biodiversidade; (c) proteger e fazer valer as fronteiras de todas as Unidades de Conservação, Áreas Indígenas, florestas públicas e reservas extrativas, bem como, controlar e prevenir o desflorestamento, o transporte de madeira e as queimadas de florestas; (d) desenvolver sistemas agrícolas integrados em áreas apropriadas para agricultura permanente e para agroflorestas; (e) apoiar investimentos prioritários em infra- estrutura socioeconômica e serviços para implementar o zoneamento agro-ecológico; e (f) consolidar a capacidade técnica e operacional das instituições estaduais.

O ZSEE, em sua primeira aproximação, se constituiu em instrumento técnico e político de planejamento, cuja finalidade foi de otimizar o uso e a regulação do espaço e orientar políticas voltadas para o desenvolvimento da produção e a inserção de mecanismos legais, visando promover a valoração econômica do meio ambiente, ou ainda, de identificar e potencializar a exploração dos recursos naturais do território. O território de Rondônia foi dividido, em seis zonas, com um gradiente entre a primeira – com alta concentração de lavouras – e a sexta – com ecossistemas característicos das unidades de conservação e áreas indígenas.

[...] o poder incorporado à ciência do ZEE exprime-se notadamente nas práticas classificatórias do território. Os textos estratégicos e metodológicos sobre o ZEE associam a racionalidade econômico-ecológica à pretensão a uma apropriação completa do território, ao alcance de -qualidade total no uso do espaço, ao recurso à -abordagem holística que permita considerar a totalidade das oportunidades de uso do espaço e dos recursos naturais, retratando a realidade com tudo que nela houver e nela instaurando uma vigilância total. Trata-se de instaurar uma unidade totalizante à qual a diversidade social territorializada estaria subordinada (ACSELRAD, 1986, p. 58).

As seis zonas foram divididas, em função das potencialidades econômicas e naturais identificadas no Estado de Rondônia, a seguir: Zonas 1 e 2 - destinadas a intensificação da exploração agropecuária em áreas já ocupadas ao longo da BR-364 e o apoio aos pequenos agricultores com a melhoria e o fortalecimento da infraestrutura socioeconômica da região; Zonas 3 e 4 - região com presença de comunidades ribeirinhas e de seringueiros, voltados para estratégias do uso sustentável; Zonas 5 - região para uso direto do manejo de atividades madeireiras;

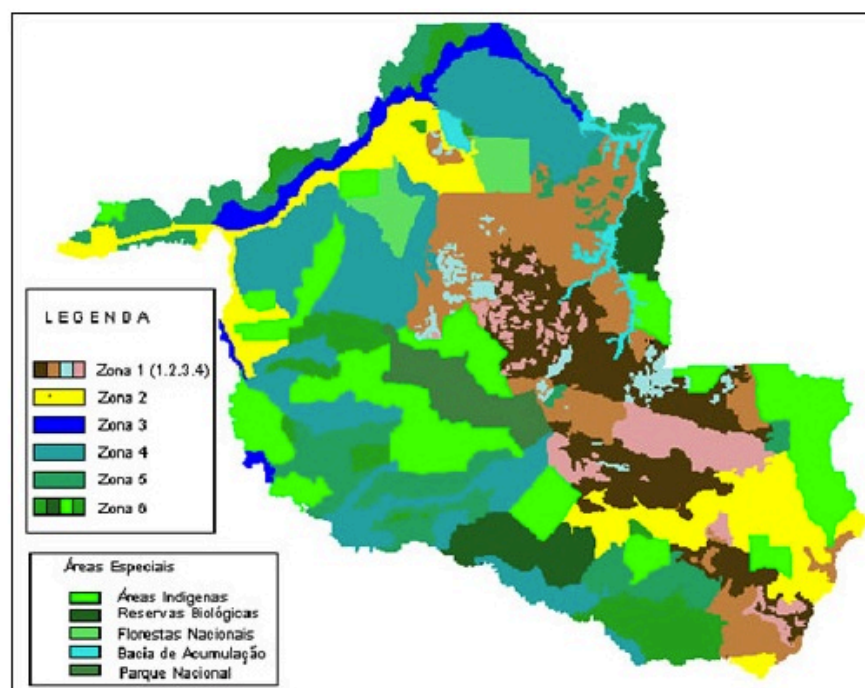
Zona 6 - unidades de conservação de uso indireto — de proteção integral - como, parques, reservas biológicas e estações biológicas, abrangendo inclusive, as áreas indígenas e unidades legalizadas de conservação.

Tabela 10: Divisão por Zonas da 1ª Aproximação do ZSEE, de Rondônia

Divisão Territorial de Acordo com a 1ª Aproximação do Zoneamento de Rondônia			
Zona	Destinação	Finalidade	Área (ha)
1	Intensificação da Exploração Agropecuária	Ordenamento e recuperação das atividades agrícolas, pecuárias e agroflorestais	6.195.000
2	Pequenos produtores em coletividade	Recuperação e desenvolvimento da atividade agropecuária e de agricultura consorciada com culturas permanentes	3.015.000
3	Ribeirinha	Aproveitamento de várzeas e terras firmes marginais aos rios, desenvolvendo atividades agroflorestais e pesqueiras	589.000
4	Extrativista	Ordenamento e desenvolvimento do extrativismo vegetal de castanha, gomas, óleos, frutos e raízes exploráveis	3.500.000
5	Manejo Florestal	Importante potencial madeireiro para extração em escala comercial	2.435.000
6	Conservação e Preservação	Garantir a manutenção dos ecossistemas e o equilíbrio ecológico	6.400.000

Fonte: (SEDAM, 2010)

Mapa 18: Identificação das Zonas do ZSEE de Rondônia - 1ª Aproximação

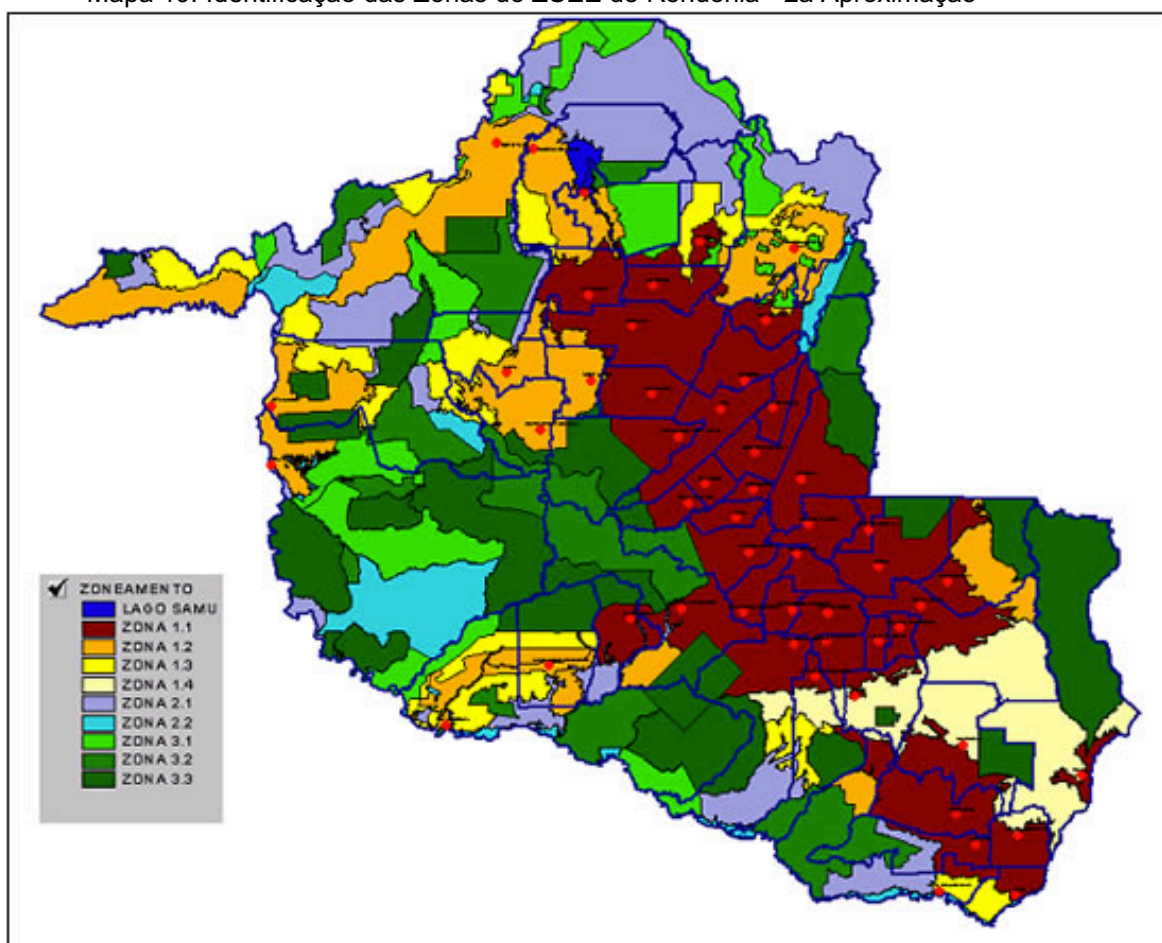


Fonte: (SEDAM, 2010)

Dois anos após a instituição da Primeira Aproximação do ZSEE, quando substituído por Projeto de Lei, teve seu texto revisado, em virtude das pressões, no sentido de reduzir a proteção ambiental. Por fim foi aprovado, de forma que o zoneamento propriamente dito, "foi praticamente abandonado em prol de um tradicional planejamento de infraestrutura" (NITSCH, 1994, p. 52).

Em 1996, foram realizados novos estudos para a confecção do programa que instituiu, a Segunda Aproximação do ZSEE, para o ordenamento do planejamento territorial em Rondônia. Tentou-se dar maior proteção e garantir reservas das áreas junto a Zona 1, destinada as atividades agropecuárias. Com relação a Zona 2 e 3, ocorreu a redução das áreas destinadas as atividades de pequenos produtores e ribeirinhos.

Mapa 19: Identificação das Zonas do ZSEE de Rondônia - 2a Aproximação



Fonte: (SEDAM, 2010)

Nota-se que, mesmo garantindo-se as reservas no ZSEE foram desenvolvidas,

novamente, políticas de desenvolvimento, pautadas para no setor primário, destinadas ao fortalecimento da atividade agropecuária. Tentou-se minimizar, com a criação de unidades de conservação as atividades econômicas em outras regiões do Estado, mantendo-se abertas as frentes de expansão econômica e instalação de novos projetos, estimulando-se, o escoamento das commodities produzidas na região, que requereu novos investimentos em infraestrutura, ampliação ou asfaltamento de rodovias, hidroelétricas, hidrovias, pontes e portos, gerando novos impactos no ordenamento do território em Rondônia.

Os projetos desenvolvidos, no período tratado no presente capítulo estabeleceram em definitivo, a paisagem e a organização do Estado de Rondônia. Os núcleos urbanos que surgiram no período, a partir das frentes de colonização, se transformaram em pequenas e médias cidades. A atração populacional se manteve e a cada nova frente de expansão da fronteira, atraíram maior contingente populacional. Os conflitos envolveram novos atores: trabalhadores rurais, garimpeiros, ribeirinhos, pequenos proprietários, empresas privadas. Com essa configuração, ampliou-se a contínua ação da frente de expansão da fronteira do capital e a agropecuária e a exploração mineral se fortaleceram.

## **5 ESTRATÉGIAS E POLÍTICAS DA ATUALIDADE**

### **5.1 A racionalidade ecológica e a retomada do planejamento a longo prazo**

Terminado o período dos governos militares, o Brasil passou por um período de redemocratização política, tendo a Nova República, se instalado a partir do ano de 1985. Ao mesmo tempo, o país passava por aguda crise econômica, sendo refém da dívida externa, caracterizado por um contexto extremamente desfavorável ao planejamento.

No cenário internacional a predominância do pensamento neoliberal impunha às economias nacionais um sistema financeiro e monetário mais aberto, com a desregulamentação e expansão dos mercados financeiros, resultando em maior mobilidade geográfica do capital. Para tanto, os Estados sob forte pressão foram obrigados à adoção de reformas neoliberais.

Em matéria de desenvolvimento regional, especialmente, no que se refere à Amazônia, os efeitos e o esgotamento das políticas territoriais do nacional-desenvolvimentismo, implantadas anteriormente, tiveram impactos duradouros sendo que não cessaram as ações da frente de expansão na fronteira. Os conflitos socioambientais persistiram, vez que forças exteriores à região, e mesmo do país, articularam-se numa perspectiva do comando de políticas territoriais, através da centralidade econômica e política, do centro para a periferia.

Neste cenário, foram feitas duras críticas ao governo brasileiro e às políticas implementadas ao longo das décadas, provenientes da imprensa, agências multilaterais, organismos nacionais e internacionais e da sociedade civil, quanto aos altos índices de desmatamento na Amazônia, divulgados pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). Tais índices, representando até o ano de 1980, cerca de 6% da área coberta por florestas na Amazônia Legal, fruto das políticas territoriais adotadas nas duas décadas anteriores. As críticas se traduziram em barreiras e restrições ao mercado de produtos nacionais, provenientes, em especial, da Amazônia.

As taxas de desmatamento concentravam-se, nas regiões da Amazônia, que tinham sido objeto, dos projetos da indústria mineral e agropecuária e dos projetos da abertura de rodovias, no trajeto norte-sul da rodovia Belém - Brasília (BR-010) e ao longo da faixa Leste-Oeste da rodovia Cuiabá- Porto Velho (BR-364). "Os impactos dos projetos de colonização, somente em Rondônia, considerando a migração intensiva, resultou em um aumento na população humana, a uma taxa de 14,6% entre 1970 e 1980, o que levaria a uma duplicação em menos de cinco anos" (FEANRIDHE, p. 18).

Em todo o mundo, surgia uma nova compreensão sobre os efeitos nefastos, da utilização irracional dos recursos naturais. Os conflitos socioambientais gerados ao longo das décadas, provenientes da relação exploratória do homem, o esgotamento e a consciência da finitude dos recursos naturais, levaram a diversos grupos, comunidade acadêmica, organismos e instituições, a inserirem a temática ambiental na pauta de qualquer discussão.

A busca de uma relação, minimamente, harmônica entre desenvolvimento e meio ambiente, entrou na pauta dos grandes encontros e conferências mundiais. Desde a Conferência da Biosfera (1968) em Paris, a Conferência de Estocolmo (1972) e a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Humano (1992 - Rio/92), a necessidade da centralidade do discurso ambiental entrou em debate.

Com a Conferência de Estocolmo e da Rio 92, se reconhece o acesso ao meio ambiente equilibrado, sem afetar o bem-estar dos povos e sem comprometer à atuais e futuras gerações, como Direito Humano Fundamental. O desenvolvimento da ciência e da tecnologia passam a ter papel primordial na garantia e na utilização de novas técnicas e medidas para evitar os grandes transtornos do equilíbrio ecológico e a destruição e esgotamento dos recursos insubstituíveis. É reconhecido que os grandes problemas advindos do desequilíbrio ambiental, são provenientes do processo de globalização e da exploração dos países subdesenvolvidos, pelos países desenvolvidos.

A Rio 92, tratou da emergência das discussões ambientais, para lidar com a miséria humana proveniente dos modelos de desenvolvimento econômicos implantados, e da necessidade em reverter-se este quadro em todo o mundo. A conferência teve a participação de vários chefes de Estado, da sociedade civil e de milhões de pessoas que a acompanharam.

A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro em 1992, constituiu a plataforma em que pela primeira vez se defendeu a tese de que existe uma *fatura ecológica* a ser paga pelos países que, ocupando posições de poder, se beneficiaram da formidável destruição de recursos não-renováveis, ou somente renováveis a elevado custo, que está na base do estilo de vida de suas populações e do modo de desenvolvimento difundido em todo o mundo por suas empresas. [...] é particularmente grave a degradação do meio ambiente: o esgotamento da camada de ozônio, o aquecimento do planeta, a destruição da biodiversidade nos países de Terceiro Mundo, a poluição dos rios, oceanos e solos, a exportação de resíduos tóxicos (FURTADO, 2007, p. 65).

Vários encaminhamentos foram realizados a partir da Rio 92, com a assinatura de Convenções, Acordos e Protocolos que deram origem às bases, para à adoção de políticas públicas ambientais, das esferas locais às globais. Dentre os acordos firmados, um dos mais importantes para o Brasil, foi a Agenda 21, na qual, as nações

signatárias comprometeram-se a adotar métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica, bem como, a criação do Fundo para o Meio Ambiente, para o suporte financeiro das metas mundiais fixadas.

### 5.1.1 A criação do Programa Nossa Natureza

Mediante a inserção da racionalidade ecológica, da tomada de consciência dos efeitos das políticas e da opção do modelo de desenvolvimentista adotado pelos militares, as discussões e exigências, na condução das políticas públicas no Brasil, se tornaram vitais, à adoção de algumas medidas de caráter ambiental.

Isto representou a adoção do Programa de Defesa do Complexo de Ecossistemas da Amazônia Legal, denominado Programa Nossa Natureza, instituído em outubro de 1988, pelo Poder Executivo. O programa foi criado a partir do Decreto nº 96.944, de 12 de outubro daquele ano, considerando, a determinação constitucional, quanto à necessidade da proteção ao meio ambiente e da Amazônia. O programa tinha como objetivos, o controle e o ordenamento territorial amazônico.

[...] I - conter a ação predatória do meio ambiente e dos recursos naturais renováveis; II - estruturar o sistema de proteção ambiental; III - desenvolver o processo de educação ambiental e de conscientização pública para a conservação do meio ambiente; IV - disciplinar a ocupação e a exploração racionais da Amazônia Legal, fundamentadas no ordenamento territorial; V - regenerar o complexo de ecossistemas afetados pela ação antrópica; e VI - proteger as comunidades indígenas e as populações envolvidas no processo de extrativismo" (BRASIL, 1988)

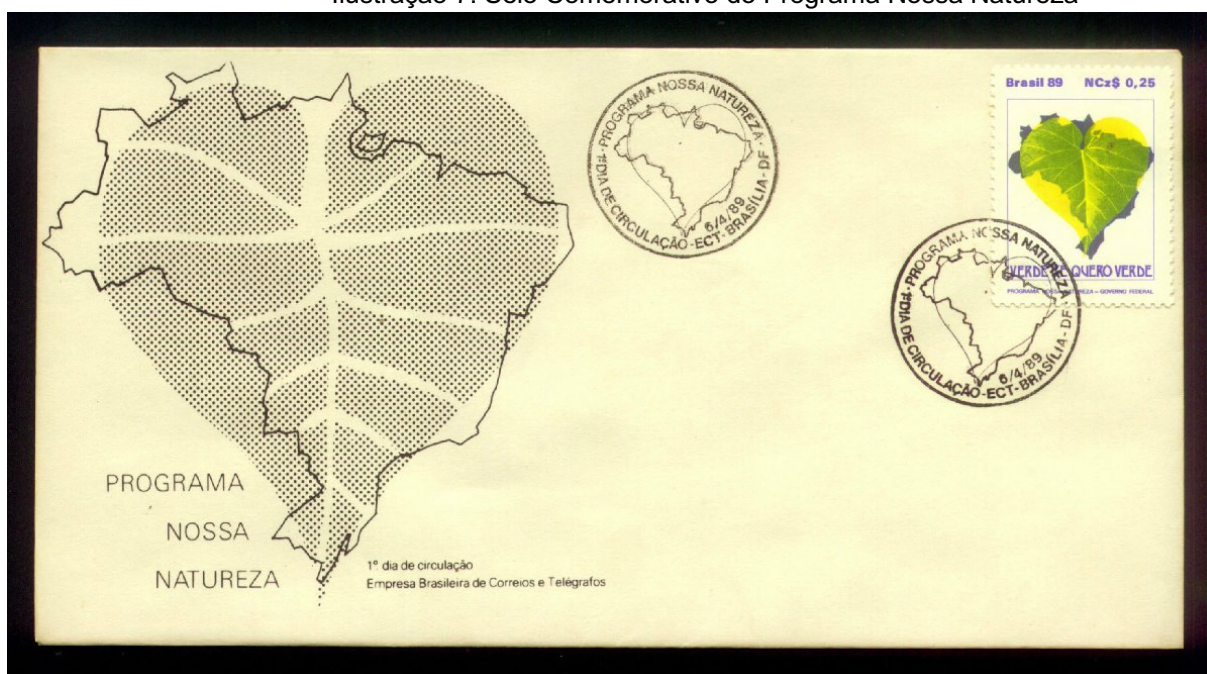
A gestão do Programa foi realizada por uma Comissão criada, para este fim, composta pelos Ministérios da Agricultura, do Interior, da Ciência e Tecnologia e da Reforma e do Desenvolvimento Agrário, Gabinete Civil da Presidência e Secretarias de Planejamento e Coordenação e de Assessoramento da Defesa Nacional.

A Comissão foi coordenada pela Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional (SADEN), secretaria ligada à Presidência da República, sob o comando militar, que havia substituído o Conselho Nacional de Segurança. O perfil institucional da coordenação do programa assentava-se na concepção, da defesa, do controle, monitoramento, uso e gestão do território da Amazônia Legal, numa perspectiva, da

soberania nacional e da geopolítica militar.

À época, ocorreram diversas críticas da sociedade civil, quanto ao perfil da coordenação do programa. Contudo, esse representou uma primeira tentativa em adotar uma política, a partir da racionalidade ecológica, visando coibir e enfrentar o desmatamento, bem como, os conflitos socioambientais, daí advindos, "[...] este Programa foi desenvolvido com a utilização da propaganda em grande escala anunciando a transformação das atitudes e planos governamentais e a redução dos elevados índices de desmatamento" (MELLO, 2006, p. 61).

Ilustração 7: Selo Comemorativo do Programa Nossa Natureza



Fonte: (CORREIOS, 1988)

Com a criação do Programa Nossa Natureza foi desenvolvido o Projeto de Monitoramento da Floresta Amazônica Brasileira por Satélite (PRODES), executado com tecnologia desenvolvida pelo INPE. O PRODES, desde 1988, deu início ao levantamento dos índices de desmatamento na Amazônia, a partir das imagens do satélite americano Landsat e de satélites ingleses e indianos. Este projeto tem continuidade até a atualidade, monitorando por sensoriamento remoto, a dinâmica do uso do solo na Amazônia, fornecendo anualmente as taxas oficiais de desmatamento e queimadas, acessíveis on-line.



Ao final dos trabalhos do Programa Nossa Natureza, o qual tinha prazo definido de execução (120 dias), foi diagnosticado que os problemas socioambientais existentes, as altas taxas de desmatamento e queimadas na Amazônia, deviam-se às políticas adotadas nos planos anteriores de incentivo à indústria mineral, agropecuária e povoamento. Foi constatado ainda, que as medidas de proteção e preservação ao meio ambiente eram tímidas e modestas, não se encontrando na pauta da agenda política, sendo "ações consideradas antagônicas ao desenvolvimento econômico" (BRASIL, 1989, apud MATTOS, 2006, p. 69).

Como resultado final do Programa Nossa Natureza, foram sugeridas numerosas legislações em matéria ambiental, dentre elas: o fortalecimento do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), criado no mesmo período; criação de parques nacionais e reservas biológicas, bem como, ações que visassem a contenção do fluxo migratório orientado para a Região Norte. Observa-se ainda, a crítica da política adotada pelo Estado brasileiro, quanto às políticas de exportação de produtos primários e abertura aos capitais externos, desde as décadas anteriores.

A destruição das florestas tropicais úmidas, particularmente da floresta amazônica, vem atraindo o interesse dos países industrializados, não só porque constituem os ecossistemas mais ricos em espécies biológicas, mas sobretudo pelas possíveis influências climáticas globais. Sob esse aspecto, a Amazônia passa a ter um valor estratégico sem precedentes no cenário internacional, representando um importante fator de negociação política para os países signatários do Tratado de Cooperação Amazônica, e muito particularmente para o Brasil, que detém a soberania sobre a maior parte da área deste complexo de ecossistemas florestais e aquáticos (BRASIL, 1989, apud MATTOS, 2006, p. 71).

Mesmo mediante as discussões ambientais em voga, lamentavelmente, após a abertura política no Brasil, a política de desenvolvimento para a Amazônia continuou sendo influenciada pelos projetos de expansão econômica iniciados durante os governos militares, não ocorrendo um processo, nem uma ação que cessasse ou interrompesse o avanço da exploração agropecuária, mineral, dos projetos energéticos, madeireiros, dentre outros, junto às áreas já impactadas e as novas áreas e regiões, e as que também foram submetidas ao desmatamento e queimadas. O Programa Nossa Natureza não foi capaz de impedir que o desmatamento chegasse a 17.770 km<sup>2</sup> em 1989 (INPE).

O que surgiu de novo naquele período: o fato de que, com a redemocratização brasileira e o surgimento de grupos e movimentos ambientalistas, não somente no Brasil, mas também, em todo o mundo, se inseria nos debates acerca de desenvolvimento e tomada de decisões, a racionalidade do discurso ecológico.

Esta racionalidade passava por duas lógicas diversas: uma do melhor aproveitamento dos recursos naturais, através do desenvolvimento tecnológico, voltado à exploração econômica, associado aos grandes grupos e corporações privadas, e a outra, do discurso conservacionista e dos movimentos de resistência, organizações não governamentais (ONGs), dentre outras, que se contrapunham a ideia da expansão da fronteira, naqueles moldes até então vivenciados, com a destruição da biodiversidade, suportada pelas populações mais excluídas, mas que, inseriam-se em discussões sobre a utilização e o desenvolvimento de projetos, a partir de inovações sociais.

Mesmo antes desse período, ainda durante o governo militar do presidente Figueiredo, o Brasil em 1980, por conta das pressões internas e externas da sociedade civil e de grupos ambientalistas, havia assinado o Tratado de Cooperação Amazônica, entre os países vizinhos, Bolívia, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela, através do Decreto nº 85.050.

O Tratado previu a cooperação internacional para a conservação ecológica da Amazônia e a promoção do desenvolvimento harmônico (se é que possível naqueles moldes), de seus respectivos territórios amazônicos, preservando o meio ambiente, conservando-o e utilizando-o de modo racional os recursos naturais.

Naquele período, do final da década de 1980, e início dos anos de 1990, ocorreram mudanças significativas e discussões ambientais importantes no contexto brasileiro, além da implementação de medidas legais, que criara a proteção especial a territórios em todo o país. Desta forma, novas abordagens teóricas e técnicas, eram necessárias, no que se refere à condução dos projetos de desenvolvimento nacional, e na Amazônia.

No ano de 1988, quando da promulgação da Carta Magna, o meio ambiente foi

reconhecido e garantido como direito fundamental, elevado a um valor e status jurídico constitucional, e [...] uma nova oportunidade foi criada pela Constituição de 1988, que determinou a criação de espaços territoriais especialmente protegidos pelo poder público e um novo caminho, na área ambiental, começou a ser aberto a partir daí (ALEGRETTI, 2008, p. 48).

Dessa forma, a Constituição de 1988, assinalava um valor e um princípio da sociedade brasileira, a ser perseguido, quanto a proteção do meio ambiente, estabelecendo em seu artigo 225: "Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações" (BRASIL, 1988).

O texto constitucional, também inseriu em seu § 4º do mesmo artigo, a Floresta Amazônica brasileira, dentre outros ecossistemas, como "patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais" (BRASIL, 1988).

No ano seguinte, em 1989, foi criado através da Lei n. 7.735, de 22 de fevereiro, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), autarquia federal que passou, a partir daquele momento, à responsabilidade da gestão ambiental integrada, em todo o país.

Antes mesmo da criação do IBAMA, havia sido regulamentado o Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA) e criado o Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), instituído para ser o órgão consultivo e deliberativo do SISNAMA, com o poder de legislar. Criado ainda através da lei n. 7.797, de 10 de julho de 1989, o Fundo Nacional do Meio Ambiente (PNMA), o qual tinha a missão em contribuir, como agente financiador da Política Nacional do Meio Ambiente.

Além da responsabilidade sobre a política nacional de meio ambiente, também ficou a cargo do IBAMA, as atribuições relativas aos licenciamentos ambientais, a fiscalização, o monitoramento e o controle ambiental dos recursos naturais. Outros importantes instrumentos jurídicos criados, a partir de então, foram consolidados,

visando a garantia das atividades que potencialmente degradem ou poluam o meio ambiente, que foram: os licenciamentos ambientais, e as audiências públicas, todos com status constitucional, e que garantiram, ainda, a participação da sociedade civil.

### 5.1.2 O Programa Piloto Internacional para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras (PPG-7)

Mediante a novas relações e discussões paradigmáticas mundiais sobre meio ambiente, no ano de 1990, criou-se na Alemanha, o Programa Piloto Internacional para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras (PPG-7), em reunião do Grupo dos Sete (G7). O G7 consistia-se num grupo internacional, formado pelos 07 países mais industrializados e desenvolvidos do mundo (EUA, Alemanha, Canadá, França, Itália, Japão e Reino Unido), os quais ditavam as regras das políticas econômicas e de mercado, para os demais países, contando também, com a participação do BIRD e da União Europeia (UE).

Devido às pressões internacionais de diversos setores, a proposta do G-7, de apoiar financeiramente a reorganização dos modelos de desenvolvimento regional para a Amazônia e Mata Atlântica, foi aceita pelo Estado brasileiro, sendo realizado o aporte financeiro ao Brasil, no valor US\$ 290 milhões, mais assistência técnica. O grande objetivo do PPG-7, era "maximizar os benefícios ambientais das florestas de uma maneira que seja consistente com os objetivos de crescimento do Brasil " (Banco Mundial, 1994).

Para alcançar tal objetivo do PPG-7, foi constituído, um conjunto de projetos que deviam contribuir para o uso sustentável dos recursos naturais; a redução da taxa de desflorestamento; a proteção de parques, reservas e áreas indígenas; a melhoria dos sistemas de vigilância e monitoramento dos ecossistemas amazônicos. Mediante estes projetos o PPG-7, acreditava-se na possibilidade em estabelecer modelos de cooperação entre Norte-Sul, em matéria ambiental, harmonizando assim objetivos econômicos e ecológicos junto as florestas tropicais brasileiras.

As pressões contra a política dos bancos multilaterais que, ao financiar obras de infraestrutura, induzia ao desmatamento das florestas, estavam crescendo

em todo o mundo e haviam sido focadas no caso de Rondônia. Alguns anos antes, o asfaltamento da BR-364, no trecho entre Cuiabá e Porto Velho, havia colocado em risco inúmeros grupos indígenas sem contato e aumentado rapidamente as taxas de desmatamento. Para evitar que os mesmos resultados fossem registrados no Acre, o BID decidiu regularizar os territórios indígenas antes do asfaltamento e incluiu, também, as Reservas Extrativistas como medida de ordenamento territorial. Chico Mendes foi o líder dessas negociações que se constituíram na base da Aliança dos Povos da Floresta, unindo índios e seringueiros, inimigos no passado, em torno de um mesmo objetivo. (ALEGRETTI, 2008, p. 47).

O PPG-7 foi estabelecido através de eixos-programas, os quais estiveram concentrados no atendimento das áreas impactadas pelos planos desenvolvimentistas anteriores, incluindo as regiões na Amazônia, impactadas negativamente por graves mazelas tais como: aumento da população e processo de urbanização desordenado nas periferias das cidades, desmatamento acentuado, atividades madeireiras ilegais, a exemplo dos Estados de Rondônia, Pará, Acre, Amapá, Tocantins e Roraima.

Os eixos do PPG-7 se concentraram, inicialmente, em quatro subprogramas, que seriam ampliados, até o ano de 2009, para mais 36, divididos no geral, a partir dos seguintes eixos: 1) Políticas de Recursos Naturais (fortalecimento e criação de um marco legal para o estabelecimento da política nacional e estaduais de meio ambiente); 2) Projetos Demonstrativos (criação e apoio a projetos inovadores para o desenvolvimento de atividades econômicas, a partir das iniciativas das próprias comunidades atendidas); 3) Manejo de Recursos Naturais e Unidades de Conservação (melhoria do manejo e uso direto em áreas protegidas, demarcação de áreas indígenas e criação de corredores ecológicos); e 4) Ciência e Tecnologia (sistema de monitoramento/controlado, centros de pesquisas e estudos).

Como resultado, pode-se afirmar que o PPG-7, foi uma experiência em consolidar para a Amazônia, um novo arranjo institucional, a partir de políticas de planejamento, que foram discutidas, pensadas, planejadas, com a participação de setores diversos, tanto governamentais, quanto não-governamentais.

Não se estabeleceu uma definição espacial explícita e geral, quanto às estratégias territoriais para a Amazônia, mas foram feitas proposições, num contexto dos problemas, das contradições e complexidades existentes, no sentido da adoção

de políticas públicas para a preservação e criação de áreas com proteção especial.

Um importante resultado e contribuição do trabalho do PPG-7, foi a definição e criação de áreas a serem protegidas, de forma especial, a exemplo da criação das Unidades de Conservação, demarcação de reservas indígenas e a ampliação da criação das ZSEE's, considerando os prognósticos, estudos e discussões realizados, entre os diferentes setores da sociedade, locais, regionais, nacionais e externos.

A Lei 7.804, de 24.07.1989, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, do período um pouco anterior aos trabalhos do PPG-7, ao compatibilizar a referida política ambiental, [...] com os dispositivos constitucionais de 1988, explicitamente incluiu as Reservas Extrativistas como um espaço territorial a ser especialmente protegido pelo poder público" (ALEGRETTI, 2008, p.49).

A criação destas unidades protegidas através de legislação especial, representavam a tentativa de sanar e conter o avanço da fronteira nos moldes implantados até então, mas por outro lado mesmo instituídas, não deixaram de sofrer pressões de empreendimentos no sentido de ampliarem suas ações e manterem ações predatórias. Pelo contrário. A complexidade do universo amazônico e dos interesses envolvidos mantiveram os conflitos e choques, mas a partir deste momento, com um caráter e balizamento pautados em novas referências do uso racional da região.

No Estado de Rondônia, observa-se que, o programa apontou para a criação das unidades de conservação, com características distintas, como florestas, reservas biológicas ou extrativistas. A proteção especial nas respectivas unidades não garantiu, a não ocorrência de conflitos, que permanecem, até os dias atuais, considerando que em grandes extensões destas áreas, encontravam-se atividades minerais, madeireiras e agropecuárias, independentemente da proteção especial, quanto a sua utilização e manejo.

Tabela 11 - Unidades de Conservação Criadas em Rondônia (1980-1990)

<b>Unidades de Conservação</b>	<b>Área em Há</b>	<b>Estado</b>	<b>Ano de criação</b>
FLONA* Bom Futuro	280.000	RO	1989
FLONA Jamari	215.00	RO	1984
RB** do Rio Guaporé	600.000	RO	1982
RESEX*** Rio Ouro Preto	204.583	RO	1990

Fonte: IBAMA, 2002

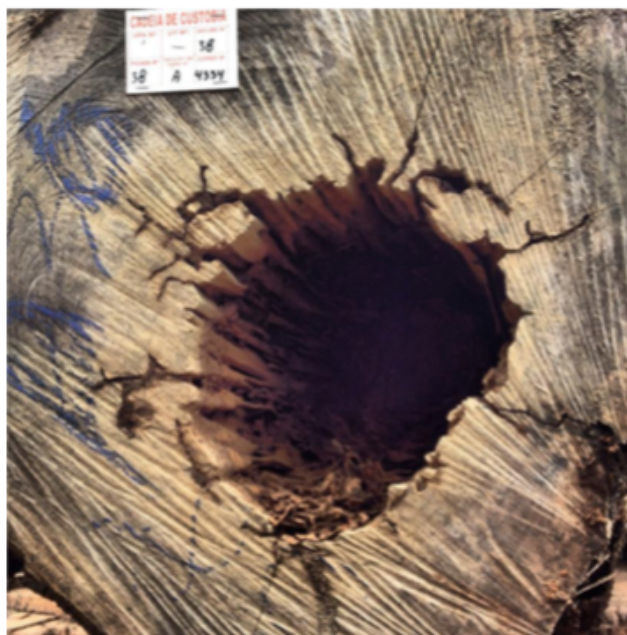
Organizado pela autora, tendo como referência, o Estado de Rondônia (\*) FLONA - Floresta Nacional (\*\*\*) RB - Reserva Biológica (\*\*\*) RESEX - Reserva Extrativista

Cita-se como exemplo, as Florestas Nacionais do Bom Futuro e Jamari, com a presença de atividades minerais, madeireiras e agropecuárias, exercidas, inclusive, por pequenos produtores rurais e garimpeiros, expulsos das regiões do eixo da BR 364, quando da instalação das indústrias privadas, bem como, pela disputa fundiária com grandes proprietários de terra.

Segundo o artigo 17, da Lei 9.985, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), é considerada Floresta Nacional, as áreas " com cobertura florestal de espécies predominantemente nativas e tem como objetivo básico o uso múltiplo sustentável dos recursos florestais e a pesquisa científica, com ênfase em métodos para exploração sustentável de florestas nativas" (BRASIL, 2000). A referida lei estabelece ainda, que são de posse e domínio público, as respectivas áreas e quando da existência de áreas particulares, as mesmas devem ser desapropriadas. São permitidas a permanência de populações tradicionais quando de sua criação.

A região, onde está localizada a FLONA do Bom Futuro, se tornou palco, nos últimos anos, de severos conflitos, pela disputa fundiária e exploração de recursos naturais, com demandas judiciais, mortes de trabalhadores, aberturas de estradas, desmatamentos e pressão do povoamento através da formação de novos aglomerados urbanos. Convivem dentro da Floresta pequenos agricultores, empresas madeireiras e fazendeiros que exploram atividades ligadas a pecuária.

Fotografia 21: Madeira extraída da FLONA do Bom Futuro/Estrada do Distrito de União Bandeirantes.



Fonte: (fotografia da autora, 2012).

Fotografia 22: Carregamento de madeira por caminhão de toras. Estrada de União Bandeirantes/FLONA Bom Futuro



Fonte: Fotografia da autora, 2012.



Fotografia 23: Abertura de vicinais. Distrito de Rio Pardo/FLONA do Bom Futuro



Fonte: Fotografia da autora, 2012.

Fotografia 24: Aglomerado Urbano - Distrito de União Bandeirantes/FLONA de Bom Futuro



Fonte: (Fotografia da autora, 2013).

Além da FLONAS, também foram criadas no Estado de Rondônia, a Reserva

Ecológica (RE) do Guaporé<sup>7</sup>. Quando da criação da RE do Guaporé, não foi considerada a presença de populações quilombolas, já existentes há cerca de 200 anos, remanescentes de quilombos formados e provenientes do tempo da exploração colonial. Somente no ano de 2007, através da Fundação Cultural Palmares (FCP), ligada ao Ministério da Cultura (MINC), esses foram reconhecidos enquanto grupo étnico e admitida sua existência em seus territórios.

Quando da instituição na região do Vale do Guaporé, como reserva ecológica, ocorreu uma limitação da exploração plena destes territórios e de suas atividades extrativistas ou agropastoris. Isto gerou às comunidades graves conflitos e problemas quanto sua permanência nestes territórios.

Fotografia 25: Quilombo de Santo Antônio do Guaporé - RE/RO.  
Residência do senhor Stefânio, um dos moradores vivos, mais antigos da comunidade



Fonte: (Fotografia de Vassiliki Constantinidou, 2012)

A forte pressão de instituições públicas, que não reconheciam direitos das comunidades quilombolas, quanto à utilização destes territórios e das atividades

---

<sup>7</sup> Segundo o artigo 10, da Lei 9.985, de 18/07/2000, estabelece funções e limites das reservas ecológicas, "como objetivo a preservação integral da biota e demais atributos naturais existentes em seus limites, sem interferência humana direta ou modificações ambientais" (BRASIL, 2000).

exercidas inerentes ao seu próprio modo de vida, gerou graves conflitos. O uso dos territórios, desses territórios por tais comunidades, não diz respeito as relações mercantis, mas tão somente, de coabitação com a própria floresta, numa relação harmoniosa com o meio ambiente, a exemplo, da coleta de castanhas, produção de farinha e pesca/caça para própria sobrevivência.

Contudo, a pressão governamental sobre estas áreas, aliada aos grandes proprietários de terras no entorno da reserva teve como consequência, a desintegração das relações comunitárias existentes e o êxodo de quilombolas para as periferias das cidades de Costa Marques, Guajará-Mirim e Porto Velho.

Os sucessivos governos das ditaduras e mesmo os posteriores, aliando-se aos grandes capitais e, sob as vistas do restante da sociedade, propiciaram sem cessar, a produção e a reprodução da desigualdade e exclusão social das camadas desfavorecidas. Estas, além de ficarem de fora dos benefícios concedidos aos empresários, ainda perderam a terra e o modo de vida anterior. Muitos migraram para as periferias urbanas (LOUREIRO, 2009, p. 43).

A partir da instituição destas áreas como Reservas Ecológicas, ou de outras categorias das unidades de conservação, numa perspectiva preservacionista, os graves conflitos tornaram-se inerentes, pois não se considerou a existência de populações tradicionais e do histórico de suas lutas e resistências. Estas áreas, na atualidade, mesmo gravadas juridicamente com proteção especial, não deixaram de sofrer pressões e reproduzir a lógica da exploração capitalista, inerentes às frentes de expansão na Amazônia.

Os conflitos inerentes a esta nova abordagem da territorialidade ambiental, não tirou o mérito em geral, dos projetos que contribuíram para a institucionalização, de áreas que demandam de manejos compartilhados entre estado e comunidades tradicionais, no uso direto das unidades de conservação. Pelo contrário, é a partir da criação das unidades de conservação, que ocorreu um processo de empoderamento das comunidades, em especial das extrativistas, nas discussões da temática ambiental, colocadas como uma problemática estatal de nível nacional.

[...] a Reserva Extrativista possibilitará a conservação dos recursos renováveis existentes, bem como sua exploração de forma sustentável pela população com tradição extrativista e que já habita a região. Com a criação

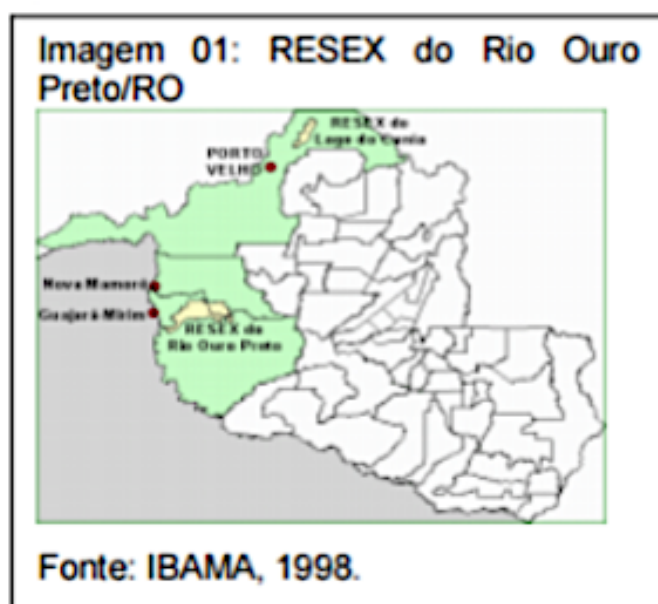
da Reserva Extrativista será possível a conciliação de ações extrativistas, principalmente a exploração da borracha em seringais nativos, que é a principal atividade econômica da região, com a conservação da natureza, especialmente pela presença de endemismos e diversidades biológicas específicas desta região (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1990).

O resultado foi a transformação de problemas de âmbito local em questões de Estado e em temas de interesse internacional, obtida por meio de uma estratégia política de construção de alianças entre grupos sociais diferenciados, porém dotados de ideários e projetos sociopolíticos e ambientais comuns, atualizados e reatualizados de modo próprio, no contexto de construção social de um movimento em defesa do direito à floresta (ALEGRTTI, 2008, p. 21).

Com o surgimento das Reservas Extrativistas (RESEX) ocorreram contribuições significativas para o progresso da legalização dessas áreas, o fortalecimento das organizações locais, a melhoria das condições de vida e a proteção dos recursos naturais nas reservas, "e a definição do modelo Reserva Extrativista como forma específica de regularização fundiária e ambiental" (ALEGRETTI, 2008, p. 49)

Em Rondônia, tem-se como exemplo, a criação da RESEX Rio Ouro Preto, em 1990, formada por população extrativista, que vive da coleta de produtos da floresta e que contribuem na compreensão "que os processos (econômicos, ambientais e de gestão) implementados na RESEX se aproximam da concepção de Desenvolvimento Sustentável" (SANTOS; MORET, 2007, p. 04).

Mapa 20: localização da RESEX do Rio Ouro Preto



Fonte: (SANTOS; MORET, 2007, p. 04)

Interessante observar-se que, com a criação das unidades de conservação, distribuídas pela Amazônia, com finalidades diversas, configura-se uma nova dinâmica de valorização regional e portanto, de apropriação do território, por atores diversos representantes das populações tradicionais.

Com a crise ambiental, as consequências negativas advindas dos conflitos de toda ordem, gerados a partir dos projetos implantados nas décadas anteriores pelos militares, buscou-se uma nova dinâmica para a expansão da fronteira, com vistas à possibilidade de novos territórios e novos arranjos produtivos.

Por outro lado, importante destacar que a determinação legal e a proteção de territórios, não geram por si só, a interrupção de novos e mais articulados ciclos de expansão capitalista na Amazônia, especialmente, se considerarmos a agenda da política econômica, determinada pelos países hegemônicos, a partir do início da década de 1990. A revolução tecnológica e científica articula-se no sentido da apropriação e utilização, com melhor nível de aproveitamento possível e rentável, dos recursos naturais: água, solo, minerais e de toda a biodiversidade.

O novo modo de produzir redefine a natureza e as relações sociedade-natureza. Por um lado, tende a tornar-se independente da base de recursos naturais utilizando menor volume de matérias-primas e de energia mas, por outro lado, valoriza os elementos da natureza num outro patamar, mediante o uso de novas tecnologias, sobretudo a biodiversidade - fonte de informação crucial para a biotecnologia - e a água, como possível matriz energética. Em outras palavras, valoriza a natureza como capital de realização atual ou futura. A apropriação de territórios e ambientes como reserva de valor, isto é, sem uso produtivo imediato, tornar-se, assim, uma forma de controlar o capital natural para o futuro (Becker, 1999, p. 31).

## **5.2 Os Planos Plurianuais de Investimentos**

### **5.2.1 | Plano Plurianual (1996-1999) - Brasil em Ação**

Desde a implementação do Programa Piloto para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras (PPG-7), na primeira metade dos anos 1990, as atividades estatais na região amazônica se desenvolveram de modo desigual. De um lado, os objetivos do governo para os anos seguintes se concentraram na melhoria da infraestrutura, no fomento ao crescimento econômico regional e no fortalecimento da integração ao mercado. Por outro lado, devido ao PPG-7, há o compromisso de realizar o desenvolvimento sustentável e a proteção do espaço vital da população local e regional. A nova política nacional integrada para a Amazônia legal (MMA/SCA, 1995; MMA/CONAMAZ, 1998;

BNDES, 1998) visa a consolidação da Amazônia e planeja dar passos decisivos no sentido da sustentabilidade do uso de recursos ajustada aos interesses e ao bem-estar da população amazônica, mediante medidas descentralizadoras e a participação da sociedade civil. Isso contrasta fundamentalmente com o programa Brasil em Ação (1997-99) e sua expansão no mais recente mega programas de desenvolvimento, o Avança Brasil, para 2000 - 2003, com perspectivas de planejamento até 2007 (MPBM, 1999; MPOG, 2000; BNDES, 2000 apud KOHLHEPP, 2002, p. 48).

No início dos anos 1990, o Brasil passava por um processo inflacionário crônico, em virtude da condução político-econômica das décadas anteriores e das opções quanto aos planos governamentais implementados, além dos impactos da crise internacional do petróleo e endividamento externo. Quando o presidente Itamar Franco assumiu a condução do Poder Executivo, no ano de 1992, frente ao cenário de instabilidade que o país vivia, adotou medidas econômicas que impactaram diretamente, na Amazônia.

A condução e as medidas econômicas, diziam respeito a consolidação e a ascensão do projeto neoliberal, impostos pelas potências hegemônicas, em busca da consolidação e expansão de seu poder. Uma destas medidas foi a privatização realizada na busca da acumulação do capital expandida para novos campos.

No Brasil, foram adotadas medidas que intensificaram a desregulamentação do mercado e das privatizações, com a abertura ao capital exterior. O ajuste fiscal realizado naquele período, recebeu o nome de Programa de Estabilização Econômica, ou Plano Real, e sua primeira etapa, foi implantada através do Programa de Ação Imediata (PAI).

Uma das características do PAI, era a compreensão que mediante a necessidade do ajuste fiscal, "que fosse efetuada uma ampla reorganização do setor público e de suas relações com a economia privada [...] redução da participação do governo na economia através da privatização das estatais" (KON, 2010, p. 214/215).

Dessa forma, seguia-se os ditames da lógica da acumulação capitalista, em tempos neoliberais, transferindo-se ao setor privado, os rumos da modernização e do desenvolvimento brasileiro. Houve aumento dos investimentos diretos externos, através de fusões e incorporações, mediante políticas de abertura comercial e

financeira e de incentivo fiscal e financeiro.

No início da década de 1990, iniciou-se o Programa Nacional de Desestatização, sendo que o setor privado assumiu, até o final daquela década, "76 empresas, das quais 56 do âmbito federal, quinze estaduais e cinco na área de telecomunicações" (KON, 2010, p. 237).

Isto representou o fortalecimento da economia privada no Brasil e a observância das regras da política internacional e os ditames dos interesses dos países que detinham o controle da hegemonia econômica.

Visando a manutenção do Plano Real, da estabilização econômica e da implementação das privatizações, o governo lançou, via Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, o I Plano Plurianual (I PPA) - Brasil em Ação, com vigência para os anos de 1996-1999. O PPA é instrumento legal previsto no art. 165 da Constituição Federal, destinado a organizar e viabilizar a ação pública, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada (CF, 1988). O PPA define os planos e programas nacionais, regionais e setoriais para um período de quatro anos.

O I PPA indicava o estabelecimento de parcerias entre os três entes federativos, União Federal, Estados e Municípios, e entre o setor público e privado, com a concessão de serviços públicos as empresas privadas. O estabelecimento do I PPA seguiu as diretrizes, referentes à necessidade da retomada do crescimento econômico, considerando que o Brasil mantinha o atraso econômico e social, que dificultava a manutenção da estabilização do Real.

As estratégias utilizadas, a partir das diretrizes do I PPA, foram concentradas nos projetos de modernização produtiva brasileira, redução dos desequilíbrios regionais, abertura comercial, através de medidas de desregulamentação e atração de investimentos externos, com a quebra de alguns monopólios estatais (realizada inclusive alteração no texto constitucional para alcançar tais fins).

O I PPA, formulou as diretrizes para as ações que propiciariam a inserção competitiva e modernização produtiva, com as seguintes estratégias:

Modernização e ampliação da infraestrutura;  
Aumento da participação do setor privado em investimentos para o desenvolvimento;  
Fortalecimento de setores com potencial de inserção internacional e estímulos à inovação tecnológica e à reestruturação produtiva;  
Melhoria educacional, com ênfase na educação básica; e Modernização das relações trabalhistas  
(MPO, PPA 1996-99, Brasília, 1995, apud KHON, 2010, p. 252)

As referidas orientações resultaram na adoção e eleição das prioridades, a partir de eixos de desenvolvimento e investimentos em setores estratégicos, como o de energia, transporte e telecomunicações. Mediante a eleição de prioridades e estratégias, foi delineado o Programa Brasil em Ação, o qual escolheu 42 empreendimentos prioritários (infraestrutura e desenvolvimento social), que pudessem ter a capacidade de "reduzir custos de produção e comercialização, completar os elos da infraestrutura para melhorar as condições de competitividade da economia, atrair novos investimentos da iniciativa privada, viabilizar parcerias e reduzir desigualdades regionais (KHON, 2001, p. 252)

O Programa Brasil em Ação, ao eleger prioridades quanto a execução de obras e investimentos produtivos, adotou medidas em matéria da política tributária visando a atração de setores econômicos da iniciativa privada. Para tanto, implementou ações no campo do apoio e estímulo à produção de alimentos, modernização da agropecuária e agroindústria, através da concessão de créditos e a desoneração de impostos sobre exportação de produtos primários.

Promoveu reformas administrativas em matéria trabalhista e previdenciária. Privilegiou as privatizações nos setores de infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações, à exemplo da venda da Cia Vale do Rio Doce e parques geradores de energia, além da implementação das concessões à iniciativa privada, dos serviços de transmissão e/ou parques geradores de energia.

Priorizou investimentos na infraestrutura de transportes, interligando os eixos regionais ao nacional e desta, com os mercados externos, os quais exigiam novas



frentes de expansão, para uma economia globalizada. Foram previstos projetos diversos em infraestrutura de transportes, divididos em rodovias, hidrovias, ferrovias e portos.

Os projetos visavam investimentos na melhoria de infraestrutura de transporte em rodovias de média e longas distâncias, com a duplicação das Rodovias Fernão Dias (BR 381) e a Rodovia do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) a BR 158, ambas com o objetivo na circulação e escoamento de produtos e estreitamento das relações comerciais, "tendo como referência as linhas de articulação econômica e territorial dos mercados regionais com os mercados internacionais" (ALCSELRAD, 2001, p. 41).

Os referidos projetos foram definidos, tendo como base a concepção de eixos de desenvolvimento e integração, com novas apropriações e oportunidades de investimentos privados, articulando, definindo e dominando as ações e decisões das políticas públicas. Os espaços definidos pelos eixos foram selecionados, a partir de territórios com grande potencialidade produtiva, e com a possibilidade da aceleração e modernização da frente de expansão do capital.

É possível depreender que a noção de eixo, na filosofia do Brasil em ação, corresponde não a uma linha, mas a um espaço que possa gerar investimentos articulados - sinergia e atrair o movimento de capitais. Em outras palavras, são espaços selecionados para acelerar a produção a partir do fato de que já dispõem de algum potencial compatível com as condições de competição em tempos de globalização. A disponibilidade de potencial seria um critério para a seleção dos eixos (BECKER, 1999, p. 36)

Mapa 21: Eixos do Programa Brasil em Ação



Fonte: (ALCSELRAD, 2001, p. 43).

Na perspectiva regional, no que diz respeito à Amazônia, ao escolher projetos que pertenciam ao Programa dos Eixos Nacionais de Integração, criaram-se oportunidades de investimentos, na execução da construção da BR 174, ligando a ZFM à Venezuela, e a recuperação das rodovias BR 364 e BR 163, na busca em impulsionar o crescimento de exportações da região e apropriar-se de áreas ainda não exploradas.

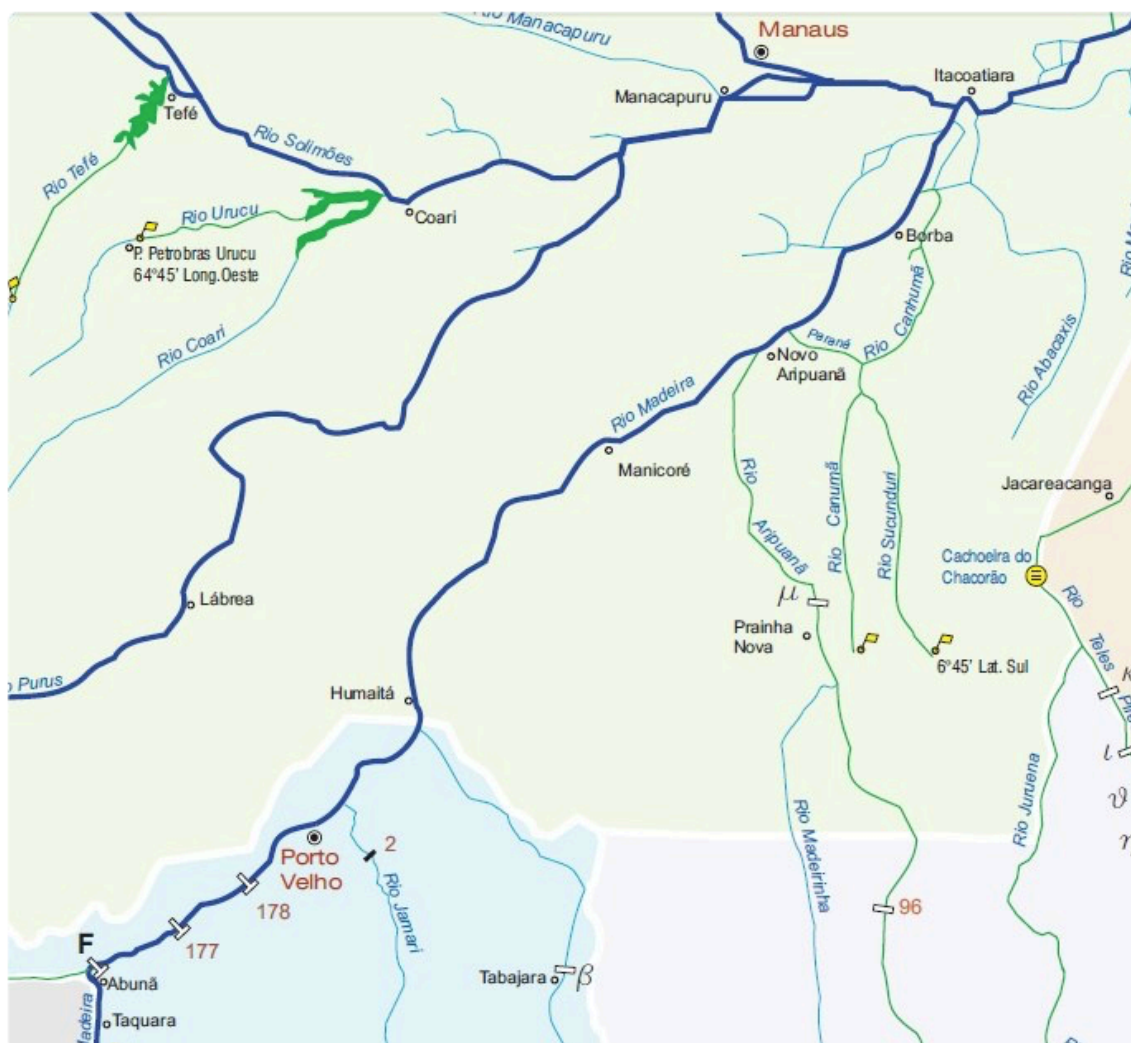
Além das rodovias, foram estabelecidos como projetos prioritários e multimodais, a construção da linha de transmissão Norte-Sul e da Hidrovia Araguaia-Tocantins, as quais teriam como propósito promover a expansão do agronegócio no Centro Oeste brasileiro, via comunicação da hidrovia com a estrada de Ferro Carajás, o qual atenderia, não somente a produção de grãos, mas também, de minérios.

A Hidrovia do Madeira foi inserida no projeto do corredor multimodal Noroeste, que se estende desde Porto Velho até a confluência do rio Madeira com o rio

Amazonas, passando pelos portos de Itacoatiara (AM) e Santarém (PA). A Hidrovia do Madeira foi projetada estrategicamente para o atendimento, em especial, dos interesses dos setores privados, relacionados ao aumento da exportação de commodities.

Somente no ano de 2010, segundo dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), foram exportadas mais de 3,6 milhões de toneladas de soja, milho e açúcar. A hidrovia é utilizada, especialmente, pelo grupo privado Maggi, que controla boa parte da comercialização de grãos e insumos; produção agrícola e de sementes de soja; operações portuárias, transporte fluvial e geração e comercialização de energia elétrica, na região Norte.

Mapa 22: Hidrovia do Madeira



Fonte: (DNIT, 2015)

Outras duas importantes ações de infraestrutura que integraram o Programa Brasil em Ação, foram a ampliação da capacidade da Hidrovia do Rio São Francisco, para o transporte de produtos agrícolas provenientes do Estado de Minas Gerais, até os portos do Nordeste, e da Hidrovia Tietê-Paraná, representativa do transporte de produtos industriais, soja e minérios, o qual interliga-se com a malha rodoviária paulista, atendendo o mercado do sudeste brasileiro, com os países do MERCOSUL.

Mapa 23: Articulação Multimodal no Brasil



Fonte: (ANTAQ, 2007)

O Programa Brasil em Ação, concentrou-se em Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), estabelecendo uma polarização econômica, quando definiu territórios considerados privilegiados para atração de capitais e de investimentos públicos e privados. Diferentemente, da concepção dos polos de desenvolvimento, implantados no governo militar, os eixos conjugavam oportunidades de investimentos, com a entrada de capitais, através do desenvolvimento de vetores logísticos, que foram utilizados, a partir da ocupação e expansão dos territórios em busca de novas fronteiras, e estas novas fronteiras, sendo que se tornaram espaços de negócios.

O conceito de eixo é apresentado como um avanço discursivo em relação ao conceito de polos, por permitir pensar a infraestrutura e o desenvolvimento econômico de forma integrada. No entanto, o projeto não esconde seu viés exportador, pois todos os eixos vinculam uma região produtora a um porto, com pouca ação no sentido da integração interna [...] é emblemática desta interpenetração entre mercado e a política. O negócio determina a ação política, o *marketing* substitui o debate público, o investidor potencial assume o posto de comando. E este modelo de gestão de *portfólio* de investimentos expressos em 365 projetos evidenciará assim a preocupação central com a eficiência administrativa, tendo por contrapartida a desconsideração da perspectiva dos atores sociais - não empresariais - que poderiam dar legitimidade política aos projetos (ALCSELRAD, 2001, p. 75).

Com este modelo de planejamento governamental, calcado em diretrizes que visaram o atendimento da agenda externa neoliberal, a continuidade das privatizações e a abertura ao capital externo e privado, para investimentos em infraestrutura, foi constituído o II PPA, para o período seguinte do governo do presidente Fernando Henrique Cardoso (FHC), chamado Avança Brasil.

#### 5.2.2 II Plano Plurianual (2000-2003) - Avança Brasil

O II Plano Plurianual (2000/2003), conhecido como Avança Brasil, foi instituído pela Lei n. 9.989, de 21 de julho de 2000, que estabeleceu como metas, a execução do mega programa de investimentos em infraestrutura para todo o país, onde previa a duplicação da extensão das estradas pavimentadas e a construção de novas rodovias, portos, hidrovias, ferrovias e usinas hidroelétricas. Os projetos foram organizados em grandes eixos de desenvolvimento e integração divididos por regiões em todo o território brasileiro.

Os eixos de desenvolvimento foram organizados mediante objetivos e estratégias traçados, para o atendimento da ordem macroeconômica e de investimentos públicos e com grande volume de investimentos privados, "via privatização, joint ventures e outras formas de participação" (KOHLHRPP, 2002, p. 48), os quais estabeleceram um novo padrão de apropriação do território, via estratégia geoeconômica, de integração regional e nacional.

Foram realizados estudos e os projetos foram divididos por grupos que guardassem sinergia produtiva, ou seja, relações entre redes de transporte e fluxos internacionais, de atividades econômicas, para o desenvolvimento das ações e

investimentos, totalizando ao final das análises, em quase mil projetos, nos quais foram definidas as prioridades, em torno dos eixos de integração e desenvolvimento.

Dentre as metas almejadas, o Avança Brasil consistia em atingir até o final do ano de 2002, US\$ 100 bilhões em exportações, e para tanto, deviam ocorrer incrementos para o aumento do agronegócio, através da modernização da infraestrutura para redução de custo e melhoria dos serviços de transporte, energia e telecomunicações.

Com as metas traçadas, foram eleitos, definidos e organizados os eixos de desenvolvimento, sobre territórios e regiões, os quais detinham uma melhor potência do aumento da competitividade econômica frente ao mercado externo, destinada ao crescimento das exportações e a reestruturação do setor produtivo.

Estabelecidos portfólios de investimentos públicos e privados, dentro dos eixos, que receberam incrementação na infraestrutura e logística, em torno dos projetos âncoras. Foram assim, consolidados 09 eixos de integração e desenvolvimento por todo o país.

Baseada numa visão de logística a partir da infraestrutura de transportes - especialmente ferrovias, portos navegação de longo curso e de cabotagem - e voltada especialmente para as commodities minerais e agroindustriais, a proposta defendia uma perspectiva de exploração de potencialidades nas duas metades - cinturões Sul e Norte - da América do Sul, sugerindo a realização de obras voltadas à conexão do centros de produção do continente aos mercados globais (BRANDÃO & GALVÃO, 2000, apud ALCSELRAD, 2001, p. 70).

Mapa 24: Delimitação Geográfica dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (2000)



Fonte: (BNDES, 2000, p. 169)

O planejamento governamental orientou-se, com um recorte espacial, em torno da busca de uma gestão de resultados e dos interesses produtivos privados, sendo que o Estado passou de incentivador para mobilizador de recursos privados através de incentivos, com a redução de sua autonomia, no sentido de que "as políticas públicas não deverão prejudicar os negócios. Os ganhos de competitividade, enfim, reduzirão as desigualdades - é o que reza a crença dos planejadores por resultados" (ALCSELRAD, 2001, p. 73).

Com o estabelecimento dos Eixos de Integração e Desenvolvimento e a definição dos investimentos a serem realizados durante a execução do Programa Avança Brasil, as redes modais ligadas ao transporte, se tornaram determinantes para a nova frente de expansão e a reorganização do espaço, em todo o território nacional, e especialmente, no território Amazônico.

Na Amazônia, as redes para transporte de mercadorias e produtos, se

ampliaram, via rodovias e a implementação de hidrovias e portos, visando especialmente, o deslocamento do carregamento e transporte de grãos e gado, do Centro-Oeste para a Amazônia, e de lá, para o mercado externo. Os custos com transportes foram priorizados na análise e no estabelecimento de novas interligações com o mercado externo, além da conjunção da abertura de novas áreas da fronteira de expansão.

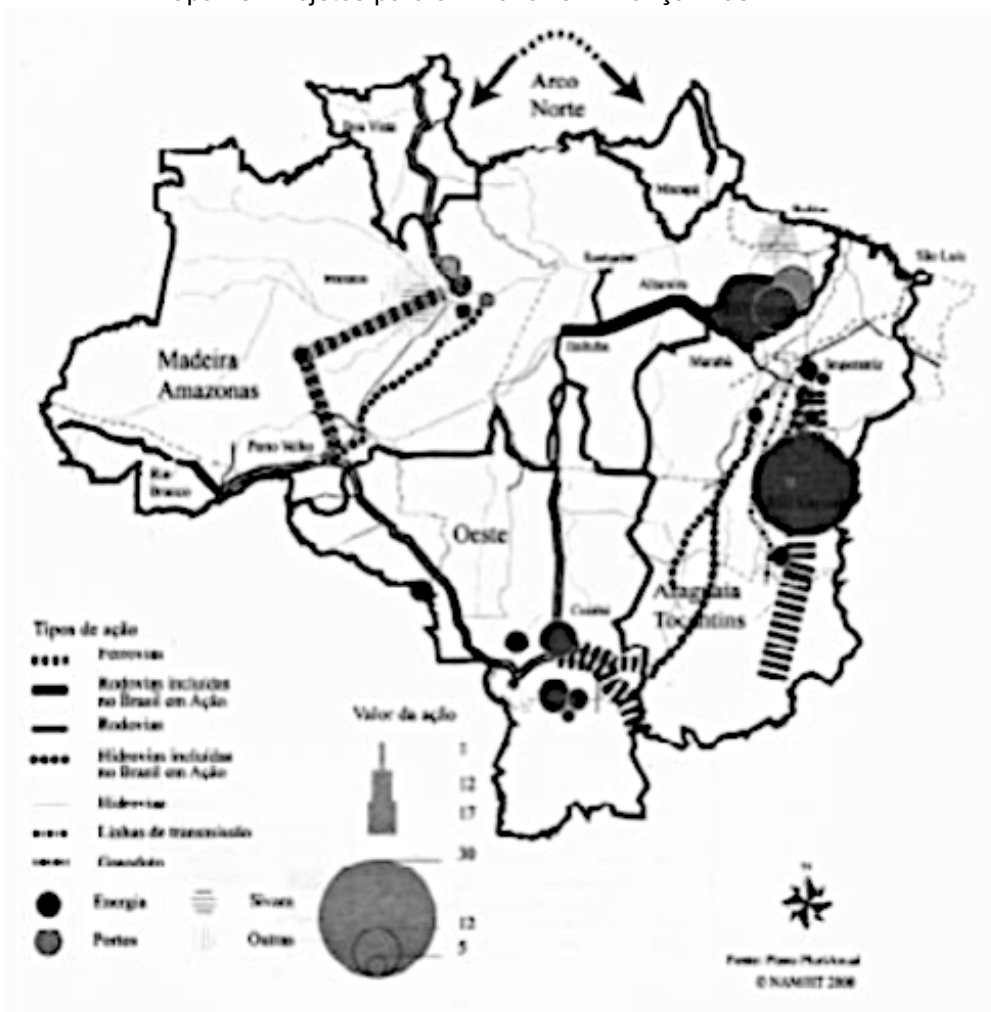
Dos 09 Eixos de Integração e Desenvolvimento escolhidos para investimento em infraestrutura e abertura da fronteira de expansão, quatro deles, se encontravam em território Amazônico: Arco Norte, Madeira-Amazonas; Araguaia-Tocantins e Oeste.

Concentraram-se basicamente, em investimentos voltados para a sustentação da produção agropecuária, da mineração e indústria madeireira: transporte via ampliação e construção de novas rodovias; hidrovias, novos portos; construção de usinas hidroelétricas, linhas de transmissão, bem como, incentivos que visavam a privatização do setor elétrico, inclusive para a construção de Pequenas Centrais Hidroelétricas (PCH's); ferrovia e gasodutos.

[...] as obrigações que o Estado se impôs resumem-se principalmente em fazer às demandas da expansão capitalista, implementando a política de infra-estrutura econômica (transporte, energia, telecomunicações). Nesse contexto, a ação mais genérica da política territorial do Estado reforça a infraestrutura como as linhas força do território e amplia o peso das cidades como pontos estratégicos (MELLO; THÉRY, 2001, p. 185).



Mapa 25: Projetos para a Amazônia - Avanço Brasil



Fonte: (MELLO; THÉRY, 2001, p. 212).

O Avanço Brasil (re) estruturou o território Amazônico, especialmente, a partir dos investimentos em redes de transporte. Pode-se afirmar, que foi estabelecido um novo macrozoneamento no território amazônico, a partir das iniciativas estabelecidas junto ao PPA, especialmente, relacionadas as que atendiam à circulação e o escoamento da produção.

Eixos como Arco Norte, Madeira-Amazonas; Araguaia-Tocantins representaram uma nova reconfiguração dos fluxos econômicos na Amazônia, não somente numa perspectiva do interesse nacional, regional e/ou com o mercado externo dos países ricos, mas também, uma estratégia mais ampla de integração com os mercados da América do Sul, num redesenho, visando o fortalecimento dos blocos regionais, frente aos mercados globais.

No setor de transportes, o projeto previu a melhoria da BR 364 (Cuiabá - Porto Velho) e de parte da BR 163 (Cuiabá - Alta Floresta/MT), bem como, a reconstrução do trecho da BR-119, que liga Porto Velho a Manaus, que até a atualidade, encontra-se pavimentada nos trechos entre Porto Velho (RO) a Humaitá (AM), intransitável durante todo o trecho até Manaus no período da estação chuvosa. A referida rodovia corta extensa região, onde encontram-se reservas indígenas e é palco de conflitos constantes.

No eixo do Arco Norte foi prevista a construção da rodovia BR 174, que liga a cidade de Manaus à Venezuela, visando o setor de exportação de produtos industrializados produzidos na ZFM e escoamento da produção de grãos, minérios, madeira, ao mercado exterior. Na atualidade, a referida rodovia encontra-se totalmente pavimentada.

Foram projetados ainda, no Avança Brasil, a construção das rodovias: BR 230 (Marabá - Itaituba, no Estado do Pará), a BR 156 (Macapá - Oiapoque, no Estado do Amapá) e a BR 317 (Rio Branco - Assis Brasil, no Estado do Acre, na tríplice fronteira com a Bolívia e o Peru).

Com relação as Hidrovias, foram previstas as Hidrovias do Araguaia - Tocantins e na região do Madeira - Amazonas. A Hidrovia do Madeira - Amazonas visava o transporte de cargas, da cidade de Porto Velho ao porto de Manaus, e de lá, para o mercado exterior europeu.

O transporte de cargas foi previsto para ser realizado via grandes embarcações ("chatas"), que transportam até 6 mil toneladas.

O transporte via Hidrovia, previu a navegação com cargas da produção da agropecuária, especialmente, com soja e milho, do eixo Oeste, do Estado do Mato Grosso, do Centro Oeste e de Rondônia. Para a instalação da Hidrovia ainda foi projetado a construção de um terminal de contêineres em Porto Velho.

No que diz respeito ao Eixo do Arco do Norte e Madeira - Amazonas há fundados temores de que se formem dois imensos multimodais de circulação

estimulando a produção exportadora de soja a partir do cinturão já existente no cerrado, podendo atingir áreas de florestas, na ausência de medidas que façam esta expansão restringir-se às áreas já degradadas (Becker: 2000, 26). Tais temores baseiam-se na percepção de que os projetos sociais e ambientais, nos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, adicionam-se aos projetos de infraestrutura aos quais se subordinam, não apresentando uma dinâmica que lhe seja própria (ALCSELRAD, 2001, p. 75).

Quanto à geração de energia, o Avança Brasil, previu a construção de represas hidroelétricas de grande porte, em extensos territórios amazônicos, a exemplo das Hidroelétricas de Belo Monte e Altamira no Estado do Pará, as quais tinham na previsão do projeto especialmente, do abastecimento do parque da indústria do alumínio, que atende as indústrias da região Sudeste brasileira e do mercado europeu.

Junto aos projetos energéticos da bacia do Araguaia - Tocantins, ainda foram previstos a conclusão da Usina Hidroelétrica Luís Eduardo Magalhães (Lajeado), a ampliação das usinas da Serra da Mesa e de Cana Brava em Goiás, e a ampliação de Tucuruí. Projetadas ainda, a Hidroelétrica de Serra Quebrada, Estreito, Tupiratins e Peixe, todas no Estado do Tocantins, associadas a construção das eclusas de Lajeado (TO) e de Tucuruí (PA), e das linhas de transmissão de energia.

No território amazônico, foram previstas a construção dos gasodutos do Rio Urucu até Porto Velho e de Coari a Manaus. Ambos os gasodutos previam atravessar extensos territórios, relativamente intactos. Os projetos tiveram como intuito levar Gás Natural Veicular (GNV) e Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), aos polos da indústria da ZFM e em Porto Velho, visando especialmente, o barateamento dos custos de produção das indústrias instaladas naquelas localidades.

Mapa 26 - Localização dos Projetos dos Gasoduto do Eixo Madeira - Amazonas



Fonte: (Brasil, 2009)

Mapa 27 - Localização dos Projetos dos Gasoduto do Eixo Madeira - Amazonas



Fonte: (Brasil, 2009)

À época, estudiosos das desigualdades regionais ao analisarem os conteúdos do I e II PPA, avaliaram os efeitos possíveis a serem gerados, como o aprofundamento das desigualdade e disparidades regionais, sobretudo, porque ambos os planos plurianuais, atendiam a uma política da agenda do mercado externo, conjugada com interesses da elite econômica brasileira.

Mas seus objetivos enunciados, de integração nacional e redução das disparidades regionais, não serão alcançados, pois a ênfase do programa é em obstruir os gargalos (missing links) de infraestrutura para escoar a produção, basicamente de commodities agrícolas e minerais. Neste sentido o programa pode aprofundar as desigualdades entre as regiões ao apenas sancionar os fluxos econômicos das áreas eleitas pelo processo de globalização, (BRANDÃO, 2001)

Os eixos, na verdade, se constituem em mais um ardil, uma crueldade, mais um ilusionismo de política de desenvolvimento regional. São incursões quase que retilíneas para resolver problemas de dinamização de exportações. Para quê? Melhorar o emprego? Distribuição de renda? Não. Para resolver problemas que eles mesmos criaram com a política neoliberal de comércio exterior (CANO, 2001)

Com a conjunção dos projetos de infraestrutura, associados à abertura de novas cadeias produtivas e à expansão e consolidação das já existentes, surgiram novas pressões e impactos sobre as áreas da floresta Amazônica, bem como, sobre os aglomerados urbanos.

[...] o processo de urbanização na Amazônia ocorreu de forma tão rápida e caótica, que entre 1991 a 2000, a população da Amazônia cresceu 23,95%, originando o fenômeno da macrocefalia das capitais. Boa Vista detém 61,82% da população de Roraima; Macapá 59,42% da população do Amapá; Manaus 49,41% da população do Amazonas; e Rio Branco 45,36% da população do Acre. Consequências: reproduzem-se na Amazônia os problemas urbanos de outras regiões do país; más condições sanitárias, desemprego, marginalidade, violência, criminalidade e danos ambientais (VIANA; SILVA; DINIZ, 2001, p. )

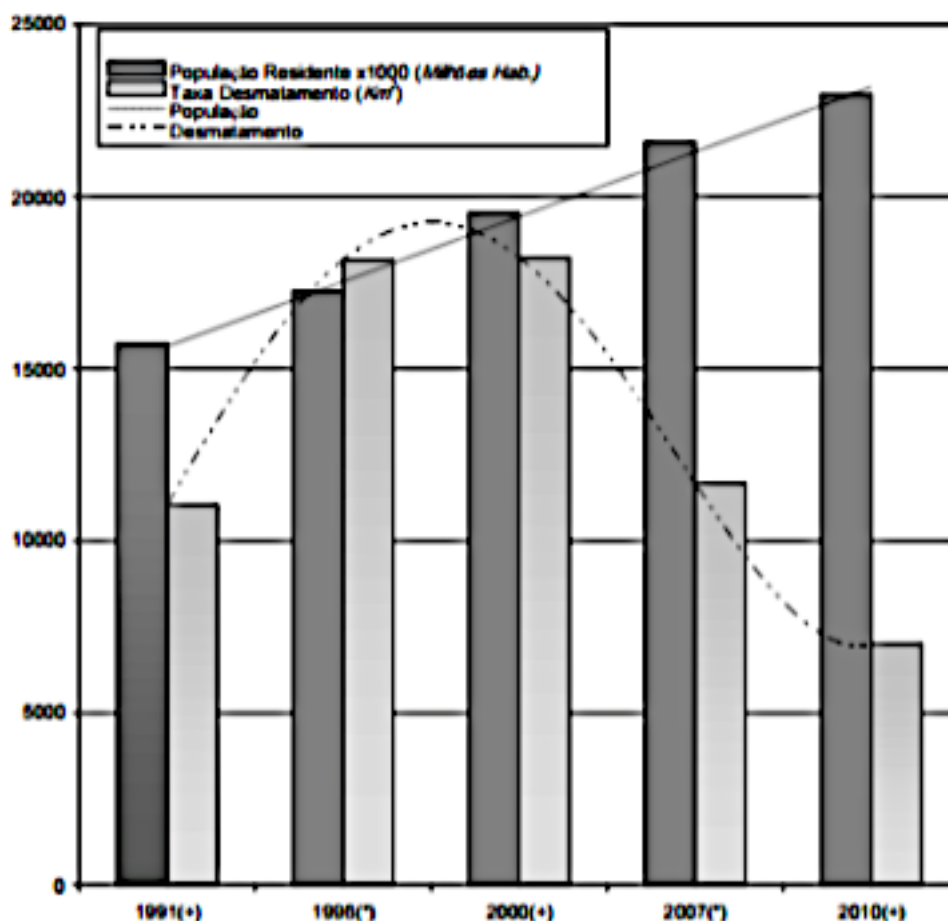
A valoração das atividades econômicas ligadas à agropecuária, mineração, infraestrutura energética e exportação de commodities, provocaram o aumento do desmatamento e da população pressionando sobre as áreas protegidas.

Os instrumentos legais que estabelecem a proteção das unidades de conservação, bem como a sistemática estabelecida na instalação de novos empreendimentos poluidores, ou que, porventura, possam gerar impactos ambientais, como os Estudos e Relatórios de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), previstos através de dispositivo constitucional, não foram suficientes para conter o avanço da fronteira de expansão econômica na Amazônia.

As novas fronteiras são constituídas e "comandadas por uma dinâmica regional endógena, caracterizada por uma maior diversidade de atores locais com capital

privado, pela migração predominantemente intra-regional e por uma economia regional mais diversificada" (INPE, 2012).

Gráfico 02: Evolução histórica do desmatamento (km<sup>2</sup>) e da População Residente (milhões de habitantes) na Amazônia Legal.



Fonte: (INPE, 2012)

Mesmo o Estado não tendo conseguido equacionar, os conflitos socioambientais já existentes, fruto dos períodos anteriores, novos conflitos aprofundaram as desigualdades regionais, via volume de investimentos despendidos no período dos planos Brasil em Ação e Avança Brasil.

Mediante a uma nova configuração territorial, da frente de expansão direcionada para a Amazônia, novamente foi gerado desmatamento, povoamento acentuado, abertura de frentes para à agropecuárias e mineradoras. Valores ambientais de sustentabilidade não foram considerados como requisitos aos projetos de infraestrutura.

Pode-se considerar que a política engendrada pelo Estado federal atingiu os objetivos e algumas metas previstas para essa região, deixando também suas marcas impressas no território, as marcas do processo histórico vivido na região: para a exportação. Mas é impossível esconder os custos sociais e ambientais deste processo, os quais jamais foram mensurados, embora tenham sido estudados por Hébette e Moreira (1996) e Kotscho (1981), entre outros, em sua relação políticas/resultados, quando revelaram a situação social das áreas rurais amazônicas: terras indígenas invadidas, expulsão e mortes na luta pela terra, concentração fundiária, crescimento da periferia das cidades (MELLO, 2006, p. 299).

### 5.2.3 III Plano Plurianual (2004-2007) - Plano Brasil de Todos

O primeiro ano da gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (LULA), em matéria de política macroeconômica, com o controle e combate à inflação e a manutenção de elevada taxa de juros e valorização cambial, manteve as orientações do governo anterior de FHC. Em busca da manutenção do equilíbrio econômico iniciou discussões em matéria de reformas tributárias e previdenciárias.

O mundo vivia sob a pressão do aumento do preço do barril de petróleo e o fantasma da Guerra entre EUA e Iraque. Neste cenário, o Brasil havia diminuído as importações e recuperado os preços para a exportação dos produtos agrícolas, em especial, da soja no mercado exterior.

Este cenário do início da gestão teve a intenção da manutenção do equilíbrio econômico e da credibilidade do país frente aos mercados. Entretanto, anunciou para o período de 2004 a 2007, as diretrizes do III Plano Plurianual, instituído pela Lei n. 10.933, de 11 de agosto de 2003, chamado de Plano Brasil de Todos, com investimentos na ordem de R\$ 191,4 bilhões, voltados para as áreas definidas como prioritárias: transporte, energia elétrica, infraestrutura hídrica, habitação e saneamento.

O Plano Brasil de Todos previa reformas estruturais para a sociedade brasileira, através da seleção de programas prioritários na área social, investimentos em infraestrutura para garantir e sustentar o crescimento econômico e com a inovação de uma gestão participativa da sociedade civil, na formulação das estratégias do plano. Propagou ainda, o equilíbrio dos interesses públicos e privados, promovendo a adequação e estruturação da produção competitiva, equacionando os desequilíbrios

regionais e sociais.

Anunciou as estratégias do Plano assentados em três mega objetivos: a inclusão social e redução das desigualdades sociais; crescimento com geração de emprego e renda, ambientalmente sustentável e redutor de desigualdades regionais; promoção e expansão da cidadania e fortalecimento da democracia (BRASIL, 2003).

Para tanto, estabeleceu cinco dimensões, que tiveram prioridade para a definição de programas: 1) social (políticas de transferência de renda com programas como o Bolsa Família, valorização do salário mínimo e apoio a agricultura familiar); 2) democrática; 3) econômica; 4) regional; e 5) ambiental. O Plano Brasil de Todos previu o crescimento econômico, através da ampliação de emprego e renda, e para tanto distribuiu as ações em grupos:

- [...] ii. coordenação e estímulo governamental aos investimentos em expansão, modernização e agregação de valor a bens e serviços nacionais. Para isto objetiva-se fomentar polos ou arranjos produtivos locais, fortalecer as grandes empresas nacionais, apoiar as pequenas e médias empresas e atrair investimento direto estrangeiro;
- iii. fortalecimento da infraestrutura econômica por meio de investimentos e modernização dos setores de energia, transporte, telecomunicações, saneamento e recursos hídricos, buscando ampliar a oferta, melhorar sua qualidade e reduzir os custos, de modo a elevar a competitividade sistêmica nacional e reduzir o custo Brasil;
- iv. através de um sistema nacional de inovação, fortalecer a educação e capacitação dos trabalhadores e as atividades nacionais de inovação, com uma política de ciência e tecnologia que tria ampla articulação com as demandas de inovação do setor produtivo e com as políticas industriais, buscando-se maior integração entre empresas e universidades e institutos de pesquisa. Isto deveria ocorrer também nas áreas de fronteira, como biotecnologia, química fina, microeletrônica e novos materiais;
- [...] vi. Diversificar e ampliar a pauta de comércio exterior dos mercados internacionais (MPOG, 2003).

Na dimensão regional, seriam priorizadas as potencialidades do Nordeste e Norte brasileiro, onde estabeleciam, ao menos nos planos e programas previstos, que o determinante da ordenação territorial, não poderia advir tão somente, das imposições do mercado, mas também, dos arranjos produtivos locais, com a valorização das potencialidades regionais.

Para tanto, seria criada uma política institucional e administrativa, através de



estratégias, voltadas para o estabelecimento de agências regionais, incentivos, visando em especial, a integração regional com a redução das desigualdades.

A integração regional foi compreendida, como a necessidade de tornar as regiões competitivas, "o que implicava uma estratégia de fortalecimento e de integração das logísticas de infraestrutura na América do Sul, na construção progressiva de um destino comum para o Continente" (MPOG, 2003). Neste sentido eram imperativos investimentos na infraestrutura regional em transporte, energia, telecomunicações e recursos hídricos.

Em matéria ambiental, a estratégia se concentrava em maximizar o crescimento econômico, com o mínimo impacto ambiental, através de ações que valorizassem o manejo sustentável, garantindo-se a preservação, conservação e recuperação ambiental.

A dimensão sustentável dizia respeito, ao estabelecimento de pactos que garantissem um novo padrão de produção e consumo, combatendo o desperdício, valorizando empresas que se enquadrassem na concepção da responsabilidade ambiental e o fortalecimento das organizações ambientais, públicas e privadas.

Outras dimensões foram eleitas no Plano Brasil de Todos, porém as dimensões econômicas, regionais e ambientais foram estruturantes, no que se refere as políticas de investimentos direcionadas para a Amazônia.

O governo planejava combinar o crescimento dos investimentos em infraestrutura, com elevado grau de produtividade, acelerando o ritmo da expansão produtiva, orientando o setor privado, quanto as prioridades governamentais, dentre elas: a conquista de novos mercados externos, aumento das exportações, utilização de novas tecnologias, evitando-se assim, impactos negativos do setor produtivo.

Logo no início da execução do Plano Brasil de Todos, o governo Lula tinha um grande desafio: o estabelecimento da expansão das atividades produtivas, com uma política competitiva, conjugadas com o processo de globalização, a implantação de obras de infraestrutura e projetos sociais e o atendimento de uma agenda política que

privilegiava a racionalidade ecológica.

Esta conjugação de uma competitividade produtiva, associada a racionalidade do discurso de desenvolvimento sustentável, era um desafio para o governo, equacionando atores e interesses diversos, muitos antagônicos, quando da escolha dos projetos de infraestrutura.

Ao final dos dois primeiros anos de governo, o desempenho econômico se mostrava aquém do programado pelo PPA e o governo mantinha a grande expectativa da sociedade brasileira em governar "para todos". Mediante as taxas de investimentos e crescimento baixas e a desconfiança do mercado, foi lançado no início do ano de 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que tinha como objetivo "o apoio para a consecução das metas de investimentos em infraestrutura e para desenvolvimento econômico e social" (MPOG, 2007).

#### 5.2.3.1 O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC I)

O PAC deveria ampliar em quatro anos (2007 a 2010), investimentos em infraestrutura, nas áreas de transporte, energia, saneamento, habitação e recursos hídricos, na ordem de R\$ 503,9 bilhões, provenientes do orçamento da União, de investimentos de empresas estatais, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e da Petrobrás bem como, investimentos da iniciativa privada.

Para à atração da iniciativa privada para os investimentos, em obras de infraestrutura do PAC, o governo previu a possibilidade das operações de parceria, entre o setor público e o privado, através dos contratos de concessão, firmados com o empreendedor privado, para o uso e exploração econômica do empreendimento, quando o mesmo se encontrasse em operação.

Tem-se como exemplos, as concessões realizadas para a exploração de rodovias, via cobrança de pedágio; a comercialização da energia elétrica gerada pelas usinas hidroelétricas; utilização de hidrovias, dentre outras.

As metas definidas no PAC, concentraram-se num conjunto de investimentos, divididos em três eixos estruturantes:

(a) Infraestrutura Logística, envolvendo a construção e ampliação de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias; (b) Infraestrutura Energética, correspondendo à geração e transmissão de energia elétrica, produção, exploração e transporte de petróleo, gás natural e combustíveis renováveis; (c) Infraestrutura Social e Urbana, englobando saneamento, habitação, metrô, trens urbanos, universalização do progresso Luz para Todos e recursos hídricos (MPOG, 2007)

A infraestrutura deveria estar diretamente associada ao crescimento econômico, meta apontada e perseguida nos planos anteriores, porém o PAC trouxe um discurso diferenciado, associado à dimensão social.

As obras de infraestrutura foram justificadas sob argumentação da necessidade de aceleração do crescimento de uma economia competitiva frente aos demais mercados; em aumentar os postos de trabalho; reduzir as disparidades regionais, garantindo-se empregabilidade em todas as regiões; e obras que observassem os princípios da racionalidade do discurso ambiental, com obras e empreendimentos que diminuíssem os impactos ambientais.

Mediante as metas concentradas em infraestrutura logística, energética, social e urbana, o BNDES assumiu a liderança como principal agente financiador da estratégia de crescimento econômico no PAC I, onde reuniu uma carteira de 503 projetos, que somados, representaram investimentos na ordem de R\$ 327 bilhões (figura abaixo).

Com isso foi previsto um grande pacote de obras em todas as regiões brasileiras, em áreas prioritárias e estruturantes para o desenvolvimento econômico, com infraestrutura logística, energética, social e urbana, tendo como exemplos: rodovias, hidrovias, refinarias, indústria petroquímica, naval e nuclear, hidrelétricas, aeroportos, esgotamento sanitário, habitação, saúde, educação, dentre outras.

O Brasil durante as décadas anteriores, em matéria de planejamento governamental, não havia passado por experiências de tamanha envergadura.

Desta carteira de projetos, o montante destinado à logística de infraestrutura energética, com recursos públicos, foi o mais expressivo, na ordem de R\$ 137.240 bilhões, para o respectivo eixo, representante de 77%, dos recursos da carteira.

Tabela 12: Carteira de Projetos - Financiamento pelo BNDES (PAC 2007-2011)

EIXOS	TIPO DE PROJETO	Nº de Projetos	PAC: Investimento Total*	Participação do BNDES*	Desembolso em 2011*
<b>Energia</b>	Categoria na qual se concentram 77% dos recursos da carteira, em especial os projetos de geração e transmissão de energia elétrica e petróleo e gás.	310	258.811	137.240	14.763
<b>Logística</b>	Compreende 94 projetos em rodovias, ferrovias e marinha mercante.	94	49.888	31.314	3.600
<b>Infraestrutura social e urbana</b>	Destaque para os financiamentos a saneamento, urbanização e transporte metroviário;	85	18.462	10.667	1.447
<b>Administração pública</b>	Com relação ao ano de 2010, a carteira de financiamento e os desembolsos cresceram, respectivamente, 14% e 18%.	14	196	166	18
<b>TOTAL</b>		<b>503</b>	<b>327.357</b>	<b>179.387</b>	<b>19.827</b>

Fonte: Base BNDES, (VERDUM, 2012, p.07)

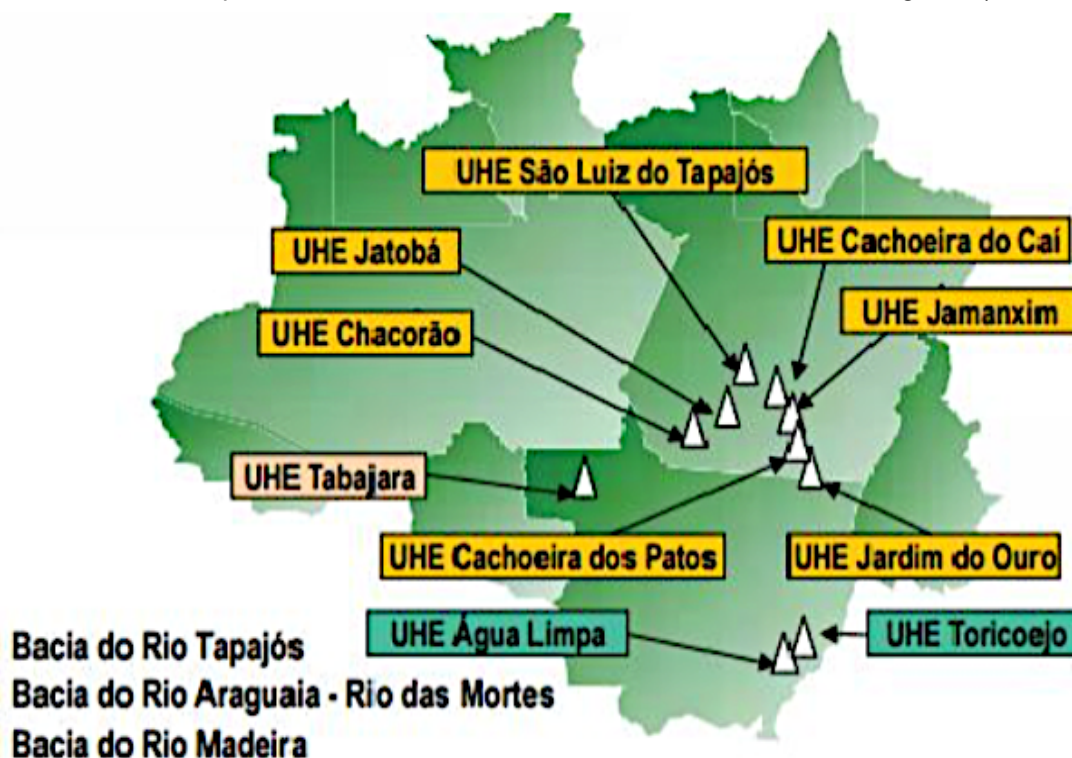
Considerando-se, as metas de redução das disparidades econômicas e de integração regional, mediante a compreensão de que a Amazônia é detentora de grandes reservas e produtos naturais, parte dos projetos de infraestrutura logística e energética foram destinadas à região.

Os projetos diziam respeito ao asfaltamento de rodovias, indústria naval nos portos de Manaus e Belém, construção de hidrelétricas (Belo Monte, Jirau, Santo Antônio, Teles-Pires) e transformação de importantes bacias de rios em hidrovias, para transporte de grãos, madeira e minérios.

Foram planejadas obras em todos os Estados, inclusive em empreendimentos sociais e urbanos, além daquelas consideradas de âmbito regional, envolvendo dois

ou mais Estados e interligando a infraestrutura de cada setor. O mapa abaixo exemplifica investimentos em infraestrutura energética projetados para a região Norte.

Mapa 28: Investimentos na Amazônia em infraestrutura energética (Síntese)



Fonte: (PAC/ENERGIA, 2010)

No caso do Estado de Rondônia, os projetos planejados foram relacionados com ações estaduais e regionais. Os empreendimentos concentraram-se em: infraestrutura logística, energética, social e urbana (com obras de saneamento e a habitação); aquelas relativas ao Plano de Desenvolvimento de Educação (PDE), com construção e expansão das redes públicas das escolas técnicas e de ensino superior; Territórios da Cidadania; fortalecimento do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (PRONAF); Bolsa Família, geração de empregos e o Programa Nacional de Inclusão de Jovens (PROJOVEM).

Ilustração 08: Quadro Sintético dos Investimentos do PAC para o Estado de Rondônia

<b>INVESTIMENTO TOTAL</b>	<b>R\$ 28,1 Bilhões</b>
Até 2010	R\$ 17,9 Bilhões
Pós 2010	R\$ 10,2 Bilhões

**Em R\$ Milhões**

<b>Eixo</b>	<b>Empreendimentos exclusivos</b>		<b>Empreendimentos de caráter regional</b>	
	2007 - 2010	Pós 2010	2007 - 2010	Pós 2010
<b>Logística</b>	360,4	-	53,0	-
<b>Energética</b>	12.316,7	6.560,0	3.976,5	3.600,0
<b>Social e Urbana</b>	1.206,2	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>13.883,4</b>	<b>6.560,0</b>	<b>4.029,5</b>	<b>3.600,0</b>

Não inclui Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS) 2009 e 2010 e Financiamento Habitacional Pessoa Física 2008, 2009 e 2010.

Fonte: (PAC, 2008)

Merecem destaque alguns dos empreendimentos específicos, considerando o volume de investimentos projetados, no Estado de Rondônia, a exemplo daqueles destinados a infraestrutura logística, energética, social e urbana (com obras de saneamento e a habitação).

Quanto aos empreendimentos de infraestrutura logística, os projetos foram concentrados em Hidrovias e Rodovias, num montante de R\$ 360,4 milhões. Hidrovia no rio Madeira, na cidade de Porto Velho, com a construção do terminal hidroviário do Cai N'água.

A Infraestrutura logística previa os projetos que se concentraram na construção da ponte que liga a cidade de Porto Velho a BR 319, eixo rodoviário entre os Estados de Rondônia e Amazonas, bem como, estudos de viabilidade de novas rodovias no estado, manutenção, controle de peso com colocação de balança e sinalização das existentes.

Além dos referidos projetos, no contexto regional, havia a previsão da construção da ferrovia de Integração Centro Oeste, para o escoamento de produtos

provenientes dos Estados do Mato Grosso e Goiás e da agropecuária e mineração de Rondônia.

Ilustração 09: Quadro Sintético dos empreendimentos de Infraestrutura Logística em Rondônia.



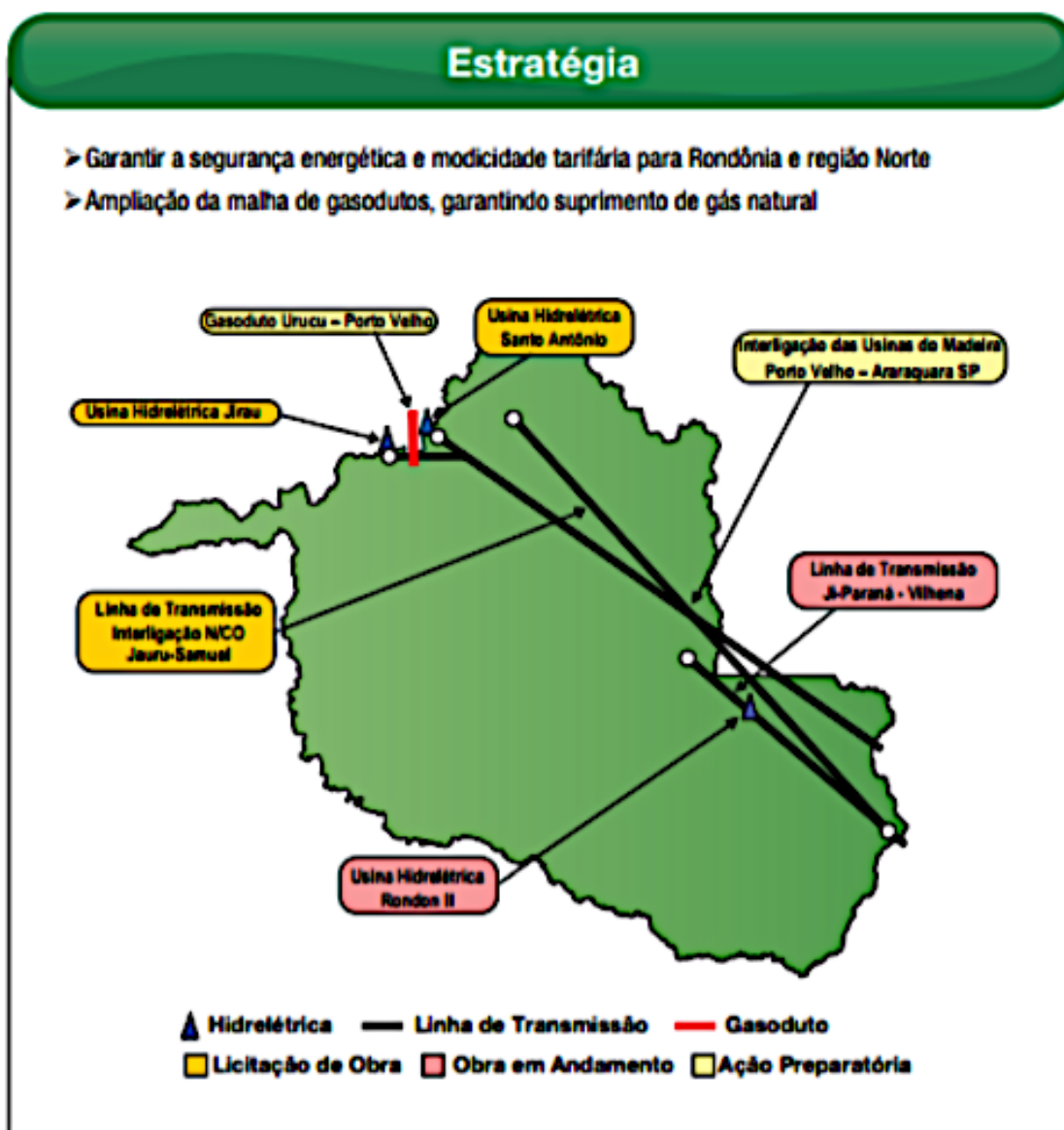
Fonte: (PAC, 2008)

Dentre os empreendimentos voltados para a Infraestrutura Energética, concentraram-se os projetos em geração e transmissão de energia elétrica e produção de gás natural.

Os projetos foram definidos visando a construção das linhas de transmissão: (a) entre as cidades de Ji-Paraná e Vilhena, unindo duas regiões do centro e sul do estado; (b) linha de transmissão interligando a cidade de Jaru à Usina de Samuel; (c)

construção das linhas de transmissão de energia, que seria gerada com a construção de usinas, entres as cidades de Porto Velho (RO) e Araraquara (SP), interligando as regiões, para o abastecimento do polo industrial no estado de São Paulo; (d) construção do gasoduto entre Urucu (AM) e Porto Velho (RO); e (e) levantamento do inventário junto a bacia do rio Aripuanã, para construção de hidroelétrica, nas regiões dos estados do Amazonas, Mato Grosso e Rondônia.

Ilustração 10: Quadro Sintético dos empreendimentos de Infraestrutura Energética em Rondônia.



Fonte: (PAC, 2008)

Foram ainda projetados os empreendimentos da infraestrutura energética na construção da hidrelétrica Tabajara, no rio Machadinho, junto ao município de



Machadinho do Oeste (RO), e a construção da Hidrelétrica Rondon II, a qual pelo projetado, estaria interligada ao Sistema Interligado Nacional (SIN), via contrato de concessão com a empresa Eletrogóes S.A. e a União, no rio Comemoração, no município de Pimenta Bueno (RO). O projeto da construção da respectiva usina concentrou-se no atendimento ao setor do agronegócio, mineração e exportação de madeira.

No entanto, dentre os de maior destaque, estão os empreendimentos relativos à construção das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau na cidade de Porto Velho, obras consideradas projetos âncoras para o estabelecimento da integração interamericana e de outros grandes projetos na região, para as quais há previsão de extensos impactos socioambientais em toda à região Amazônica e países vizinhos.

A construção das duas grandes hidroelétricas concentram-se junto ao Rio Madeira (principal e maior afluente do Rio Amazonas, à margem esquerda): UHE Santo Antônio, distante 7 km da cidade de Porto Velho, com 3580 MW potência instalada e a UHE Jirau, distante 128 km da capital, de 3900 MW de potência instalada, representando a potência total projetada em 7480 MW, que corresponde a 9% da potência nacional, com ganho de energia firme de 4255 MW e recursos estimados em R\$ 13,3 bilhões.

A construção das Usinas de Santo Antônio e Jirau, no município de Porto Velho, representam as duas maiores obras do setor de infraestrutura elétrica, previstas e referentes ao PAC I, diretamente inseridas no território de Rondônia.

O projeto de instalação das duas UHE's não somente, previu a perspectiva de geração elétrica, mas também à extensão da navegação acima da cidade de Porto Velho, através dos rios Orthon, Madre de Diós, Mamoré e Guaporé (ambos fronteiriços com a Bolívia), completando a atual hidrovia existente que vai de Porto Velho até Itacoatiara (AM).

O valor de venda da energia previsto no projeto, foi de 78,87 R\$/MWH e 70% serão vendidos para o mercado cativo, portanto, R\$ 197.648,22 por hora de consumo, e em 24 horas R\$ 4.743.557,28.

Mapa 29: Complexo Energético do Complexo do Madeira (Brasil e Bolívia)



Fonte: Autor desconhecido. Base: <http://bit.ly/1nTgC>

O projeto trouxe como justificativas pela escolha deste modelo de empreendimento, as dimensões dos custos energéticos, ambientais e sociais, do PPA Brasil de Todos, tais como: 1) a econômica - por entender que em face de abundância de recursos naturais (hídricos), os benefícios em relação a outras fontes de energia, como os combustíveis, seriam maiores; 2) a técnica – pelo fato da dominação tecnologia em construção civil pesada no Brasil; 3) a ambiental – por considerar a energia hidroelétrica renovável; e finalmente, 4) a social – a construção das hidroelétricas geraria renda e muitos empregos.

É importante considerar os impactos socioambientais de tais obras. O modelo energético brasileiro é baseado, em grande parte, em usinas hidroelétricas (UHE), 79,04% de uma potência instalada de 84.741 MW (ANEEL, 2004), com a justificativa da matriz "limpa", ou seja, por não ser poluente, e por considerar o país abundante em recursos hídricos, especialmente, a região amazônica. Contudo, essas justificativas são contestadas, em especial, quanto ao aspecto socioambiental.

a energia é um fator estruturante da sociedade atual em todos os setores e nos mais diversos aspectos da economia e da realidade socioambiental, produzindo e reproduzindo mecanismos de dominação econômica, política e social, concentrando renda, terra e poder (MORET, 2004, p.23).

Estes mecanismos de dominação econômica, política e social agravam-se, na

medida em que a inserção da Amazônia na política do mercado econômico mundial, se socorre na necessidade de grandes investimentos em infraestrutura, como os eixos energéticos, de transporte e produção, baseados na exportação de produtos primários (grãos, minérios e madeira).

Quanto ao aspecto da disponibilidade hídrica infinita, o assunto também requer cuidado, considerando-se inclusive, que fatores como desmatamento, degradação ambiental, contaminação das águas por minerais e agrotóxicos, alteração climática, dentre outros, comprometem gravemente, o acesso a recursos hídricos.

[...] 98% da água disponível na Terra são salgadas. Os 2% de água doce restantes não estão disponíveis facilmente, estando 68,9% dispostos em calotas polares e geleiras. O Brasil em matéria de concentração da disponibilidade de água ocupa o primeiro lugar do planeta, com 12% das reservas mundiais, sendo que três grandes bacias hidrográficas – Amazonas, Paraná e São Francisco, nesta ordem – respondem por 80% desse total. A região amazônica possui 40% do total dessa reserva, enquanto que o Nordeste detém somente 3% dessa reserva (VIANA; SILVA; DINIZ, 2001, p. 75)

Os conflitos socioambientais advindos dos impactos da política econômica estão diretamente ligados aos aspectos energéticos na Amazônia. Dessa forma, constata-se que os mesmos também são decorrentes, de visões discrepantes entre os interesses das empresas e aqueles da sociedade: "os interesses das empresas são vinculados à acumulação econômica e os interesses da sociedade são vinculados à melhora ou manutenção da qualidade de vida (MORET, 2004).

A frente de expansão econômica na Amazônia, via empreendimentos energéticos, vem mudando radicalmente o padrão de uso e exploração dos recursos naturais e do processo de ocupação do território, por gerar impactos de toda ordem.

Os impactos gerados se repetem, ao longo de cada novo planejamento estruturado do centro para a periferia: ocupação territorial desordenada e deslocamentos compulsórios, invasão e/ou inundação de unidades de conservação, extermínio de populações tradicionais, atração populacional para as periferias das cidades na região, conflitos fundiários, assassinatos de lideranças, além dos custos humanos generalizados, quanto à saúde e condições de acesso a qualidade de vida.

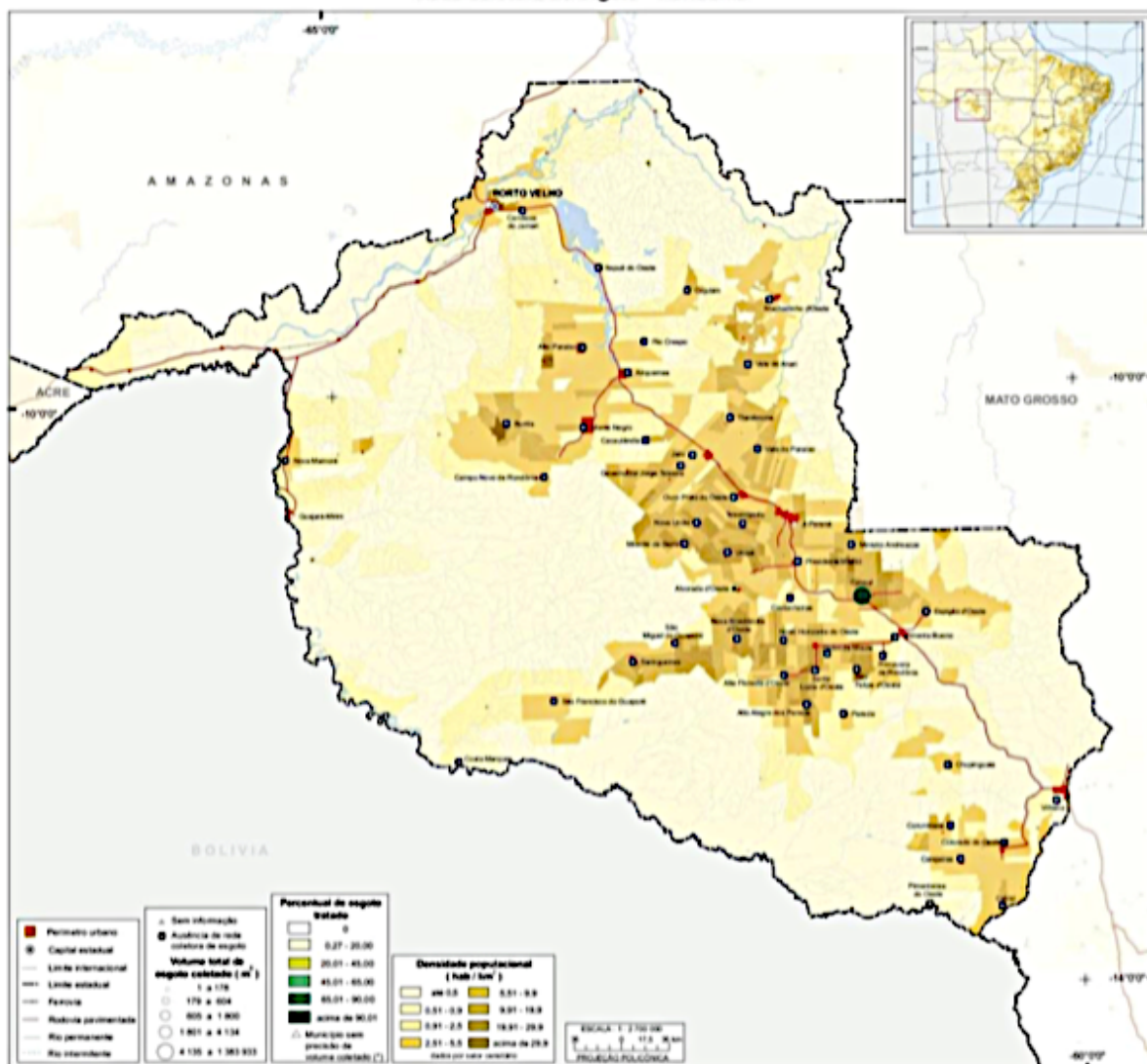
Por outro lado, foram ainda previstos pelo PAC I em Rondônia, os projetos de infraestrutura Social e Urbana, com investimentos nas áreas do Programa Luz para Todos; saneamento e esgotamento sanitário e habitação. Os recursos foram investidos nas cidades de Ariquemes, Jaru, Ji-Paraná, Porto Velho, Cacoal, Ouro Preto D'Oeste e Pimenta Bueno. Todos os municípios nominados encontram-se no eixo da BR 364 e estão diretamente ligados à cadeia produtiva do agronegócio e extração de minerais.

Foram também atendidos, municípios distantes da rodovia, mas com características produtivas similares aos demais, como Alvorada D'Oeste, Machadinho D'Oeste, Nova Brasilândia, e os municípios dos eixos das BR 425, Nova Mamoré e Guajará- Mirim e BR 429, município de Costa Marques.

Os recursos totais para saneamento em Rondônia, totalizavam o valor de R\$ 465,0 milhões. Dentre estes recursos previu-se a ampliação de sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário, em parte dos municípios situados ao longo da BR 364 (Ariquemes, Ji-Paraná e Jaru).

Segundo dados do Atlas de Saneamento 2011 do IBGE, não existiam em quase a totalidade dos 52 municípios do Estado de Rondônia, rede coletora de esgoto. Pelos dados referidos do ano de 2011, a situação se mantém, ao menos em parte, inalterada.

Mapa 30: Rede Coletora de Esgoto em Rondônia



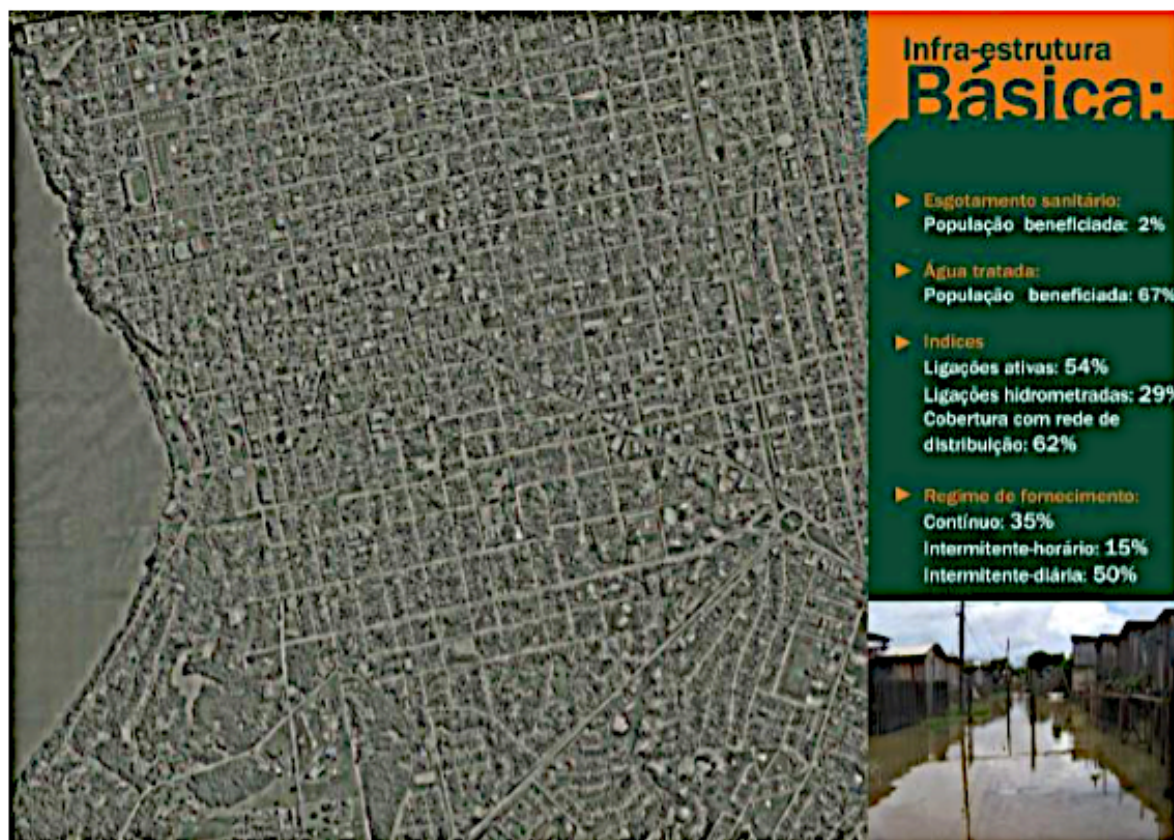
Fonte: (IBGE, 2011)

No caso específico, do município de Porto Velho, cidade mais impactada diretamente pelas obras de infraestrutura energética do PAC, o volume de investimentos projetados para obras da ampliação dos sistemas de abastecimento de água e construção e implantação do sistema de esgotamento sanitário, foi na ordem de R\$ 360.715,6 milhões, a grande maioria, dos investimentos destinados a infraestrutura de saneamento em Rondônia.

A cidade de Porto Velho, foi a mais impactada pelas obras de infraestrutura do PAC I, em todos os eixos. Contudo, a população do município 428.527 (Censo 2010), mantém a utilização alternativa de fossas sépticas e sumidouros, fossas secas, valas abertas, lançamento dos dejetos em cursos d'água, dentre outras, como solução, em

face da ausência total de rede de esgotamento sanitário, conforme verificado pelo quadro abaixo:

Ilustração 11: Infraestrutura Básica - Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário - Porto Velho



FONTE: (SEMUR, 2009)

As obras previstas de infraestrutura em saneamento para Porto Velho é objeto de questionamento quanto a irregularidades nos procedimentos licitatórios. Conforme dados do Tribunal de Contas da União (TCU), segundo a auditoria e parecer do daquele órgão, em decisão proferida através dos Acórdãos: TC 009.360/2010-7, 2.572/2010, 3.131/2011 e 350/2014- TCU - Plenário TC 017.688/2011-6 Acórdão 1.997/2011-TCU - Plenário, os mesmos apontam:

A obra licitada pelo governo do Estado de Rondônia contemplava dois terços do espaço urbano da cidade, prevendo a execução, dentre outros serviços, de mais de 850 mil metros de redes coletoras e duas estações de tratamento de esgoto. De acordo com a última documentação apresentada ao Tribunal de Contas da União (TCU), o projeto de engenharia e a obra estavam orçados em R\$ 740.798.863,03, dos quais a União participaria com cerca de R\$ 400 milhões, por meio de quatro contratos de repasse (226.561-68, 296.770-66, 228.681-52 e 226.560-54, sendo este último relativo ao projeto). Todavia,

estes valores devem ser alterados, uma vez que o projeto de engenharia que o Estado se comprometeu a ajustar ainda não está concluído. Principais achados do TCU: O Tribunal detectou indícios de irregularidades graves que ensejaram a recomendação de paralisação (IG-P) das obras. Verificou-se que a contratação do sistema foi feita com o projeto básico ainda em elaboração, por meio de um certame com graves indícios de direcionamento, sem parcelamento das obras em lotes, embora viável, e ainda com sobre preço de R\$ 120 milhões (cerca 20% do valor total do contrato). Em setembro de 2010, após a deliberação do Acórdão 2.572/2010-TCU - Plenário, que adotou medida cautelar suspendendo a liberação de recursos da União (OGU), a obra foi paralisada. No Congresso Nacional, a Comissão Mista de Orçamento, acatando a solicitação do gestor, do representante da Casa Civil, do Governo do Estado de Rondônia e também do Governo eleito daquele Estado para o quadriênio 2011-2014, propôs que o Contrato nº 083/PGE-2009 não fosse incluído no Anexo VI da LOA 2011 (Quadro Bloqueio), cabendo ao gestor, entretanto, dar cumprimento às determinações do TCU. Em razão dos referidos indícios de irregularidade, o TCU decidiu determinar à Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral (SEPLAN) do Governo do Estado de Rondônia que, caso tivesse interesse em contar com o aporte de recursos federais para a obra, anulasse as Concorrências 042/2008/CPLO/SUPEL e 009/2009/CPLO/SUPEL e, por consequência, o Contrato nº 083/PGE-2009. Também se determinou à SEPLAN que fosse concluído o adequado projeto básico da obra, com todos os elementos exigidos pelos normativos aplicáveis, e que fosse realizado novo procedimento licitatório sem os vícios identificados no primeiro. Ao Ministério das Cidades e à Caixa Econômica Federal, o TCU determinou que a transferência de recursos federais destinados à execução das obras do sistema de esgotamento sanitário de Porto Velho/RO deve estar condicionada ao cumprimento, por parte do Governo do Estado de Rondônia, dos itens anteriores [...] (TCU, 2011).

No que se refere as obras em infraestrutura social destinadas à Habitação em Rondônia, o relatório sobre as estratégias adotadas no Estado, estabeleceu o montante do investimento no valor de R\$ 319,9 milhões, considerando: 1) melhoria das condições de vida da população, antecipando medidas para neutralizar os impactos urbanos da implantação das usinas do Rio Madeira; 2) recuperação de igarapés e erradicação de palafitas; 3) Drenagem e controle de malária em Porto Velho, Candeias do Jamari, Cujubim, Machadinho D'Oeste e Nova Mamoré.

Foram destinados recursos para os municípios de Alta Floresta, Ariquemes, Cacoal, Costa Marques, Guajará-Mirim, Jaru, Nova Brasilândia, Ouro Preto e Pimenta Bueno. Em Porto Velho, os recursos deveriam ser destinados à construção de obras visando a erradicação de palafitas, nas regiões, consideradas áreas de risco, Santa Bárbara, Igarapé Grande, nos Bairros Mariana e Marcos Freire, uma vez que a precariedade habitacional e o adensamento excessivo (mais de três pessoas por cômodo), em conjunto com os dados levantados, apontavam um acentuado déficit habitacional, proveniente de planos anteriores, equivalente a 19.222 domicílios. Do

total dos 85.692 domicílios existentes, 75% eram consideradas semi-inadequadas (Fundação João Pinheiro, 2009).

O PAC I previu para a cidade de Porto Velho, o montante na ordem de R\$ 46,122 milhões, considerando tratar-se de município inserido na área de influência direta dos demais projetos de infraestrutura. Os recursos relativos a infraestrutura social e urbana teria dotação e gestão a partir do Ministério das Cidades, com intervenção direta da Caixa Econômica Federal (CAIXA) em cada unidade da federação.

Conjuntamente com o PAC I, como parte integrante do PPA (2007-2010) foi lançado o Plano Amazônia Sustentável (PAS-2008), que teve como concepção central orientar ações estratégicas, via planos sub-regionais, com a participação e contribuições advindas dos governos estaduais e de consultas públicas, no que se refere as metas do desenvolvimento econômico nacional, equalizadas com as demandas e problemas regionais, no âmbito da complexidade amazônica.

Foi criada uma comissão interministerial, formada pelos Ministérios da Integração Nacional, do Meio Ambiente, do Planejamento, Orçamento e Gestão e pela Casa Civil da Presidência da República, para o auxílio e a compatibilização das propostas elaboradas no PAS, com especial atenção à articulação com os estados e metas e planos propostos junto ao PPA.

Os objetivos do PAS eram fruto das discussões, em torno do acúmulo das experiências vivenciadas, quanto a necessidade em considerar-se a questão ambiental, como um valor inerente aos planos, metas e projetos, a serem executados em todo o território.

Assim foram elencados objetivos que contemplavam: a promoção do desenvolvimento sustentável valorizando-se a diversidade sociocultural e ecológica existente; redução das desigualdades regionais; ampliação da participação democrática; fortalecimento das relações da sociedade civil e demais atores em vários âmbitos; garantia da soberania, integridade e interesses nacionais; fortalecimento das economias com os países sul-americanos; combate ao desmatamento; recuperação



de áreas degradadas; regularização fundiária; ampliação de créditos das cadeias produtivas sustentáveis; pesquisa científica e tecnologia considerados o conhecimento local e as populações, diminuição de impactos das obras, dentre outros.

O PAS representou um marco importante, quanto a tentativa da sociedade, em implantar e inserir concepções, em observância a complexidade socioambiental amazônica. As ações governamentais na Amazônia, nos âmbitos regionais e nacional deveriam considerar a complexidade de tal território, e caminhar na busca em compatibilizar e conjugar as políticas de desenvolvimento econômico com a preservação ambiental.

"As diretrizes enumeradas pelo Plano Amazônia Sustentável, embora pareçam estar de acordo com seus objetivos explícitos, demonstram como a busca de um consenso entre atores que fazem uso de diferentes racionalidades e têm interesses distintos na região é um desafio complexo" (QUINTSLER; BOHRER; IRVING, 2011, p. 13).

#### 5.2.3.2 Os Planos Plurianuais dos Governos Lula e Dilma

No último ano do PPA foram apontadas e diagnosticadas diversas dificuldades para a implantação do PAC I, considerando lentidão da máquina pública, especialmente no âmbito, dos Estados e Municípios, os quais demandavam projetos em diversas áreas: problemas com licenciamento ambiental e procedimentos licitatórios, representando ao final do período de execução do plano, contratos executados parcialmente ou paralisados, aguardando a superação de alguma dificuldade técnica burocrata a ser vencida.

A avaliação governamental das políticas econômicas implantadas do Plano Brasil de Todos, era positiva, mesmo considerando a necessidade de ajustes fiscais e orçamentários, diante da nova reorganização econômica fruto de uma nova crise mundial e a necessidade de contenção de gastos internos para a manutenção do equilíbrio monetário.

Com este cenário, a necessidade em dar andamento mais célere as obras iniciadas, superar dificuldades na execução das obras de infraestrutura e acelerar o crescimento econômico brasileiro, novas propostas para a infraestrutura foram (re)

editadas.

Segundo o Balanço do PAC para o período 2007-2009, publicado em fevereiro de 2010, a execução orçamentária e financeira mostra que os investimentos financeiros totais destes anos correspondem a 63,3% do previsto no orçamento. As ações concluídas representaram 40,3% (R\$ 256,9 bilhões) do valor previsto pelo PAC até 2010 (R\$ 638 bilhões). Destas ações concluídas o maior percentual foi observado no grupo Habitação e Saneamento, que realizou 66,4% (R\$ 138,2 bilhões) do previsto para esta área, ao passo que os eixos de Logística, Energia e Social - Urbano concluíram 27,8% do previsto (MPOG, 2010, apud KON, 2010, p. 333/334).

Assim foi lançado o PPA para o exercício dos anos 2008-2011, através da Lei 11.653, de 07 de abril de 2008, que previu a "elevação dos investimentos públicos aliada à contenção do crescimento das despesas correntes primárias" (art. 3) e a prioridade do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

Das ações prioritárias do PAC, os programas e ações se mantiveram concentrados em investimentos voltados para a Infraestrutura Logística, Energética, Social e Urbana, com a ampliação de aeroportos, malhas viárias, portos, indústria petroquímica, saneamento ambiental, habitação, gasodutos, usinas hidrelétricas, dentre outras.

Tabela 13: Previsão de Investimentos PAC em Infraestrutura por Região (bilhões R\$)

Região	Logística	Energia	Infra-estrutura Social e Urbana	Total
Norte	6,3	32,7	11,9	50,9
Nordeste	7,4	29,3	43,7	80,4
Sudeste	7,9	80,8	41,8	130,5
Sul	4,5	18,7	14,3	37,5
Centro-Oeste	3,8	11,6	8,7	24,1
Nacional (*)	28,4	101,7	50,4	180,5
<b>Total</b>	<b>58,3</b>	<b>274,8</b>	<b>170,8</b>	<b>503,9</b>

(MPOG, 2008)

No caso do Estado de Rondônia foram mantidos e previstos investimentos em infraestrutura logística, energética e social urbana, sem em muito alterar a configuração do PPA anterior, bem como do PAC I. Desta forma, foram previstas as

ações continuadas e novas configurações na adequação de travessia urbana dos municípios de Ji-Paraná, Pimenta Bueno, Presidente Médici e Ouro Preto; construção de Ponte sobre o Rio Madeira - Distrito de Abunã (Porto Velho) - na BR-364; construção de trecho rodoviário no entroncamento com a BR 429 no município de Costa Marques; implantação de Gasoduto Urucu-Porto Velho; implantação de Sistema de Transmissão Jauru-Samuel; implantação da Usina Hidrelétrica Rondon II, bem como, das Usinas de Santo Antônio e Jirau.

Em análise do PPA seguinte (2012-2015), observa-se que os mesmos tiveram, em geral, os mesmos objetivos, quanto à manutenção de um cenário dos programas governamentais do Governo Lula, que apostava na aceleração do crescimento do país, resgatando o papel do Estado como indutor do desenvolvimento.

Ainda no último ano da gestão do governo Lula, foi lançando o PAC II que previa investimentos na ordem de R\$ 1,59 trilhões de reais, nas mesmas áreas de investimentos do programa anterior, com a expansão de alguns programas específicos, ligados a habitação, energia e infraestrutura logística.

O cenário do Estado de Rondônia foi alterado, em especial, quanto aos investimentos em infraestrutura logística, energia e em programas voltados à habitação, saneamento e mobilidade urbana. Compreende-se que as alterações sofridas dizem respeito ao alargamento do setor produtivo, voltado para a exportação, que exigia novas vias para o escoamento da produção e interligação dos territórios.

Ilustração 12: Investimentos do PAC 2 em Rondônia

<b>INVESTIMENTO TOTAL</b>	<b>R\$ 29,89 bilhões</b>
2011 a 2014	R\$ 27,65 bilhões
Pós 2014	R\$ 2,24 bilhões

Investimento em R\$ milhões

Eixo	Empreendimentos exclusivos		Empreendimentos de caráter regional**	
	2011 a 2014	Pós 2014	2011 a 2014	Pós 2014
<b>Transportes</b>	1.606,29	-	330,92	-
<b>Energia</b>	16.803,90	1.775,25	7.641,04	-
<b>Cidade Melhor*</b>	575,94	346,93	-	-
<b>Comunidade Cidadã</b>	45,58	-	-	-
<b>Minha Casa, Minha Vida*</b>	357,88	45,11	-	-
<b>Água e Luz para Todos*</b>	286,55	75,63	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>19.676,14</b>	<b>2.242,92</b>	<b>7.971,96</b>	<b>-</b>

Fonte: (MPOG, 2012)

Se compararmos o quadro de investimentos do PAC 1, o valor total era de R\$ 28,1 bilhões de reais, enquanto, que o do PAC II, foi na ordem de R\$ 29,89 bilhões, portanto, R\$ 1,79 bilhões a mais. Destes valores os aportes em investimentos, estiveram concentrados, especialmente, em infraestrutura energética e logística.

Em matéria de infraestrutura energética, o PAC I havia destinado o valor na ordem de R\$ 12.316,7 bilhões de reais em empreendimentos exclusivos, mais R\$ 3.600,00 bilhões de reais em ações regionais. Neste novo contexto do PAC II foram destinados os valores na ordem de R\$ 16.803,89 bilhões de reais em empreendimentos exclusivos, mais R\$ 7.641,04, para ações regionais em infraestrutura energética, totalizando R\$ 18.579,15 bilhões, como aponta o quadro abaixo:

Ilustração 13: Infraestrutura Energética PAC II – Rondônia

**Investimento em R\$ milhões**

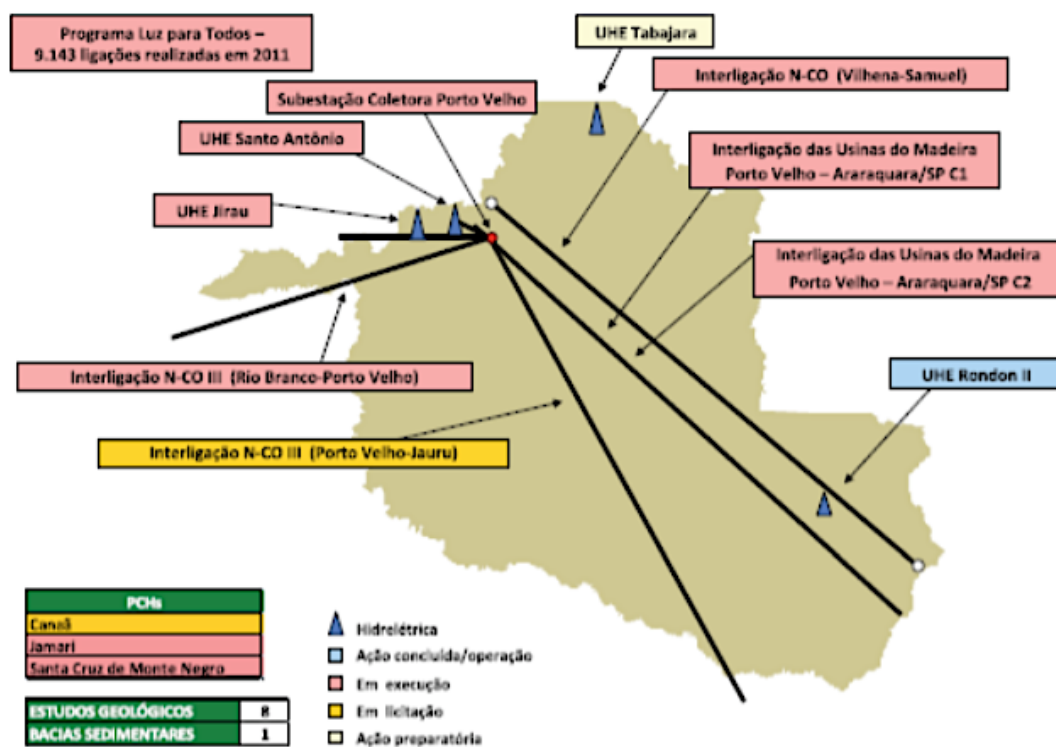
Tipo	Empreendimentos exclusivos		Empreendimentos de caráter regional	
	2011 a 2014	Pós 2014	2011 a 2014	Pós 2014
<b>Geração de Energia Elétrica</b>	16.207,18	1.775,25	2,23	-
<b>Transmissão de Energia Elétrica</b>	596,71	-	7.005,68	-
<b>Petróleo e Gás Natural</b>	-	-	172,13	-
<b>Combustíveis Renováveis</b>	-	-	-	-
<b>Geologia e Mineração - CPRM</b>	-	-	461,00	-
<b>TOTAL</b>	<b>16.803,89</b>	<b>1.775,25</b>	<b>7.641,04</b>	<b>-</b>

Fonte: (PAC, 2012)

Os tipos de empreendimentos exclusivos concentraram-se em geração de energia das Usinas Hidrelétricas de Rondon II, Santo Antônio, Jirau e Tabajara e para as PCH's Canaã, Jamari e Santa Cruz de Monte Negro, bem como, para a transmissão de energia, da interligação N - CO (Vilhena - Samuel) e Madeira - Porto Velho - Araraquara (SE Coletora Porto Velho).

Os empreendimentos regionais concentraram-se em: 1) Levantamentos e estudos de geologia, de mineração, hidrogeológicos, geoquímicos e levantamento da geodiversidade do ordenamento territorial; 2) Inventário de geração de energia na bacia do rio Aripuanã; 3) Pesquisa exploratória em petróleo e gás bacia sedimentar do Parecis; 4) Linhas de transmissão da interligação Madeira - Porto Velho - Araraquara (circuito 1 e 2); 5) Interligação N-CO II Porto Velho - Jauru e Rio Branco - Porto Velho). Todos os projetos considerados exclusivos e regionais, encontravam-se quando da edição do PAC II, na fase de execução ou em obras.

Mapa 31: Empreendimentos energéticos do PAC - Rondônia



Fonte: (PAC, 2012)

Quanto aos empreendimentos em infraestrutura logística o PAC II destinou R\$ 1.937,31 bilhões, para empreendimentos de caráter regional e exclusivos, concentrados em Rodovias, Ferrovias, Portos, Hidrovias, Aeroportos, Equipamentos para estradas vicinais e Marinha Mercante.

Os empreendimentos exclusivos concentraram-se nos tipos: 1) Hidrovias: Estudos e projetos para as Hidrovias de Cabixi, Costa Marques, Machadinho D'Oeste e Pimenteiras D'Oeste; 2) Construção das rodovias: BR 364 - Travessia de Porto Velho - Vias Vicinais, BR 429 - Alvorada D'Oeste - São Miguel, contorno norte de Porto Velho, ponte sobre o rio Madeira em Abunã, BR 364 - Travessia de Vilhena, BR 364 - Travessia de Presidente Médici, BR 364 - Travessia urbana em Candeias do Jamari, BR 364 - Travessia urbana de Ouro Preto D'Oeste, BR 429 - Presidente Médici a Costa Marques, e ainda, em manutenção, sinalização e estudos e projetos.

Os empreendimentos regionais concentraram-se: 1) Ferrovia: estudos e projetos da integração Cento - Oeste Campinorte (GO) a Vilhena (RO); 2) Hidrovias:

dragagem, derrocamento e sinalização do corredor do rio Madeira ate Itacoatiara (AM); 3) Rodovias: balanças, construção de pontes na BR 319/AM - Trecho 2 - km 656 a 877 e sobre o rio Madeira.

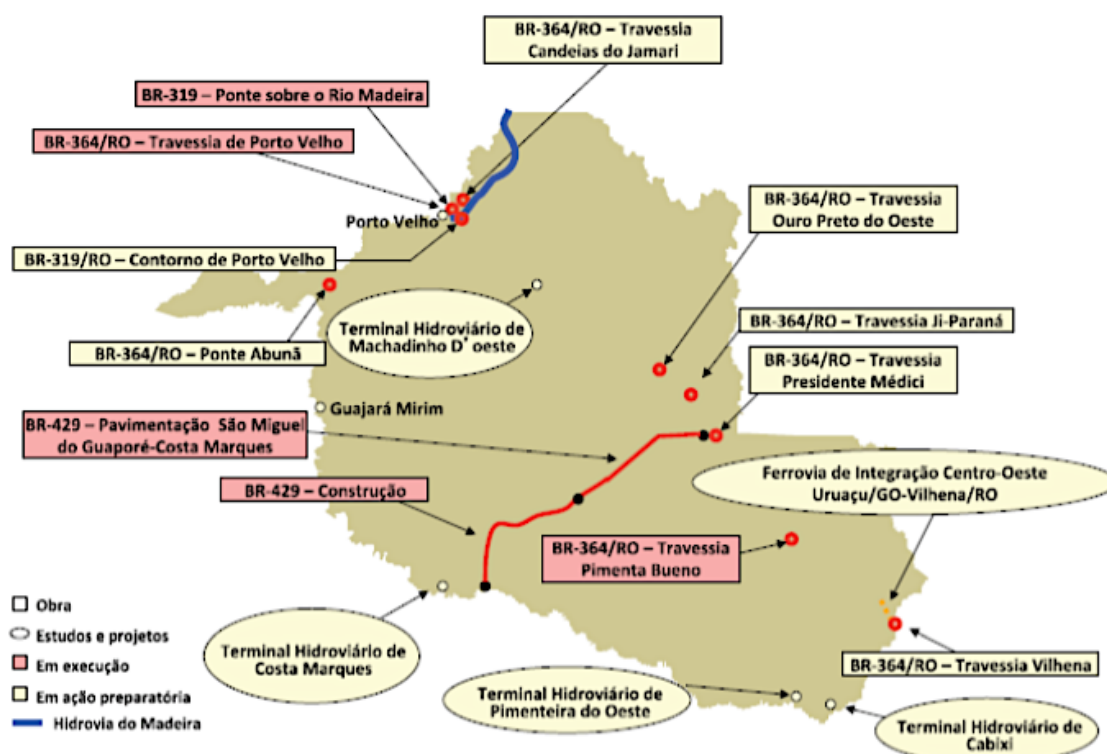
Tabela 14 - Infraestrutura Logística em Rondônia - PAC 2

Tipo	Investimento em R\$ milhões			
	Empreendimentos exclusivos		Empreendimentos de caráter regional	
	2011 a 2014	Pós 2014	2011 a 2014	Pós 2014
<b>Rodovias*</b>	1.556,45	-	176,75	-
<b>Ferrovias*</b>	-	-	-	-
<b>Portos</b>	-	-	-	-
<b>Hidrovias</b>	46,10	-	154,17	-
<b>Aeroportos</b>	-	-	-	-
<b>Equipamentos para Estradas Vicinais</b>	3,74	-	-	-
<b>Marinha Mercante</b>	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>1.606,29</b>	<b>-</b>	<b>330,92</b>	<b>-</b>

\*Valores em revisão.

Fonte: (PAC, 2012)

Mapa 32: Infraestrutura Logística em Rondônia - PAC



Fonte: (PAC, 2012)

Quanto as demais infraestruturas previstas, os empreendimentos foram concentrados nos seguintes programas: 1) Cidade Melhor: ações em saneamento, prevenção de áreas de risco, pavimentação, mobilidade urbana; 2) Comunidade Cidadã: construção de Unidade Básica de Saúde (UBS), Unidade de Pronto Atendimento (UPA), creches e pré-escola, quadras esportivas e praças de esporte e cultura; 3) Minha Casa, Minha Vida: construção de unidades habitacionais, Financiamento SBPE, em regime de carta de crédito para aquisição e/ou construção da casa própria, urbanização de assentamentos precários; 4) Água e Luz para Todos: Luz para Todos, recursos hídricos, água em áreas urbanas, todos os programas nos municípios do interior e na Capital.

Ao final do ano de 2015, considerando exigência constitucional quanto à previsão orçamentária para os próximos quatro anos, a Presidente Dilma Rousseff encaminhou ao Congresso Nacional a propositura do novo PPA (2016 - 2019) sob o nome Desenvolvimento, Produtividade e Inclusão Social.

A mensagem de lei com os planos estratégicos traçados quanto a execução do próximo PPA, concentraram-se grosso modo, na continuidade dos PPA anteriores, como nota-se através do texto que abre o instrumento legal, "O PPA 2016-2019 integra um projeto nacional de desenvolvimento que vem se consolidando há mais de uma década e que concilia o crescimento econômico com a distribuição da renda e a inclusão social" (MPOG, 2015). No quadro abaixo, observa-se que todos concentraram suas ações e estratégias na consolidação da infraestrutura para o crescimento dos setores produtivos.



Ilustração 14: Quadro comparativo dos PPA 2004 a 2015

**QUADRO 1 - TRAJETÓRIA DAS ESTRATÉGIAS DOS PPAS 2004-2015  
(CRESCIMENTO ECONÔMICO COM INCLUSÃO SOCIAL)**

PPA 2004 - 2007	PPA 2008 - 2011	PPA 2012 - 2015
INCLUSÃO SOCIAL	MANUTENÇÃO E EXPANSÃO DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA (PAC, MCMV)	ERRADICAÇÃO DA POBREZA EXTREMA (BSM)
DESCONCENTRAÇÃO DE RENDA (VALORIZAÇÃO DO SALÁRIO MÍNIMO)	GARANTIA PARA A EDUCAÇÃO DE QUALIDADE (PDE)	MANUTENÇÃO E EXPANSÃO DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA (PAC 2 e MCMV)
FORTALECIMENTO DO MERCADO INTERNO	AGENDA SOCIAL	APOIO A MANUTENÇÃO DO EMPREGO E DA RENDA
REDUÇÃO DA VULNERABILIDADE EXTREMA	AMPLIAÇÃO DO PROGRAMA BOLSA FAMÍLIA	QUALIFICAÇÃO DA MÃO-DE-OBRA (PRONATEC E PROGRAMA CIÊNCIA SEM FRONTEIRAS)
FORTALECIMENTO DA DEMOCRACIA E DA CIDADANIA		
INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA		

Fonte: Planos Plurianuais do governo federal.

Elaboração: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Fonte: (MPOG, 2015)

### 5.3 Rondônia e a Integração Latino-Americana para o Desenvolvimento

Pode-se afirmar que a integração da Amazônia e a expansão da fronteira quanto à apropriação de seus recursos naturais, ocorrem num cenário de profunda disputa do mundo globalizado, das forças produtivas regionais, nacionais e mundiais. Na perspectiva regional, considerando o continente sul-americano, desde o ano de 2000, ainda durante a gestão do presidente FHC, foram despendidos esforços no sentido em negociar interesses comuns afetos as nações do continente.

Desta forma, foi realizada em Brasília a primeira reunião dos presidentes sul americanos, incluindo presidentes da Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela. Os doze mandatários dos respectivos países concordaram em realizar ações conjuntas para impulsionar o processo de integração econômica, política e social, baseado na expansão e modernização da infraestrutura regional e ações para estimular a integração e desenvolvimento das chamadas regiões isoladas.

Constituiu-se dessa forma o lançamento político da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), como mecanismo institucional para coordenação de ações intergovernamentais.

Os princípios que deveriam orientar e nortear a construção de um plano de ação conjunta da IIRSA, baseavam-se na compreensão do chamado regionalismo aberto, ou seja, o entendimento que a integração regional seria um processo e uma ferramenta de progressiva consolidação da liberalização da economia intra-regional, possuindo uma perspectiva geoeconômica de facilitação de fluxos econômicos e na visão neoliberal do território.

Compreendiam-se necessárias as reduções das barreiras internas ao comércio, identificados com os setores produtivos de alta competitividade global, visando especialmente, um ordenamento territorial destes espaços, propícios ao desenvolvimento do potencial produtivo, a partir de eixos de integração.

As cadeias produtivas em setores de competitividade global, deveriam ser capitalizadas em cada país, visando o fortalecimento de suas economias complementares, aumentando-se o valor agregado da produção, associado à utilização e desenvolvimento de tecnologias de informação para a superação das barreiras geográficas (distâncias espaciais) e de operação, dentro da região da América do Sul.

Um desafio a ser seguido e superado tratava-se da convergência normativa, entre os países e suas respectivas esferas governamentais, e a convergência entre as esferas públicas e a iniciativa privada, em todos os países, quanto aos financiamentos, aporte de recursos e incentivos fiscais para a iniciativa privada, visando o desenvolvimento dos projetos de infraestrutura em todo o continente sul-americano.

Neste mesmo ano da instalação da IIRSA, foi realizada reunião no Uruguai, entre os ministros de Estados de todos os países, onde foram estabelecidas o cronograma das ações comuns a serem executadas, a partir de então. A reunião foi elaborada a partir de contribuições do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com apoio da Corporação Andina de Fomento (CAF), do Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA), que formaram o Comitê de Coordenação Técnica (CCT) da IIRSA.

Um Plano de Ação foi sugerido para a ampliação e modernização da infraestrutura na América do Sul, num horizonte de dez anos, para os eixos: energia, transportes e comunicação. Os eixos deveriam observar a necessidade de configurar um cenário de integração das economias dos países, "tendo presente, em particular, a situação dos países que enfrentam dificuldades geográficas para ter acesso por via marítima aos mercados internacionais" (IIRSA, 2000. P. 8).

Mediante as bases e os eixos eleitos para a integração da América do Sul, o Plano de Ação formulado, estabeleceu 09 objetivos e orientações a serem seguidas pelos países integrantes da IIRSA:

1. Desenhar uma visão integral de infraestrutura para a integração centrada no desenvolvimento sinérgico de transportes, energia e comunicações, contemplando também a inter-relação com a infraestrutura social, ambiental e tecnologias de informação. Essa visão devera estar de acordo com as possibilidades reais de financiamento e investimento;
2. Enquadramento dos projetos dentro de um planejamento estratégico a partir da identificação dos eixos de integração e desenvolvimento regionais. Dessa forma procura-se a maior eficiência nos investimentos que se implementam, coordenando os planos das obras nos diversos países, outorgando prioridade as ações dos grandes eixos de integração e desenvolvimentos regionais;
3. Modernização e atualização dos sistemas regulatórios e institucionais nacionais de cada país, que regem a utilização da infraestrutura existente (postos de fronteira, transporte multimodal e aéreo), Também se procurará avançar quanto a harmonização regulatória para permitir o desenvolvimento de novos investimentos e a otimização do uso das existentes, aprofundando a modernização das agencias públicas, seus procedimentos, tecnologias e recursos humanos, levando em conta a promoção e proteção da competência, e a regulação baseada em critérios técnicos e econômicos;
4. Harmonização das políticas, planos e marcos regulatórios e institucionais entre os Estados, de modo a avançar no equilíbrio dos critérios para projetos e avaliação técnica, econômica e ambiental integrada aos projetos de infraestrutura regionais. Deve-se criar mecanismos para reforçar os efeitos sinérgicos dos projetos de integração que são complementares e assegurar que os projetos alternativos entre si sejam validos segundo seus próprios critérios;
5. Valorização da dimensão ambiental e social dos projetos adotando um enfoque proativo em consideração as implicações ambientais e sociais dos projetos de infraestrutura, estabelecendo critérios próprios, normas comuns e coordenação de ações. Consideração do meio ambiente desde a concepção das obras, com enfoque nas oportunidades para aproveitamento integral e enriquecimento dos projetos, não somente do ponto de vista da mitigação de impactos não desejados;
6. Melhoria da qualidade de vida e oportunidades as populações locais nos eixos de integração regionais. Se buscara nas obras de infraestrutura a maior quantidade possível de impactos locais de desenvolvimento, evitando que não sejam somente corredores entre os mercados;
7. Incorporação de mecanismos de participação e consulta na definição e seleção de projetos. Buscar mecanismos de efetiva participação e a contribuição ativa das comunidades envolvidas e do setor privado interessado no financiamento, construção e operação de projetos;
8. Instrumentalizar a gestão e o financiamento partilhado de projetos através do estabelecimento de mecanismos para

gestão e financiamento compartilhado de projetos de integração física; 9. Estruturação de esquemas financeiros adaptados a configuração específica dos riscos de cada projeto, buscando soluções inovadoras entre os governos e os organismos financeiros multilaterais, incentivando a concorrência do capital privado mediante estratégias comuns e soluções e instrumentos criativos (IIRSA, 2010).

Para o efetivo desenvolvimento do Plano de Ação da IIRSA, a iniciativa contemplou mecanismos de coordenação direta dos governos dos países envolvidos, de instituições financeiras multilaterais (BID, CAF e FONPLATA), da iniciativa privada e da sociedade civil. A IIRSA funcionaria através de mecanismos institucionais administrativos, e para tanto, foram criados Comitês, Grupos Técnicos e Coordenações Nacionais.

Criados dois comitês, com caráter político e executivo: um de direção integrado por representantes do alto escalão dos governos da América do Sul, geralmente, integrados por Ministros de Estado que possuíam funções diretivas, chamado de Comitê de Direção Executiva (CDE) e o comitê integrado por representantes do BID, CAF e FONPLATA que dariam apoio técnico, e em particular, seriam facilitadores dos processos de discussão entre os países, definindo prioridades e identificação de projetos e ações estruturantes, o Comitê de Coordenação Técnica (CCT).

Junto ao CCT foram instituídos grupos técnicos que desenvolveriam as demandas técnicas e operacionais ligados aos trabalhos que corresponderiam a cada Eixo de Integração e Desenvolvimento, chamados Grupos Técnicos Executivos (GTE's). Estes grupos técnicos executivos foram integrados por funcionários e especialistas designados pelos governos dos respectivos países integrantes da IIRSA.

Analisariam temas específicos para cada eixo e processos, tais como: a harmonização e/ou compatibilização dos marcos normativos, métodos para identificação e avaliação integrada dos projetos, estudos dos aspectos ambientais e sociais, ações que impulsionem o desenvolvimento das zonas de densidade econômica abarcados pela área de influência de cada Eixo específico, definindo mecanismos institucionais no nível de cada governo para o atendimento das ações definidas.

Finalmente, as Coordenações Nacionais de cada país integrante da IIRSA, que seriam responsáveis pelo tratamento técnico, das ações estabelecidas em articulação com os Ministérios específicos e/ou comissões interministeriais.

Com a estrutura montada para o desenvolvimento do Plano de Ação da IIRSA, foram desenvolvidas metodologias e pilares conceituais centrados numa Visão Estratégica de Integração Física da América do Sul, Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID's) e os Processos Setoriais de Integração (PSI's).

A Visão Estratégica se fundamentou no comum acordo dos 12 países integrantes da IIRSA, no sentido de garantir o crescimento econômico sustentável na região dos eixos, concebendo a integração física como peça fundamental para o desenvolvimento econômico.

A superação das barreiras geográficas e comerciais, permitirá uma nova organização dos territórios, facilitando o acesso dos mercados às matérias primas para centros de produção.

Os Eixos de Integração e Desenvolvimento dizem respeito às áreas geográficas de interesse de grandes empresas privadas, que concentram fluxos de produção e comércio atuais e potenciais, nos quais se busca com a integração, otimizar a provisão de serviços de infraestrutura física (transporte, energia e telecomunicações). Na compreensão da IIRSA, se trata, em especial, de superar os obstáculos normativos, institucionais e operacionais que dificultam o desenvolvimento econômico e de expansão capitalista no continente sul- americano.

Os projetos de infraestrutura foram divididos, a partir do estabelecimento de 10 eixos de integração, com a metodologia de planejamento territorial foram elencadas as carteiras de projetos em 40 agrupamentos, tendo como base sua função estratégica quanto às prioridades que dizem respeito ao desenvolvimento das atividades do setor elétrico, transportes e comunicação. Foram primados os enfoques dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), através de ações em matéria de Processos Setoriais de Integração (PSI), a partir de uma visão estratégica e de ações conjuntas entre Estados nestes três planos diferenciados

Com a definição em cada eixo estabelecido, foram eleitos os projetos âncoras que potencializaram os demais projetos, determinando os agrupamentos entre eles. A IIRSA utilizou em sua metodologia o critério da sinergia, para a compreensão e o desenvolvimento dos projetos.

A sinergia denominada como vertical ou horizontal. Vertical quando o agrupamento de projetos se dará em virtude das relações *input-output*, em uma cadeia sistemática funcional. A horizontal quando se refere a utilização de recursos comuns ou por facilidade de implementação, ou ainda, operacional visando a otimização de impactos e benefícios e o favorecimento dos financiamentos públicos/privados.

Ficaram assim definidos os dez eixos de infraestrutura, com uma visão de integração econômica e de negócios, numa perspectiva de infraestruturas regionais:

1. Eixo Andino: Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela;
2. Eixo Peru-Brasil-Bolívia: Peru, Brasil e Bolívia;
3. Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná: Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai;
4. Eixo de Capricórnio: Chile, Argentina Bolívia, Brasil, Paraguai e Brasil;
5. Eixo Andino do Sul: regiões da Argentina e Chile;
6. Eixo do Sul: Argentina e Chile;
7. Eixo Mercosul-Chile: Argentina, Brasil, Chile Paraguai e Uruguai;
8. Eixo Interoceânico Central: Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru;
9. Eixo do Amazonas: Colômbia, Equador, Peru e Brasil e,
10. Eixo do Escudo das Guianas: Guiana, Suriname, Brasil e Venezuela.

Desde a primeira reunião da IIRSA em Brasília, foram realizadas 12 cúpulas sul americanas nas quais, após um processo de amadurecimento dos objetivos e das estratégias a serem implementadas em planos de ação, no ano de 2008, se constituiu a União de Nações Sul-Americanas (UNASUL), no contexto do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN).

O COSIPLAN é integrado por 08 conselhos setoriais de nível ministerial, os quais definiram um portfólio de projetos, atravessando sucessivas atualizações em virtude do aprofundamento do processo de planejamento territorial no contexto da iniciativa de integração econômica.

Mediante a quantidade de projetos previstos foi definido a Agenda de Projetos

Prioritários de Integração (API), identificando os projetos estratégicos e de alto impacto para a integração física e o desenvolvimento socioeconômico regional. Os projetos estratégicos são aqueles considerados projetos estruturados de forma conjunta, ou seja, são aqueles que se consolidam em redes de conectividade física com abrangência regional, visando potencializar sinergias existentes e solucionar as deficiências da infraestrutura implantada.

Como exemplo dos projetos estruturantes, aqueles considerados âncoras, que integram como redes e inserem conjuntamente os demais projetos. A construção das Usinas do Madeira, as quais são representativas de projetos âncoras, determinaram, não somente a integração brasileira, mas a regional, no sentido sul americana.

Com a construção das Usinas pode-se observar, um conjunto de outros projetos desenvolvidos em âmbito nacional, como as hidrovias no Madeira, a logística em pontes e estradas. Do âmbito nacional, os projetos se conectam regionalmente com outros projetos, como é o caso, da ponte Brasil - Peru e da construção da Rodovia Interoceânica, ligando o Brasil ao litoral do Peru.

Fotografia 26: Estrada do Pacífico - Integração Latino Americana



Fonte: (Acervo CINEAMAZONIA, 2009)

No final de 2010, o portfólio de projetos foi integrado por 531 projetos de infraestrutura com um investimento estimado de US\$ 116.120,60 bilhões, os quais definiram a estratégia de execução de cada um e interligação conjunta.

Tabela 15: Quantidade de Projetos de Investimentos Estimados (em milhões de US\$)

<b>EID</b>	<b>Nº Grupos</b>	<b>Nº Projetos</b>	<b>Investimento estimado</b>
AND - ANDINO	10	64	9.343,5
CAP - DE CAPRICÓRNIO	5	76	8.979,1
HPP - DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ	5	93	6.514,8
AMA - DO AMAZONAS	7	64	6.099,9
GUY - DO ESCUDO GUIANÊS	4	18	4.540,3
SUL - DO SUL	2	27	2.738,0
IOC - INTEROCEÂNICO CENTRAL	5	61	4.112,7
MCC - MERCOSUL-CHILE	6	105	44.389,8
PBB - PERU-BRASIL-BOLÍVIA	3	25	29.557,8
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>	<b>531</b>	<b>116.120,6</b>

Fonte: Base - Banco de Dados de Projetos IIRSA (até 07/09/11) UNASUL -COSIPLAN, 2011

O Brasil tem o seu território inserido de forma direta, em quase todos os eixos de integração econômica do COSIPLAN, primeiramente, pela condição geográfica no continente sul-americano, com extensas áreas passíveis de exploração de recursos naturais. Segundo pela posição econômica que alcançou nos últimos anos frente a economia mundial, inclusive, sendo um dos principais países articuladores da possibilidade de empréstimos e investimentos públicos para as grandes obras, via BNDES ou outras fontes de empresas estatais.

Os eixos definidos pelo COSIPLAN convergem e estão diretamente integrados junto as definições de investimentos do Brasil nas últimas décadas. A definição de um obra de infraestrutura em território brasileiro, está ligada a uma visão mais ampla e estratégica do desenvolvimento do continente, seja via setor energético, ou via transporte e comunicação.

Os eixos de integração e desenvolvimento representam uma nova visão



geoeconômica do Brasil no continente sul-americano, com o desafio no atendimento do crescimento do comércio externo, liderado para as exportações e a demanda da produção mundial.

Os países do continente têm avançado no sentido, de conceber suas ações frente aos mercados globalizados e neste contexto devem ser promovidas as dimensões complementares do desenvolvimento de outros países. O potencial econômico do continente deve prever a exploração de suas economias integradas, visando o comércio exterior. Este é o sentido e a visão da UNASUL, e o sentido da definição dos projetos da API.

Mapa 33: Projetos da API



Fonte: (UNASUL/COSIPLAN,2011)

Os projetos da API conjugaram suas estratégias a partir do levantamento das cadeias produtivas em cada um dos eixos, como potenciais e passíveis de

aprimoramento. Dessa forma, foi desenvolvido uma *visão de negócios* que teve como referência a implantação e interligação das obras de infraestrutura para a exploração e o escoamento de recursos naturais.

Tabela 16 – Visão de Negócios - COSIPLAN

EIXO	TERRITÓRIO	PRODUTOS (exportação)	VISÃO DE NEGÓCIOS
ANDINO	Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela	Petróleo e derivados, cobre, ouro e carvão	Farta biodiversidade e diversidade de recursos exportáveis, especialmente hidrocarbonetos e minérios
PERU-BRASIL-BOLÍVIA	Peru, Brasil e Bolívia	Petróleo, mineral de ferro, cobre, soja, ouro e madeira	Exploração de potencial hidroelétrico, investimentos no agronegócio, setor florestal e atividades minerais
HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai	Feijão de soja, petróleo, minérios de ferro e derivados de sementes oleaginosas	Grande quantidade de recursos de minério de ferro e excedentes de energia hidrelétrica e gás natural. Potencial setor florestal-celulósico e açucareiro-alcooleiro. Capacidade para agroindústria e industrial
CAPRICÓRNIO	Chile, Argentina, Paraguai e Brasil	Cobre refinado, soja e derivados, petróleo, ferro e mineral de cobre	Grandes reservas minerais, excedentes energéticos e potencial de expansão do agronegócio.
ANDINO DO SUL	Argentina e Chile	Cobre refinado, minério de cobre e derivados	Grandes reservas minerais, excedentes energéticos
SUL	Argentina e Chile	Cobre refinado, minério de cobre e derivados. Sementes oleaginosas, óleo de soja e derivados de petróleo	Oportunidades de negócios relacionados ao agronegócio, setores silvícolas/madeireiro, pesqueiro e agroindustrial. Exploração de energia elétrica, petróleo e gás natural.
MERCOSUL-CHILE	Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai	Cobre, feijão de soja, óleos crus de petróleo, minérios de ferro e sementes oleaginosas	Agronegócio, setor florestal e atividades de mineração.
INTEROCEÂNICO CENTRAL	Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru	Cobre refinado, minério de cobre e concentrados, óleos crus de petróleo, feijão de soja e concentrados de ferro	Agronegócio e atividades de mineração
AMAZONAS	Colômbia, Equador, Peru e Brasil	Petróleo cru, minério de ferro, feijão de soja, minério de cobre e derivados de petróleo.	Grande potencial de recursos florestais e expansão atividades da agropecuária e minerais.
ESCUDO DAS GUIANAS	Guiana, Suriname, Brasil e Venezuela	Petróleo cru, mineral de ferro e soja	Exploração de recursos de petróleo e minerais

Fonte: Base (UNASUL/COSIPLAN,2011)  
Organizado pela autora

O COSIPLAN ao considerar como prioridade a integração territorial numa região, estabeleceu alguns eixos e projetos como prioritários e aqueles considerados grandes vazios. Assim, estabeleceu regiões como a Amazônia, o Pantanal, e a Cordilheira dos Andes, como vazios de grande potencialidade econômica a serem integrados estrategicamente às cadeias produtivas, visando facilitar a exportação de produtos primários (minérios, grãos, madeira, gado), para portos do Atlântico e Caribe.

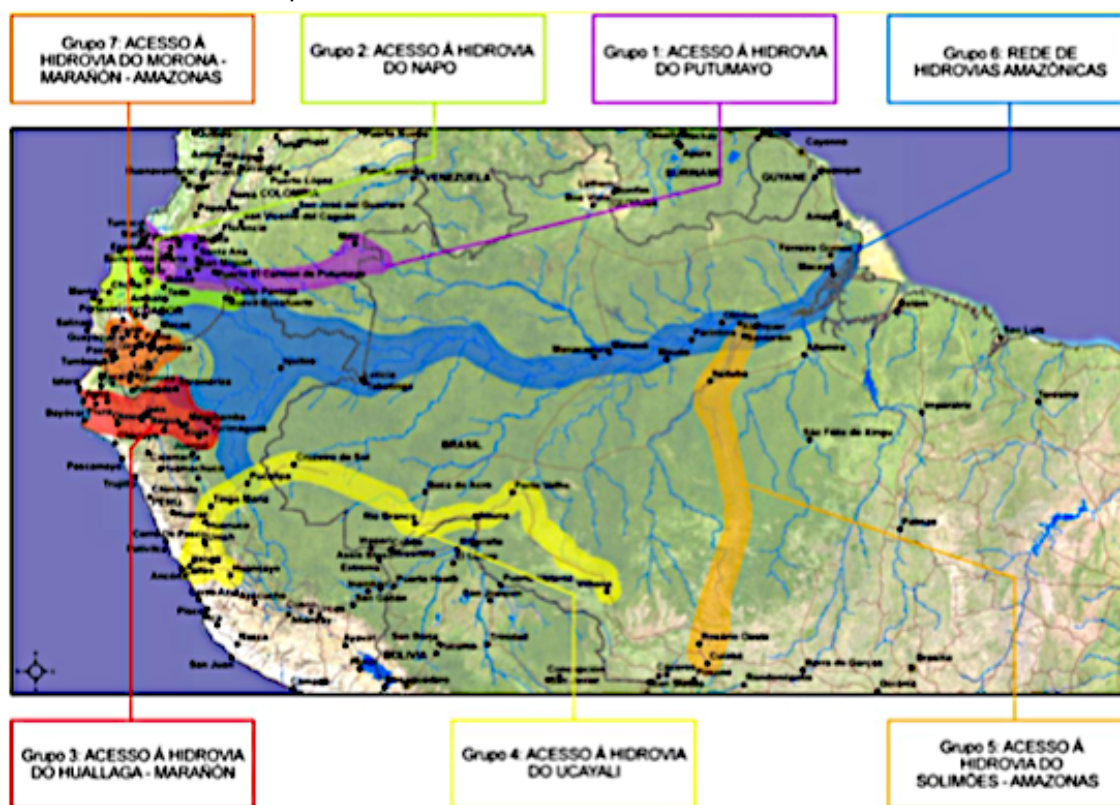
Ao analisar as API e observar geograficamente onde os projetos foram definidos, observa-se que, o Estado de Rondônia está inserido diretamente, através da execução de grandes obras de infraestrutura em um importante eixo Peru/Brasil/Bolívia. Se observado o eixo Amazonas, também podemos fazer a conexão das obras estabelecidas, inclusive junto ao PAC no Brasil, e daí em diante, conectar todas as vertentes em cada um dos eixos e os projetos que o integram.

Mapa 34: Eixo Amazonas (conexão com o eixo Peru/Brasil/Bolívia)



Fonte: (UNASUL/COSIPLAN, 2011)

Mapa 35: Hidrovias do Amazonas - Hidrovia do Madeira



Fonte: (UNASUL/COSIPLAN,2011)

A área de influência do Eixo Peru/Brasil/Bolívia abrange os departamentos do Peru (Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios e Puno); da Bolívia (Pando, Beni e La Paz); e os estados do Acre e Rondônia, no Brasil.

O território deste Eixo tem a menor densidade populacional, "uma população total aproximada de 10.249.938 habitantes, representando 4,49% da soma da população total dos três países" (COSIPLAN, 2011), que se comparada aos demais eixos, o insere na região considerada como grande vazio a ser explorado.

O Eixo Peru/Brasil/Bolívia foi formado por 03 grupos com 26 projetos, num custo aproximado total de U\$ 29.089,8 bilhões (2011). Possui como projetos âncoras no Grupo 1: Corredor Porto Velho – Rio Branco – Assis – Puerto Maldonado – Cusco/Juliaca – Portos do Pacífico, representado pelas seguintes implantações de obras de infraestrutura:

1. Ponte sobre o Rio Acre;

2. Linha de Transmissão Puerto Maldonado – Fronteira com Brasil;
3. Trecho da Rodovia Interoceânica Sul: San Juan de Marcona – Abancay – Cusco – Urcos;
4. Projeto Âncora: Pavimentação Inapari – Puerto Maldonado – Inambari, Inambari – Juliaca/Inambari – Cusco (já concluído);
5. Paso de Frontera e construção do Centro Binacional do Peru - Brasil;
6. Melhoramento do Aeroporto de Puerto Maldonado;
7. Linha de transmissão San Gabán- Puerto Maldonado;
8. Melhoramento do Aeroporto Juliaca.

Os objetivos do COSIPLAN, foram no sentido de permitir a otimização das relações comerciais entre o Peru e o Brasil e a articulação do litoral e serra sul do Peru com a Amazônia. Em diante, as articulações para o interior de ambos os países ampliando o potencial de integração comercial com as conexões construídas.

O projeto atende ao primeiro critério, pois integra o Portfólio do COSIPLAN e se encontra no Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal do Brasil (PAC-2) e no Plano Plurianual 2008-2011. Com relação ao segundo critério, o projeto conta com um estudo básico de pré-investimento. Com relação ao terceiro critério, o projeto gera significativas sinergias transfronteiriças e consolida as redes de conectividade de abrangência regional, articulando e promovendo a integração entre ambos os países. Por sua parte, com referência ao quarto critério, o projeto oferece significativas oportunidades para o desenvolvimento das cadeias logísticas e os processos de integração produtiva (COSIPLAN, 2011).

Nos projetos do Grupo 2 – Corredor Rio Branco – Cobija – Riberalta – Yucumo – La Paz, são integrantes:

1. Ponte internacional sobre Igarapé Rapiran entre Plácido de Castro (Acre/Brasil) e Montevideo (Bolívia);
2. Paso de Fronteira San Lorenzo (Peru) – Extrema (Bolívia);
3. Estrada Cobija – Extrema;
4. Estrada Cobija – El Choro – Riberalta;
5. Tiali (Peru) – Puerto Acosta (Bolívia);
6. Ponte sobre o Rio Madeira em Abunã (BR 364/RO), em construção;
7. Projeto Ancora: ponte internacional sobre o Rio Mamoré entre Guajará-Mirim (Brasil) e Guayaramerin (Bolívia) - em análise;

8. Estrada Guayaramerin – Riberalta/Yucuno – La Paz - em construção;
9. Estrada Yucuno – Trinidad.

Os Projetos do Grupo 03 – Corredor Fluvial Madeira – Madre de Dios – Beni

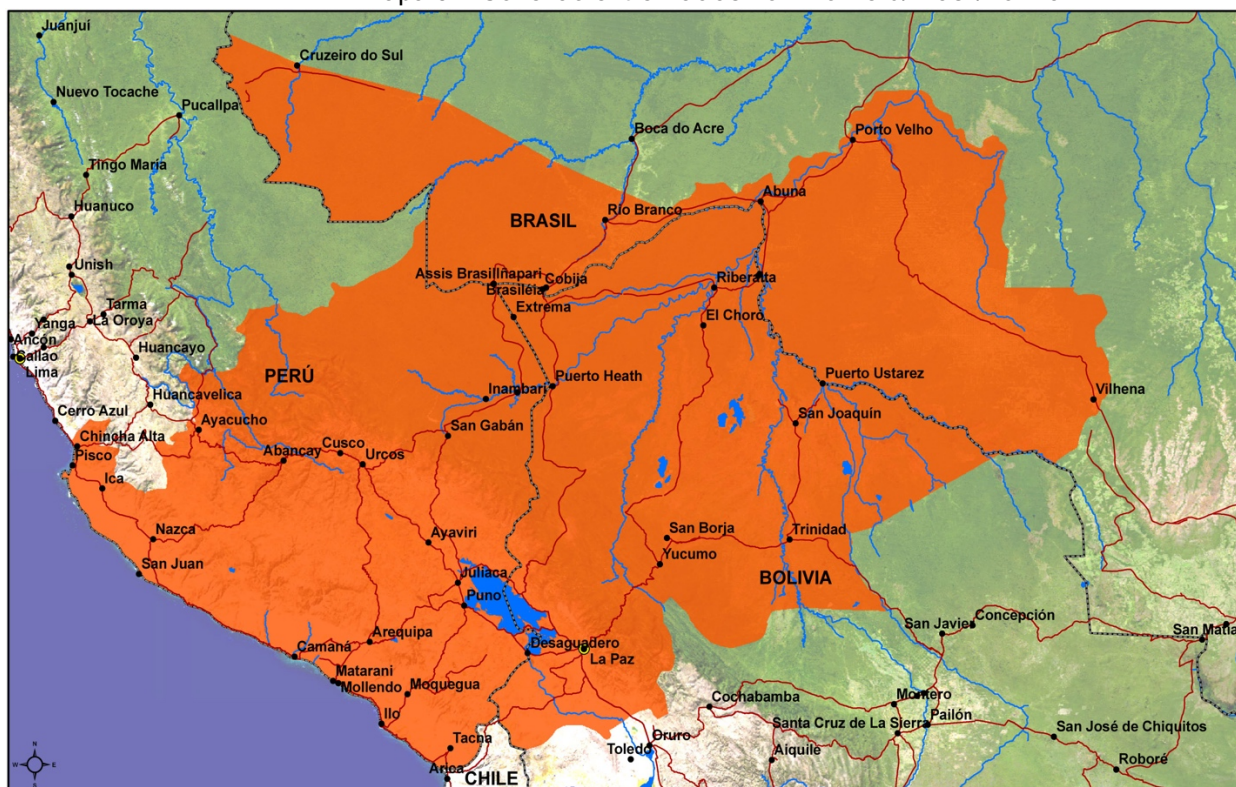
1. Projeto Âncora – Navegação do Rio Madeira entre Porto Velho e Guajará-Mirim;
2. Hidroelétrica Cachuela Esperanza (Rio Madre de Dios – Bolívia);
3. Hidrovia Madre de Dios e porto fluvial;
4. Navegação do Rio Beni;
5. Linhas de transmissão entre as Hidroelétrica do Rio Madeira e o sistema central (concluído);
6. Complexo Hidroelétrica (Santo Antônio e Jirau);
7. Hidroelétrica Binacional – Bolívia – Brasil;
8. Hidrovia Ichilo – Mamoré

Mapa 36: Eixo Peru/Brasil/Bolívia



Fonte: (UNASUL/COSIPLAN,2011)

Mapa 37: Conexão entre Bacias no Eixo Peru/Brasil/Bolívia



Fonte: (UNASUL/COSIPLAN,2011)

O COSIPLAN inaugura um período na história do continente latino americano, para torná-lo competitivo frente ao mercado mundial, em que o neoliberalismo determina regras e formas da apropriação e expropriação territorial. O desenvolvimento da infraestrutura regional representa esta possibilidade, porém a visão da infraestrutura como elemento chave e único da integração no desenvolvimento sinérgico dos setores de transporte, energia e telecomunicações, desconsidera ainda, a multiplicidade cultural dos contextos destes países, podendo, aprofundar as desigualdades econômicas e sociais regionais.

Segundo a COSIPLAN estes projetos propiciarão importantes oportunidades, via desenvolvimento dos corredores logísticos, com as cadeias produtivas, num processo de integração comercial entre os povos. Com a construção da BR Interoceânica se integrou o Brasil ao Peru, via conexão com o Estado do Acre. Esta conexão por outro lado, integra diretamente o Peru à Hidrovia do Madeira, que o interliga ao norte da América do Sul e também em direção as regiões do Centro-Oeste e Sudeste.

No entanto, faz-se necessário registrar que estas conexões entre os dois países têm se efetivado, com severas críticas das populações locais.

Em 2014, os Estados de Rondônia e Acre, bem como a região do Beni na Bolívia, vivenciaram uma grande cheia dos rios na região (Beni, Madeira e Mamoré). As cidades atingidas tiveram graves problemas quanto ao abastecimento de alimentos. Os alimentos provenientes da produção peruana, como batata e milho, não conseguiram atender aos mercados regionais, considerando barreiras alfandegárias e da vigilância sanitária.

Dessa forma, observa-se que os grande eixos de escoamento de produção não tem atendido e integrado os mercados regionais, estão inseridos num contexto da exportação para os grandes mercados.

Vale ainda destacar que passados dezesseis anos da instalação da IIRSA, a metodologia utilizada para o estabelecimento dos eixos e projetos tem sido motivo de críticas quanto aos mecanismos de planejamento territorial e urbano, pois não foram considerados os aglomerados urbanos e os impactos advindos das obras de infraestrutura.

Isto equivale a afirmar que há grande probabilidade de velhos problemas já conhecidos, serem transferidos para os centros urbanos, à exemplo do inchaço das periferias provenientes de trabalhadores atraídos para as grandes obras, ausência de assistência medica adequada, violência, desmatamento e degradação ambiental, bem como, o surgimento e desaparecimento de cidades.

Entre los principales temas que deben ser mejor evaluados podemos señalar la metodología empleada em la identificación de los proyectos, denominada Metodología de Planificación Territorial Indicativa, la misma que no tiene un enfoque realmente territorial porque em su propuesta desdeña el abordaje del tema urbano. Se puede afirmar que solamente fueron estudiados los ejes, e su región adyacente, pero no los nodos que conforman la red; esto sin duda constituye um reduccionismo al hablar sobre desarrollo territorial. Igualmente, señalamos la necesidad de identificar y estructurar um sistema urbano sudamericano que sirva de sustrato a la propuesta de proyectos de infraestructura de transportes y de apoyo logístico a la cadena productiva. Dicha propuesta deberá considerar los movimientos migratorios poblaciones y los impactos sociales, económicos y ambientales. La estrategia de aproximación AL territorio desde una perspectiva sudamericana debe



analizar el papel y la jerarquía de los diferentes centros urbanos – impactados por las infraestructuras propuestas em el marco de la IIRSA – vistos como partes de um sistema. Asimismo, debe considerar el volumen de inversiones necesarias para adecuar el sistema urbano a las nuevas redes. Solo entonces podremos hablar de una red sudamericana y de la transformación del espacio en territorio (QUINHÕES, 2011, p.67).

Sem dúvida alguma, estes projetos do CONSIPLAN se inserem como importantes no contexto brasileiro e da América Latina frente aos demais blocos econômicos no mundo. No entanto, cabe se perguntar sob a ótica de qual interesse e a que custo a integração contribuíra para a Amazônia.

O histórico das experiências de planejamento territorial no Brasil sempre foi determinado diretamente pela frente de expansão e acumulação do capital, com a exploração de seus recursos naturais e a implantação de infraestrutura para o atendimento da grande indústria, seja ela, da agropecuária, energética ou mineral.

Os últimos planos implantados espelham a necessidade da modernização brasileira, com ações relativas a industrialização e à expansão da infraestrutura em todas as regiões. Contudo, mesmo o planejamento enfocando o discurso da redução das disparidades regionais, não significa a eliminação das desigualdades sociais.

Os impactos negativos gerados pelas grandes obras na Amazônia, especialmente em Rondônia, têm fortalecido grupos específicos econômicos e políticos, em detrimento de grande parcela da população excluídas dos arranjos produtivos exigidos pelo grande capital.

Com as exigências das novas dinâmicas de apropriação no território amazônico, os impactos ambientais se aprofundam, a exemplo, das grandes obras da indústria energética, do agronegócio e das empresas mineradoras. A pressão exercida no entorno das unidades de conservação e sobre os aglomerados urbanos, diretamente inseridos em regiões de exploração econômica e das grandes obras, aprofundam e ampliam as disparidades sociais de toda ordem.

## 6 INDICADORES

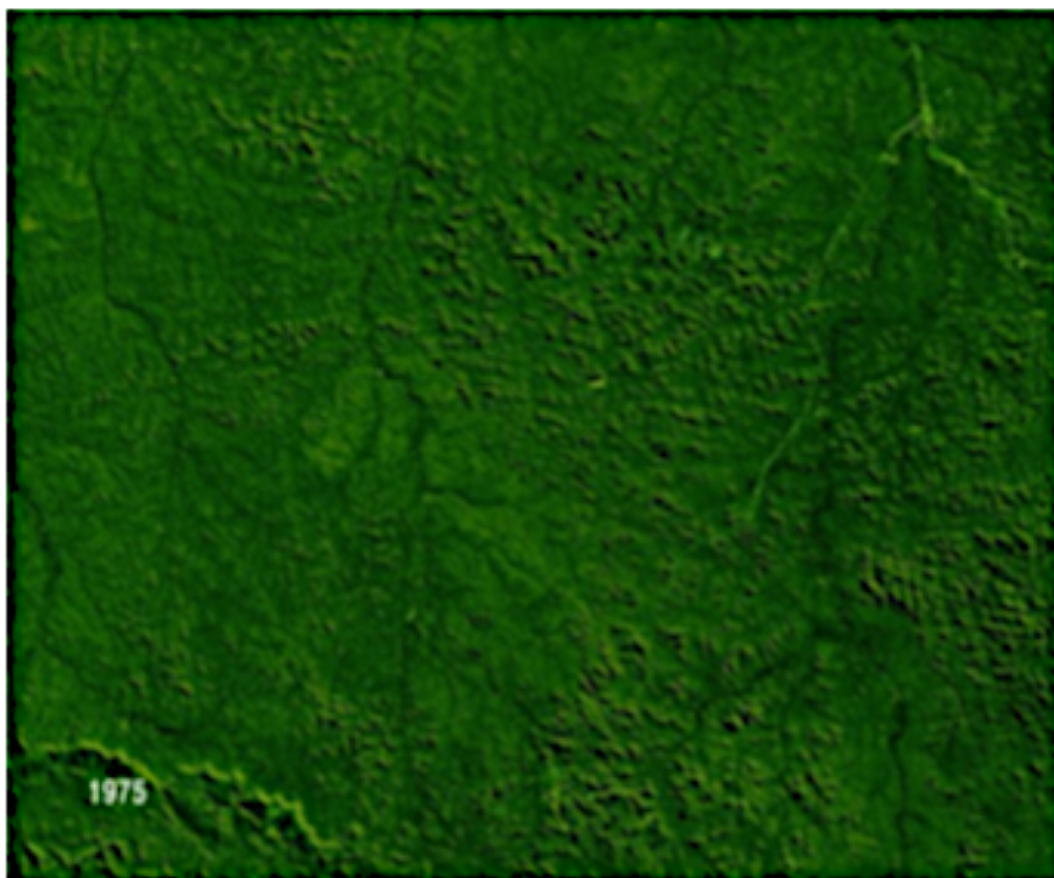
Como afirmado anteriormente, a construção da presente tese utilizou como ferramenta o pressuposto que a cada nova intervenção propiciada pelo planejamento estatal, através de projetos implementados em deposição de camadas de interferência foi produzido como resultado no território, a quase plena, consolidação de um modelo econômico capitalista.

O espaço que antes era floresta, se consolidou como território apropriado do capital, através das ações que geraram o desmatamento, em quase todo Estado de Rondônia. Assim, a conexão com os projetos se efetiva a cada momento histórico distinto, com distinção das atividades econômicas levadas a cabo no espaço da não floresta, através da monocultura de soja, cana de açúcar, da produção agropecuária, dentre as demais atividades produtivas em larga escala.

Observa-se que na análise de cada política de planejamento, com a expansão da fronteira do capital na Amazônia, em especial, a partir dos governos militares, com os planos desenvolvidos naquelas gestões há um aumento crescente das taxas de desmatamento da floresta.

As ações implantadas a partir do I PND (1972-1974) deram início a um processo de expansão do capital com a abertura da fronteira, onde foram desenvolvidas ações conjuntas, através da atração de capitais nacionais e externos, incentivo ao deslocamento populacional em larga escala através dos projetos de colonização agrícola implantados, bem como, com a abertura de rodovias que visaram a integração dos eixos de interligação na Amazônia.

Ilustração 15: Imagens de satélite da NASA, do início do processo de expansão da fronteira em 1975.



Fonte: Nasa/Goddard Space Flight Center Scientific Visual Studio Joycelyr Thomson (NASA/GSFC): Lead Animator and Darrel Willian Scientist <http://svs.gsfc.nasa.gov/vis/a000000/a002100/a002116/index.html>  
Organizado pela autora

A partir de meados da década de 1970, ocorreu a ampliação da fronteira e expansão das exportações, diversificando as atividades econômicas, via o fortalecimento do setor industrial e da implantação de projetos multisetoriais e de polos de desenvolvimento (POLOAMAZÔNIA), através do II PND (1975-1979). Ocorreu ainda a colonização efetivada pelas empresas privadas de mineração que se utilizaram de grandes extensões territoriais.

O II PND concentrou suas ações e metas em torno da ampliação e do desenvolvimento da infraestrutura, através da instalação de parques de geração hidroelétrica, bem como, do desenvolvimento dos projetos das grandes empresas e/ou grupos de grandes proprietários de capital privado, que passaram a determinar desde o processo produtivo e de mercado, às prioridades espaciais e de ocupação.

O referido plano elencou estratégias para o setor agrícola as quais estabeleciam a necessidade de uma política de uso da terra para fins agropecuários; ocupação de novas áreas, implementação do abastecimento; estratégias sociais para o setor rural as quais afetaram e estabeleceram a necessidade da derrubada da floresta, ou seja, da intensificação do desmatamento, de grandes extensões de terra em Rondônia, como ação da política estatal.

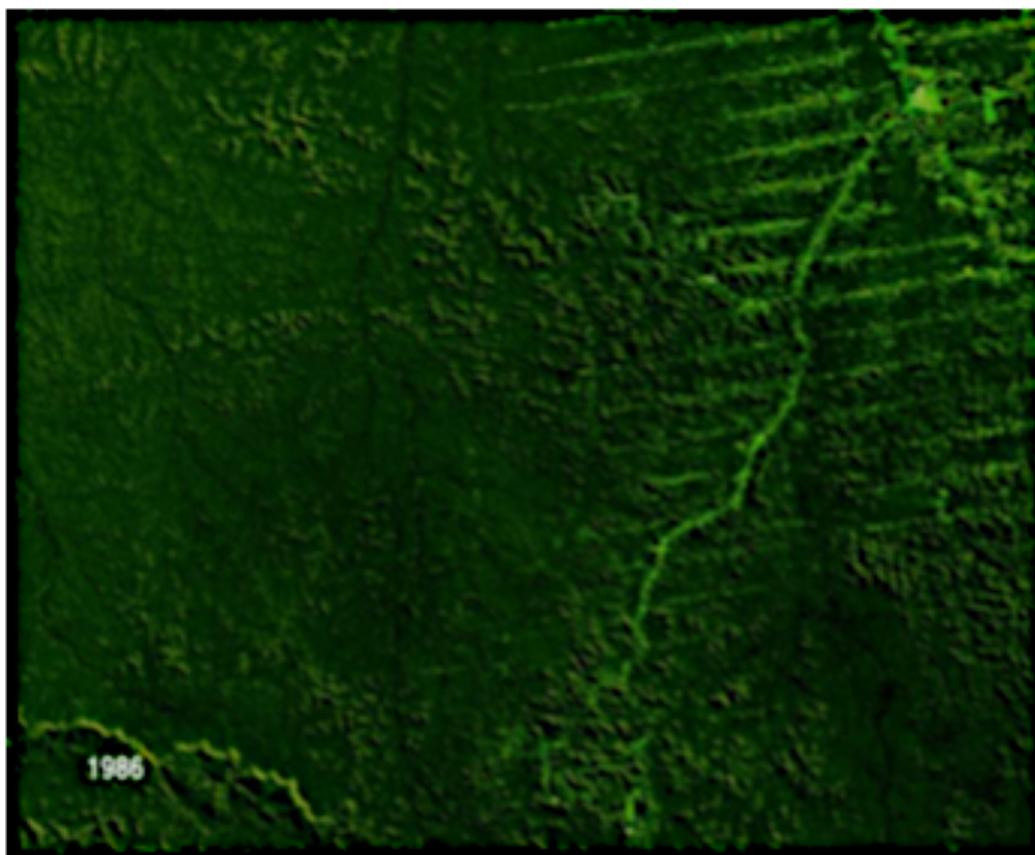
Observa-se abaixo, através da ilustração 18 do satélite da NASA que na década de 1980 ocorreu a abertura de grandes faixas de terra, através da derrubada da floresta, no eixo do entorno da BR 364. Esse eixo é representativo dos projetos de assentamento implantados, através dos PIC's, onde previa a distribuição de lotes até 100 hectares, que tinha como objetivo resguardar a posse da terra sob o domínio do Estado nacional, através das ações dirigidas pelo INCRA.

No entorno do eixo da BR 364 ainda surgiram núcleos urbanos. Conjuntamente, foram ainda destinados lotes de 100 a 250 hectares voltados a agricultores com acesso à crédito para o desenvolvimento da produção agropecuária na região, através dos PAD's. Portanto, as ações de derrubada da floresta eram ações estatais e/ou incentivadas pelo próprio Estado brasileiro e ocorreram de forma acelerada, em face à atração populacional e a necessidade da expansão da fronteira do capital.

Na sequência, o Estado de Rondônia uma vez inserido no planejamento efetivo governamental, tornou-se importante frente de expansão do capital na Amazônia, e a respectiva expansão da fronteira foi intensificada através da criação do POLONOROESTE via o III PND (1980-1985).

Mesmo após o processo de redemocratização brasileira, o imperativo da aceleração e da acumulação produtiva foi consolidado, como um determinante do modelo econômico, o qual gerou como uma consequência devastadora: a derrubada da floresta de forma sistemática e como ação de política governamental incentivada.

Ilustração 16: Imagens de satélite da NASA, do desmatamento em Rondônia, no eixo da BR 364 no ano de 1986

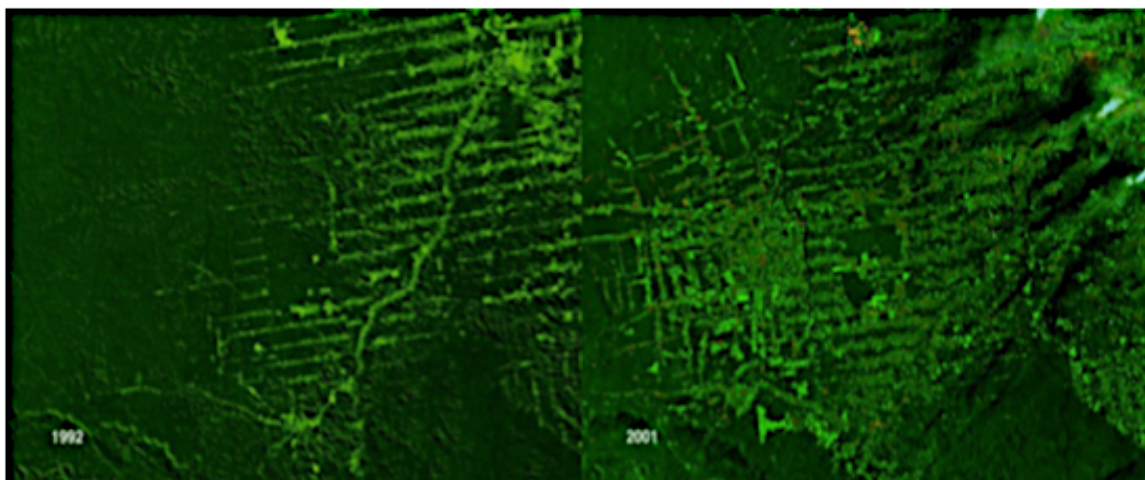


Fonte: Nasa/Goddard Space Flight Center Scientific Visual Studio Joycelyr Thomson (NASA/GSFC): Lead Animator and Darrel Willian Scientist <http://svs.gsfc.nasa.gov/vis/a000000/a002100/a002116/index.html>  
Organizado pela autora

No início da década de 1990, considerando a incorporação de elementos da temática ambiental frente as discussões dos efeitos do modelo de desenvolvimento econômico da acumulação do capital em todo o mundo, foram estruturadas em Rondônia, programas que definiram as unidades de conservação, demarcaram terras indígenas, reservas e áreas extrativistas. Essas definições quanto a utilização econômica de cada porção e zona do território surgiram a partir do ZSEE.

No entanto, observa-se pelas ilustrações abaixo, que o processo de expansão da fronteira no território de Rondônia, com a derrubada sistemática da floresta havia se consolidado e acabou por avançar com a instalação de novos projetos voltados, em especial, para exportação de commodities.

Ilustração 17 e 18: Imagens de satélite da NASA, do desmatamento em Rondônia, no eixo da BR 364 no ano de 1992 a 2001.



Fonte: Nasa/Goddard Space Flight Center Scientific Visual Studio Joycelyr Thomson (NASA/GSFC): Lead Animator and Darrel Willian Scientist <http://svs.gsfc.nasa.gov/vis/a000000/a002100/a002116/index.html>  
Organizado pela autora

No decorrer de meados da década de 1990, através do estabelecimento da obrigatoriedade dos planos plurianuais, os quais determinam dentre outros, os investimentos e o planejamento da economia brasileira, foram estabelecidas diretrizes no sentido de inserir o país no mercado competitivo mundial, bem como, a modernização produtiva. Foi estabelecido para a Amazônia, a incrementação de infraestrutura através da construção de portos, novas rodovias, hidrovias, melhorias nas atividades de telecomunicações e geração de energia.

Os investimentos planejados, a partir de um leque amplo de incrementação em infraestrutura para a região, foram estabelecidos através dos Programas Brasil em Ação (1996-1999) e Avança Brasil (2000-2003). Ambos os programas tiveram como compreensão o estabelecimento dos eixos de integração visando impulsionar a exportação de produtos primários da região, no atendimento ao setor de exportações.

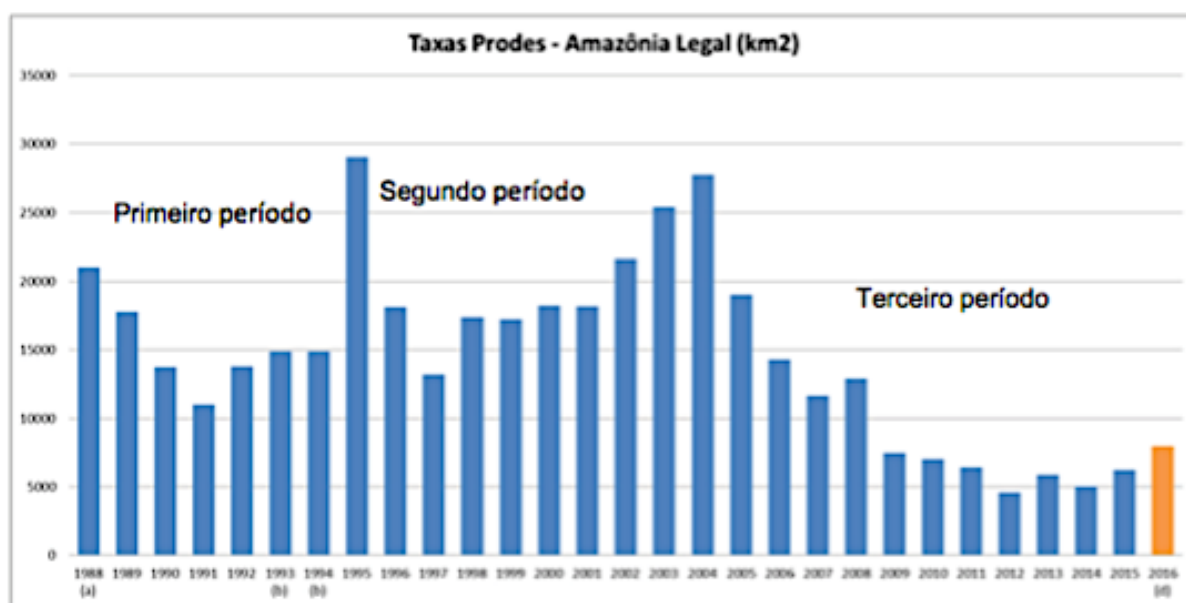
Considerando tal afirmação foram impulsionadas atividades voltadas para a produção de grãos, agropecuária, da indústria madeireira e mineral. Para tal, novas áreas do território na Amazônia, e no caso em tela, no Estado de Rondônia foram estimuladas às respectivas atividades produtivas, levando ao avanço dessa fronteira territorial, com a conseqüente abertura e derrubada da floresta.

Observa-se pela figura abaixo, o aumento das taxas de desmatamento no

período dos anos de 1996 a 2003 na Amazônia Legal, a partir dos estudos realizados no âmbito do Projeto de Monitoramento do Desmatamento na Amazônia Legal (PRODES).

No período de 19 anos especificado na imagem a seguir, 1988 a 2016, podem ser observados três períodos distintos, entre 1988 e 1995 onde inicia a diminuição e na sequência o aumento, da mesma forma que o segundo período entre 1995 e 2004. Entretanto o segundo período as taxas já começaram altas e com queda em dois anos, e na sequência um crescimento abrupto. Diferente foi o período a partir de 2005 que o decréscimo foi paulatino.

Gráfico 3 - Amazônia Legal (km<sup>2</sup>) de área desmatada



Fonte: (PRODES, 2016)  
Organizado pela autora

Para o período de agosto de 2014 a julho de 2015, o resultado final de estudo do INPE (2015), no âmbito do Projeto de Monitoramento do Desmatamento do PRODES computou uma taxa de 6.207 km<sup>2</sup>/ano de desmatamento na Amazônia Legal.

A tabela abaixo apresenta a distribuição da taxa do desmatamento na região que compõem a Amazônia Legal, indicando que os estados com maior taxa de desmatamento são Pará, Mato Grosso e Rondônia, que são aqueles de maior

interferência do capital no processo de implementação da monocultura da soja e da agropecuária. O PRODES computa as áreas de desmatamento aquelas maiores que 6,25 hectares, onde ocorreu remoção completa da cobertura florestal, o chamado corte raso.

Tabela 17: Taxa de desmatamento consolidada do PRODES 2015

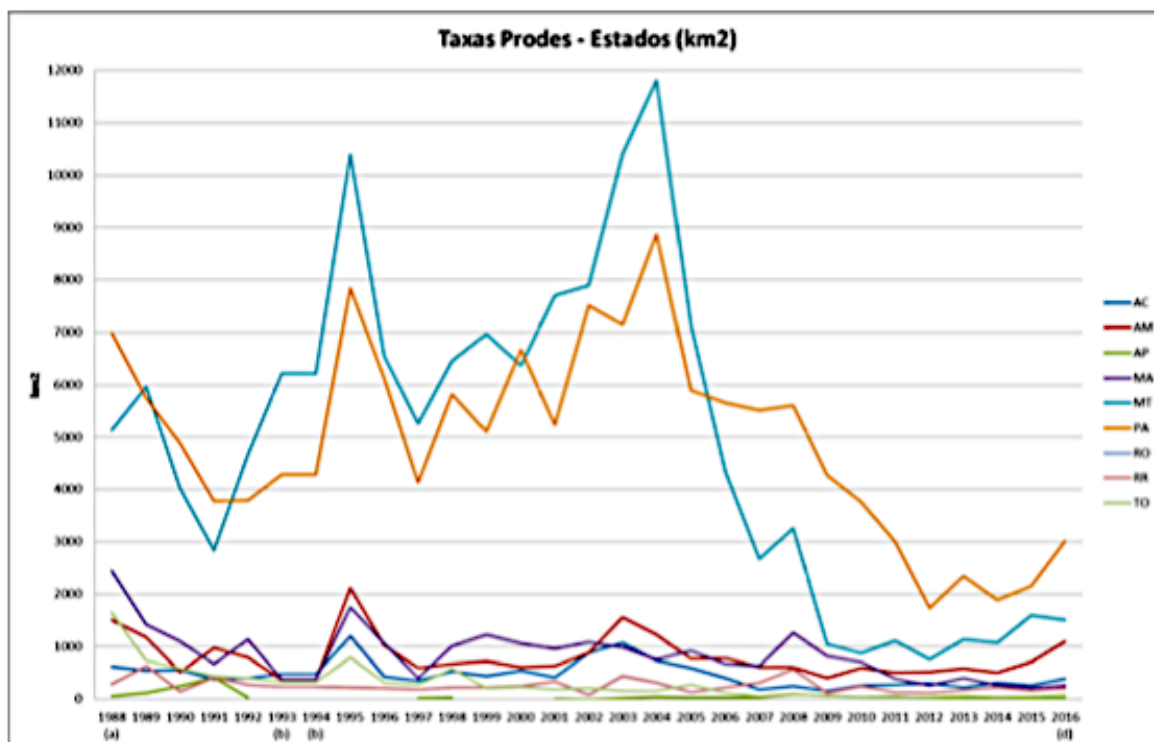
ESTADO	DESMATAMENTO (km <sup>2</sup> /ano)
ACRE	264
AMAZONAS	712
AMAPÁ	25
MARANHÃO	209
MATO GROSSO	1601
PARÁ	2153
<b>RONDÔNIA</b>	<b>1030</b>
RORAIMA	156
TOCANTINS	57
AMAZÔNIA LEGAL	6.207

Fonte: (PRODES, 2016)  
Organizado pela autora

Abaixo ainda, a série temporal com as taxas de desmatamento entre os anos de 1988 a 2016, a partir do início dos trabalhos de monitoramento desenvolvido pelo PRODES, bem como, a evolução mesmas anualmente, desde o ano de 2004, período onde foi criado o Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAm), coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente.



Gráfico 04 - Série temporal da área desmatada dos estados da Amazônia por km2



Fonte: (PRODES, 2016)

Tabela 18 - Série temporal entre os anos de 2004 a 2015 da área desmatada por estado da Amazônia por km2

Ano/Estados	AC	AM	AP	MA	MT	PA	RO	RR	TO	AMAZÔNIA LEGAL
2004	728	1232	46	755	11814	8870	3858	311	158	27772
2005	592	775	33	922	7145	5899	3244	133	271	19014
2006	398	788	30	674	4333	5659	2049	231	124	14286
2007	184	610	39	631	2678	5526	1611	309	63	11651
2008	254	604	100	1271	3258	5607	1136	574	107	12911
2009	167	405	70	828	1049	4281	482	121	61	7464
2010	259	595	53	712	871	3770	435	256	49	7000
2011	280	502	66	396	1120	3008	865	141	40	6418
2012	305	523	27	269	757	1741	773	124	52	4571
2013	221	583	23	403	1139	2346	932	170	74	5891
2014	309	500	31	257	1075	1887	684	219	50	5012
2015	264	712	25	209	1601	2153	1030	156	57	6207
Var. 2015-2014	15%	42%	19%	19%	49%	14%	51%	29%	14%	24%
Var. 2015-2004	64%	42%	46%	72%	86%	76%	73%	50%	64%	78%

Fonte: (PRODES, 2016)  
Organizado pela autora

Os estudos do PRODES realizaram ainda a análise comparativa da taxa de desmatamento nos estados da Amazônia Legal dos últimos anos, mais especificamente de 2014 e 2015, onde estabeleceram uma variação relativa do referido período.

Tabela 19: Variação das taxas de desmatamento nos anos de 2014 e 2015

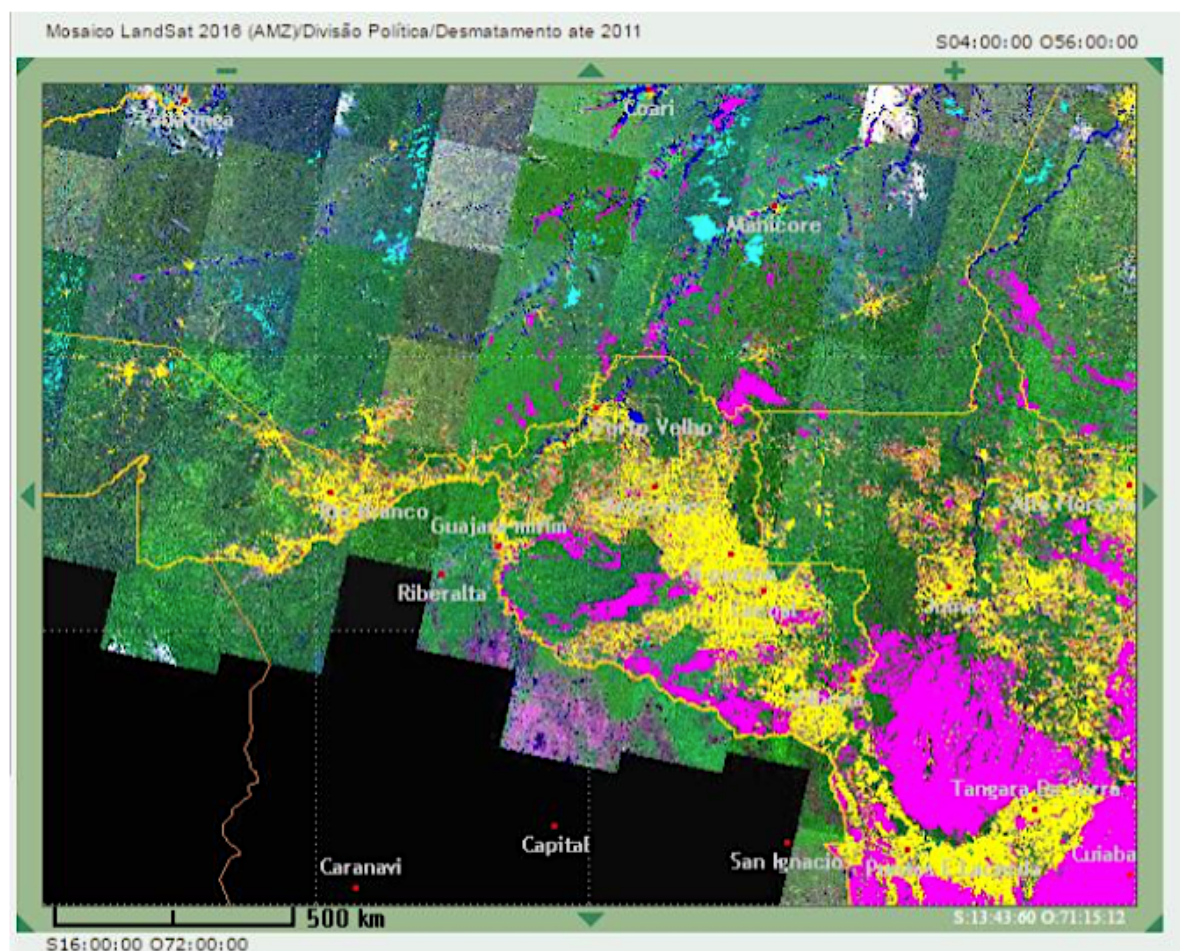
ESTADO	PRODES 2014 (KM <sup>2</sup> )	PRODES 2015 (KM <sup>2</sup> )	VARIAÇÃO (%)
ACRE	309	264	-15
AMAZONAS	500	712	42
AMAPÁ	31	25	-19
MARANHÃO	257	209	-19
MATO GROSSO	1075	1601	49
PARÁ	1887	2153	14
<b>RONDÔNIA</b>	<b>684</b>	<b>1030</b>	<b>51</b>
RORAIMA	219	156	-29
TOCANTINS	50	57	14
<b>AMAZÔNIA LEGAL</b>	<b>5012</b>	<b>6.207</b>	<b>24</b>

Fonte: (PRODES, 2016)  
Organizado pela autora

Segundo dados do IBGE (2016), o Estado de Rondônia há menos de 30 anos tinha menos de dois por cento de sua área desmatada. Hoje, Rondônia figura como o campeão do desmatamento na região Amazônica, tendo o maior percentual de derrubada da floresta, em relação ao seu território, representadas por 28,5%.

As causas apontadas para tamanho desmatamento dizem respeito, ao aumento da população, atraídas pelos projetos de colonização, mas também, pela implementação das obras de infraestrutura, além do crescimento da indústria madeireira, aliado à ampliação do número de rodovias, o avanço das áreas destinadas a pecuária e a agricultura da soja. A imagem abaixo deixa cristalino o tamanho da derrubada da floresta e o pouco que ainda resta, somente relativamente resguardadas em áreas grafadas com proteção legal.

Ilustração 19 - Imagem de Satélite do desmatamento em Rondônia até 2011



Fonte: (PRODES, 2016)  
Organizado pela autora

## 7 CONCLUSÃO

Muito ainda, resta a ser analisado e estudado sobre os efeitos das políticas de planejamento urbano e regional, em especial, daquelas direcionadas para o Estado de Rondônia e seus impactos gerados à região. Cada plano e programa implantados merecem estudos analíticos detalhados, conjugados com dados qualitativos de desenvolvimento, à luz do planejamento regional do Estado. Contudo, é a partir da compreensão dos ciclos econômicos, dos interesses do capital conjugados aos do Estado Nacional e da forma como a frente de expansão se apropriou do Estado de Rondônia é possível traçar um panorama das políticas de desenvolvimento regional que consolidaram a estrutura político-econômica atual e seus efeitos e das desigualdades socioespaciais.

Desde o início desta tese, tinha-se clareza da complexidade do tema e do tamanho do desafio que estava por vir em estudar um Estado institucionalmente jovem, com histórico migratório acentuado, e portanto, permeado de encontros/desencontros, contradições e de mudanças rápidas.

Na caminhada dos estudos da tese ficou evidente que este não seria um percurso retilíneo e sereno. Ao longo das duas últimas décadas, foram examinadas as mudanças pelas quais o Estado passou, provenientes do direcionamento dado pelo planejamento regional, a partir do centro para a periferia.

As imagens de satélite da NASA captadas nas últimas décadas, demonstram as modificações físicas em Rondônia, com às aberturas de novas estradas e vicinais, processo permeado por conflitos e choques entre populações e grupos sociais, que a cada temporada surgiam nesse Estado, reafirmando a necessidade de empreender tarefa complexa, para compreender de que forma os planos e programas implantados contribuíram para tais mudanças.

Ademais Rondônia se tornou um grande desafio analítico pois representa uma região brasileira, que por sua posição estratégica é a porta de entrada para a Amazônia e caminho aberto para países do continente sul-americano. Por sua posição geograficamente privilegiada, tornou-se "lugar de passagem", lugar de novas

oportunidades e espaço estratégico para as frentes de expansão da fronteira para o capital, e com isso, todos os conflitos inerentes dessa experiência. Ao observar-se cada novo ciclo político, econômico, institucional, percebia-se a necessidade em contribuir com o conhecimento científico sobre a realidade de Rondônia, em específico e sobre o planejamento regional.

Desse modo, a opção pelo levantamento dos principais projetos de desenvolvimento regional e de que forma afetaram e constituíram o Estado de Rondônia foi primordial. Desde o período áureo dos tempos das primeiras incursões da colonização mercantil em busca das "Drogas do Sertão", aos ciclos da borracha, o aspecto histórico se mostrou indispensável.

Foram essas incursões que forneceram as bases para a formação dos primeiros aglomerados urbanos da região. Porto Velho e Guajará-Mirim se constituíram a partir da primeira fase da exploração gomífera e dos interesses dos países industrializados nos produtos originários da floresta, ao final do século XIX e início do século XX.

A construção da EFMM significou o primeiro momento da materialização na constituição de um espaço, que foi institucionalizado, por somente dois aglomerados urbanos que visaram o atendimento dos interesses da frente de expansão do capital na Amazônia. Esse período da exploração da borracha até meados do século XX, propiciou o desenvolvimento regional no eixo das regiões dos rios Madeira e Mamoré.

Com o declínio da produção extrativista, a região entrou numa fase de profunda estagnação econômica, porém, desempenhou papel fundamental na formação do Território Federal do Guaporé, que posteriormente, já em meados da década de 1950, deu subsídio para a criação do Território Federal de Rondônia.

Na década de 1950, durante o governo de JK, dois fatos históricos foram preponderantes para as transformações deflagradas em Rondônia. A construção de Brasília e o início da abertura da BR-29, posteriormente chamada de BR-364, que configuram a base da mudança do eixo de desenvolvimento de Rondônia, para o sentido da –Marcha para o Oeste, que se deu ao longo da nova rodovia. Com a

abertura da BR 029, novos aglomerados urbanos foram paulatinamente se formando. Contudo, a ocupação somente foi evidenciada, com a pavimentação da BR-364, já na década de 1960, onde o Estado vivenciou uma fase de migração espontânea para a região.

Com a pavimentação da rodovia, na década de 1970, foi impulsionado a implantação dos projetos de colonização dirigida pelos governos militares, associados à exploração agropecuária e mineral e o avanço da fronteira do capital, que se deu de forma violenta e rápida.

A partir desse período, Rondônia viveu um grande fluxo migratório, que culminou no aparecimento de novos aglomerados urbanos, abertura de novas estradas e vicinais e a destruição de grande parte da cobertura vegetal. Portanto, em virtude do estabelecimento dos principais programas federais de desenvolvimento regional, PIN, POLAMAZÔNIA e POLONOROESTE em Rondônia, a configuração econômica do Estado foi profundamente afetada e determinou em definitivo a institucionalização do Estado e as opções econômicas que seriam fortalecidas.

Como resultado dos programas implantados em Rondônia durante os governos militares destacam-se conflitos, destruição da floresta e estabelecimento de grandes empresas de capital privado para à exploração dos recursos naturais. Para lidar com isso, foram desenvolvidos programas regionais com a implantação do ZSEE e a criação das unidades de conservação no Estado. No entanto, os referidos programas não impediram a contínua ação da frente de expansão do capital, à ampliação da agropecuária e a exploração mineral com vistas aos mercados externos.

Na atualidade, o desenvolvimento regional em Rondônia mantém-se pautado e agora, mais ampliado e consolidado, pela expansão da fronteira agropecuária e mineral visando o atendimento dos interesses do mercado mundial e a integração sul americana. Isso pôde ser observado nesta tese pelo conjunto de investimentos e empreendimentos em infraestrutura, planejados e/ou em implementação pelo governo federal. Em geral, essa tese ao investigar, no decorrer das décadas, os planos de desenvolvimento regional implantados em Rondônia, compreende que os mesmos contribuíram de forma a aprofundar as desigualdades sociais na dinâmica regional do

Estado.

Cabe registrar que a história sempre "contada" junto aos círculos do poder e/ou no imaginário da população em Rondônia e Porto Velho, foi marcada por uma narrativa valorada dos vencedores sobre os vencidos. A insistente narrativa em vencer a alteridade. Ou ainda, como afirma o professor Walter Porto Gonçalves, "a Amazônia é marcada com os critérios dos de fora e os amazônidas seriam, por consequência, os que estão abrangidos por esses limites" (GONCALVES, 2012, p. 18).

Os vencedores são sempre os agentes que favoreceram ou propiciaram a construção da história da frente de expansão do capital. Contudo, essa análise não visa profetizar o futuro, muito menos deixar de compreender que existem processos que se tornaram inerentes ao próprio desenvolvimento regional de Rondônia. Pelo contrário, a partir da compreensão desses processos fica evidenciada a necessidade de se caminhar, em favor de um aspecto que vincule ao desenvolvimento regional, a possibilidade de uma produção endógena e que diminua, em vez de gerar tamanha desigualdade social.

A História caminha na linearidade do processo capitalista que a cada novo avanço, impõe sua força e produz profundas desigualdades. Na atualidade, essa narrativa construída a partir dos vencedores, se coloca novamente com a força do capital sobre a natureza e o trabalho dos homens, com a construção das hidrelétricas e demais projetos. Entretanto, acredito que as narrativas podem e devem ser diversas das experimentadas e contadas até o momento.

Quais os custos humanos e sobre a floresta foram e são suportados, a partir dos projetos de desenvolvimento de expansão da fronteira e da acumulação capitalista para a Amazônia, e em especial para Rondônia? Creio que há um sentimento, ao concluir esta tese, da incompletude das respostas, mas a certeza da necessidade no aprofundamento das pesquisas em cada etapa.

## REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. Ambientalização das lutas sociais – o caso do movimento por justiça ambiental. *Estudos Avançados*. São Paulo, v. 24 (68), p. 103-119, fev. 2010.
- ACSELRAD, Henri. Descaminhos da riqueza Sustentável. *Brasil de Fato*, n. 81, set./2004. Disponível em: < <http://www.brasildefato.com.br/debate/debate-81.html>>. Acesso em: out. 2015
- ACSELRAD, Henri. Desregulamentação, contradições espaciais e sustentabilidade urbana. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n.107, p.25-38, jul/dez. 2004.
- ACSELRAD, Henri. Sustentabilidade e articulação territorial do desenvolvimento brasileiro. In: Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional, 2, 1997, Santa Maria. *Anais do II Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional*. Santa Maria, UNISC, 1997.
- ACSELRAD, Henri. Zoneamento Ecológico-econômico – entre ordem visual e mercado- mundo. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 15, 2000, Caxambu. *Anais do XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais: Brasil 500 anos*. Belo Horizonte: ABEP, 2000.
- ACSELRAD, Henri; MELLO, Cecília Campello do A.; BEZERRA, Gustavo das Neves. *O que é justiça ambiental*. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.
- ALBUQUERQUE, R. C.; CAVALCANTI, C. V. *Desenvolvimento regional no Brasil*. Brasília, IPEA, 1978.
- ALLEGRETTI, Mary Helena. Entrevista: *Mary Allegretti e o futuro do PPG7*. Parábolicas Home Page, Ed. 58, p.1-5. Entrevista concedida a Marco A. Gonçalves. <http://siteantigo.socioambiental.org/website/parabolicas/edicoes/edicao58/entrevista.html>>. Acesso em: fev. 2016.
- AMARAL, Januário. *Mata virgem terra prostituta*, São Paulo: Terceira Margem, 2004.
- ARAÚJO, Aloísio Barbosa de. *Amazônia – desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás (PGC)*. Pesquisa e Planejamento Econômico, Rio de Janeiro, v. 21, n.2, p.413-418, ago. 1991.
- BARRAL, Welber Oliveira. *Metodologia da Pesquisa Jurídica*. 2ª Edição, Florianópolis: Fundação Boiteux, 2003.
- BECKER, B. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2009
- BECKER, B. K e EGLER, C. A. G; *Brasil, Uma nova potência regional na economia – Mundo*. 8ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.



BECKER, B. K e STENNER, C. Um futuro para a Amazônia. São Paulo: Oficina de Textos (Serie inventando o futuro), 2008.

BECKER, B. K. A geografia e o resgate da geopolítica. Revista Brasileira de Geografia, nº 50, 1988.

BECKER, B. K. O Uso Político do Território: questões a partir de uma visão do terceiro mundo. In: BECKER, B. et. al. (orgs). Abordagens políticas da espacialidade. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

BECKER, Bertha K. Amazônia, Série Princípios, São Paulo: Editora Ática, 1990

BECKER, Bertha Koiffmann. Geopolítica da Amazônia. Estudos Avançados, São Paulo, v. 19, n.53, p. 71-86, 2005.

BECKER, Bertha Koiffmann. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários?. Brasília (Ministério da Ciência e Tecnologia – Centro de Estudos Estratégicos): Parcerias Estratégicas, n. 12, set./2001, p. 135-159.

BECKER, Bertha Koiffmann. Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: AUBERTIN, Catherine. (Org.). Fronteiras. Brasília: Editora UnB, 1988. 250p.

BENCHIMOL, SAMUEL ISAAC. Zênite ecológico e Nadir econômico-social: Análises e propostas para o desenvolvimento sustentável na Amazônia. Manaus: Valer, 2001.

BENKO, G. Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI. 3ª ed. São Paulo: Hucitec/Annablume, 2002.

BIANCARELLI, André M. A era Lula e sua questão econômica principal: crescimento, mercado interno e distribuição de renda. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, São Paulo, n. 58, p. 263-288, jun. 2014.

BIELSCHOWSKY, RICARDO. Vigencia de los aportes de Celso Furtado al estructuralismo. Revista de La CEPAL, 88, abr. 2006, p. 7-15.  
<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/0/24340/G2289eBielschowsky.pdf>

BOBBIO, Norberto (1909), A Era dos Direitos, 4 º Reimpressão, Tradução de Carlos Nelson Coutinho, Editora Campus, Rio de Janeiro, 1992.

BOISIER, S. Em busca do esquivo desenvolvimento regional: entre a caixa-preta e o projeto político. In: Planejamento e políticas públicas. Rio de Janeiro, nº 13. p. 111-145, junho. 1996 a.

BOMFIM, Paulo Roberto de Albuquerque. Fronteira Amazônica e Planejamento na Época da Ditadura Militar no Brasil: Inundar a Hileia de Civilização? Boletim Goiano de Geografia, Goiânia, v. 30, n. 1, p. 13-33, jan./jun. 2010.

BRANDÃO, C. A busca da utopia do planejamento regional. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n.120, p.11-31, jan./jun., 2011.

BRANDÃO, C. Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

BRANDÃO, C.; SIQUEIRA, H. Divisão inter-regional do trabalho no Brasil dos nos 90: perdas de quantidade e qualidade nos investimentos, empregos e instrumentos de regulação. In: RIBEIRO, A. C. T.; NATAL, J.; PIQUET, R. (Orgs.). Globalización y territorio: ajustes periféricos. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2005.

BRANDÃO, C.A; COSTA, E.J.M. & ALVES, M.A.S. Construir o espaço supra-local de articulações sócio-produtivas e das estratégias de desenvolvimento. CEDEPLAR/UFMG. Nov. 2004.

BRANDÃO, Carlos. A busca da utopia do planejamento regional. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n.120, p.17-37, jan./jun. 2011.

BRANDÃO, Carlos. Estratégias hegemônicas e estruturas territoriais: o prisma analítico das escalas espaciais. Bahia Análise & Dados, Salvador, v. 21, n. 2, p. 303-313, abr./jun. 2011.

BRASIL. Ministério do Planejamento. Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. Brasília, 2007. Disponível em: < <http://www.pac.gov.br/>> . Acessado em: fev./2016

BRESSER PEREIRA, L. C. Do Estado patrimonial ao gerencial. In: Pinheiro, Wilheirn e Sachs (orgs). Brasil: um século de transformação. São Paulo: Cia. Das Letras, 2001.

BRUM, A. Desenvolvimento econômico brasileiro. Petrópolis/RJ: Vozes, 1999

BRUM, Argemiro J. O Desenvolvimento Econômico Brasileiro, São Paulo, Vozes, 2010, pág. 175

BRUM, Argemiro. O desenvolvimento Econômico Brasileiro. 26ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2009. 571p.

BUARQUE, S. C.; LOPES, A, D.; ROSA, T. C. (1995). Integração fragmentada e crescimento da fronteira norte. In: AFFONSO, R. B.; SILVA, P. B. (org.). Desigualdades regionais e desenvolvimento. São Paulo: Fundap/Unesp.

CAMARGO, ASPÁSIA DE A. A questão agrária: crise de poder e reformas de base(1930 – 1964). In: B. Fausto (org.) História geral da civilização brasileira - O Brasil Republicano. São Paulo: Difel, 1981

CAMARGO, Aspásia de A. A questão agrária: crise de poder e reformas de base (1930 – 1964), In: B. Fausto (org.) História geral da civilização brasileira – O Brasil Republicano. São Paulo: Difel, 1981, tomo 3, vol. 3, p. 121-224

CANO, W. Reflexões sobre o Brasil e a nova (des)ordem internacional. Campinas/SP: Editora da Unicamp, FAPESP, 1993.

CANO, W. Raízes da concentração industrial em São Paulo. São Paulo: Editora, 1977.

CANO, Wilson. Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970). São Paulo: Global, Campinas, Unicamp, 1985

CANO, Wilson. O futuro já tem seu plano. Será? Rumos do Desenvolvimento, Campinas, ano 19, n. 116, set. 1995. Entrevista concedida a Revista Rumos do Desenvolvimento.

CARDOSO, Fernando Henrique [et al.]. Dos governos militares a Prudente-Campos Sales. In: CARDOSO, Fernando Henrique [et al.]. O Brasil republicano. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, vol.8, 8ª ed., 2006, p. 17-57.

CARVALHO, O. Desenvolvimento regional. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

CASAGRANDE, H. e ALMEIDA, M. (Coord.). Brasil tempo de crescer. São Paulo: Lazuli Editora, 2005 (Série Apimac).

CASTELLS, M. A questão urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTRO, I. E. O problema da escala. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo César C. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand, 2012;

CORRÊA, CASTRO, Márcio Henrique Monteiro de. Amazônia - soberania e desenvolvimento sustentável. – Causas e dinâmica do desmatamento na Amazônia. Brasília: MMA, 2001.

CLEARY, David. A garimpagem na Amazônia – uma abordagem antropológica. Rio de Janeiro: UFRJ, 1992. 237p.

COHN, A. Crise regional e planejamento. São Paulo: Perspectiva, 1976.

CONSTANTINIDOU, Vassiliki Thomas. Os guardiões das lembranças: memória e histórias dos imigrantes no Brasil. Edição bilíngue: português/grego. São Paulo: Ed. do Autor, 2009. 299 p.

COSTA, Verônica Maria Monteiro. Relações intergovernamentais na implementação de ações sociais e de apoio a produção nos Núcleos Urbanos de Apoio Rural – NUAR's: o caso do estado de Rondônia. 1989. 126 f. Dissertação (Curso de Mestrado em Administração Pública) – Escola Brasileira de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.

COSTA, WANDERLEY MESSIAS DA. O Estado e as políticas territoriais no Brasil. 3ª Ed. São Paulo: Contexto, 1991.

CRAIG, NEVILLE B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição (Ed. Brasileira Eletrônica, Disponível em <http://www.brasiliana.com.br/>, 1947

DA MATTA, R. O que faz do Brasil Brasil? Rio de Janeiro? Rocco, 1984.

DEOS, Simone S. de; WEGNER, Rubia. Cooperação financeira e o financiamento da infra-estrutura na América do Sul. OIKOS, Rio de Janeiro, v. 9, n. 2, p. 69-89, 2010.

DINIZ, C. C.; GONÇALVES, E. Economia do conhecimento e desenvolvimento regional. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. Economia e território. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2005.

DINIZ, C. C.; SANTOS, F.; CROCCO, M. Conhecimento, inovação e desenvolvimento regional/local. In: DINIZ, C. C.; CROCCO, M. Economia regional e urbana: contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2006.

DINIZ, Eli. O Estado Novo: estrutura de poder. Relações de classes. In: B. Fausto (org.). História Geral da Civilização Brasileira, tomo 3, vol. 10

DRAIBE, Sonia M.. Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil (1930 – 1960). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985

E. S; SAQUET M. A. (orgs.) Território e desenvolvimento: diferentes abordagens. 2ª ed. Francisco Beltrão: EDUNIOESTE, 2004.

EGLER, C. Redes de cidades e sistemas urbanos. Estudo da Dimensão Territorial do PPA. Brasília, CGEE, 2007.

EGLER, Cláudio A. G. As escalas da economia: uma introdução à dimensão territorial da crise. Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Geografia n.53. 1991, p. 249-245.

FAUSTO, Boris. A revolução de 1930: historiografia e história. São Paulo: Brasiliense, 3ª ed., 1975

FEARNSIDE, Philip Martin. Avança Brasil: Conseqüências ambientais e sociais da infraestrutura planejada na Amazônia brasileira. Cadernos da Fundação Adenhauer, São Paulo, v. 2, n.4, p. 101-124, 2001.

FERREIRA, MANOEL RODRIGUES. A Ferrovia do Diabo. São Paulo. 4ª Edição. Editora Melhoramentos, 2005. 400 p.

FILGUEIRAS, L. e GONÇALVES, R. A Economia Política do Governo Lula. Rio de Janeiro: Contraponto, 2007.

FIORI, J. L. Globalização econômica e descentralização política: um primeiro balanço. Ensaio FEE. Porto Alegre, v. 15, n. 2, 1994b, p. 295-311.

FIORI, J.L. Brasil no espaço. Petrópolis/RJ: Vozes, 2001.

FLEISCHFRESSER, Vanessa. O Papel do Estado nos Esforços de Promoção do Desenvolvimento Sustentável da Amazônia Brasileira. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba: IPARDES, n. 102, p. 29-49, jan./jun. 2002.

FURTADO, C. Formação Econômica do Brasil. São Paulo: Editora Nacional, 1976.

FURTADO, C. Introdução ao desenvolvimento: enfoque histórico-estrutural. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

FURTADO, C. A economia colonial brasileira nos séculos XV e XVII. São Paulo: Hucitec, 2001.

FURTADO, C. Formação econômica do Brasil. São Paulo: Nacional, 1964.

FURTADO, C. Análise do modelo brasileiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.

FURTADO, C. Subdesenvolvimento e estagnação na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

FURTADO, C. Teoria e política do desenvolvimento econômico. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

FURTADO, C. A fantasia organizada. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

FURTADO, C. A fantasia desfeita. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

FURTADO, Celso. Perspectivas da Economia Brasileira. In: Palestras proferidas no curso de Treinamento em Problemas de Desenvolvimento Econômico. 1957. Disponível em: <http://www.redcelsofurtado.edu.mx/archivosPDF/furtado4.pdf>. Acesso em: fev. 2016.

GOMES, Angela de Castro. A República não-oligárquica e o liberalismo dos empresários. In: S. Silva, T. Szmrecsányi (orgs.) História econômica da Primeira República. São Paulo: Hucitec, FAPESP, 1996

GOMES, Angela Maria de Castro. Burguesia e trabalho – Política e legislação social no Brasil 1917-1937. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1979.

GUIMARÃES, R. P. A ética da sustentabilidade e a formulação de políticas de desenvolvimento. In: VIANA, G.; SILVA, M.; DINIZ, N. O desafio da sustentabilidade. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001.p.43-71.

GUNN, Philip. A industrialização brasileira e a dimensão geográfica dos estabelecimentos industriais. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 7, n. 1, maio 2005. [disponível em versão digital]

GUNN, Philip; CORREIA, Telma de Barros. A industrialização brasileira e a dimensão geográfica dos estabelecimentos industriais. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional, v. 7, n. 1, p. 17- 53, mai. 2005.

GUSTIN, Miracy Barbosa de Souza. Das Necessidades Humanas aos Direitos: Ensaio sobre sociologia e filosofia do direito. Belo Horizonte: Editora Del Rey, 1999.

GUSTIN, Miracy Barbosa de Souza; DIAS, Maria Tereza Fonseca. (Re)Pensando a Pesquisa Jurídica. Belo Horizonte: Editora Del Rey, 2003.

HAESBAERT, R. Des-caminhos e perspectivas do território. In: RIBAS, A. D; SPOSITO E. S.; SAQUET, M. A. Território e desenvolvimento: diferentes abordagens. Francisco Beltrão: UNIOESTE, 2004. p. 87-119.

HAESBAERT, Rogério. Regional – Global Dilemas da Região e da Regionalização na Geografia Contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HAESBAERT, Rogério. Territórios Alternativos. 2ª Ed. São Paulo: Contexto, 2011.

HAHNER, JUNE E. Pobreza e política. Os pobres urbanos no Brasil – 1870/1920. Brasília: Universidade de Brasília, 1993

HARDMAN, Foot, LEONARDI Victor Leonardi. A história da Indústria e do Trabalho no Brasil (das origens aos anos 20), São Paulo, Editora Ática, 1991.

HARDMAN, FOOT, LEONARDI, Victor. História da indústria e do trabalho no Brasil (das origens aos anos 20). 2ª ed. São Paulo: Ática, 1991

HARDMAN, Francisco Foot. Trem Fantasma: A Modernidade na Selva. 2ª revista e ampliada. São Paulo, Companhia das Letras. 2005

HARVEY, D. O Neoliberalismo, história e implicações. São Paulo, Edições Loyola, 2008

HARVEY, D. A Produção Capitalista do Espaço. São Paulo: Annablume (Coleção Geografia e Adjacências), São Paulo, 2005.

HARVEY, D. O enigma do capital e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço, São Paulo: Annablume, 2005.

HENRIQUES, Maria Helena da Trindade. A política de colonização dirigida no Brasil: um estudo de caso, Rondônia. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, IBGE, v. 46, n.3, p. 393-423, jul./dez. 1984.

HOLANDA, S.B. Raízes do Brasil. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1987.  
<http://www.clarin.com> <acesso em 10/07/2008>

IANNI, Octavio. Estado e Planejamento Econômico no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009. Revisitando o Brasil, vol.3. 332 p.

IANNI, Octávio. Estado e planejamento no Brasil (1930 – 1970). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971 indicadores. Manaus: Valer, 2002. interações sob a ótica multidisciplinar. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.

IBGE (2008). Contas Regionais do Brasil. Rio de Janeiro, IBGE.

IPEA, UNICAMP/IE/NESUR, IPARDES (2000). Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil. Brasília: IPEA.

KOHLHEPP, Gerd. Conflitos de Interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira. Estudos Avançados, São Paulo, vol. 16, n.45, mai./ago. 2002.

KON, Anita (org). Planejamento no Brasil II, São Paulo: Perspectiva, 2010. LAFER, B. M. Planejamento no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 1975.

LAMBERT, Jacques. A sociedade dualista e o contraste da estrutura social entre os dois brasis. In: LAMBERT, Jacques. Os dois brasis. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967. p. 101-126.

LAMBERT, Jacques. Os dois Brasis. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 6ª ed., 1970.

LEAL, Paulo Nunes. O outro braço da cruz. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1984.

LEFÈBVRE, Henri. La revolución urbana. Madrid: Alianza, 1972.

LEITE, A. D. A economia brasileira: de onde viemos e onde estamos. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

LENHARO, Alcir. Corpo e Alma: mutações sombrias do poder no Brasil dos anos 30 e 40. São Paulo: USP, 1985.

LEROY, JEAN-PIERRE e FATHEUER, THOMAS (Org). O Futuro da Amazônia em Questão. Rio de Janeiro: FASE, 1998.

LIMONAD, ESTER, HAESBAERT, ROGÉRIO e MOREIRA, RUY (orgs). Brasil, Século XXI, por uma nova regionalização, agentes, processos, escalas. São Paulo. Max Limonad, 2004.

LOIOLA, Elisabeth. Desenvolvimento regional e as políticas públicas: o caso do nordeste brasileiro. Revista Econômica do Nordeste. Fortaleza: ETENE, v. 34, n. 2, abr./jun. 2003

LOPES, E.S.A. Colonização agrícola em Rondônia: a relação parceleiro-agricultor, manifestação de resistência à expropriação. 1993. 120 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

LOPES, L. Memórias do desenvolvimento. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 1991.

LOUREIRO, Violeta R. A Amazônia do Século XXI – novas formas de desenvolvimento. São Paulo, Editora Empório do Livro, 2009, Cap. 2, p. 67 a 86.

MANTEGA, Guido. A economia política brasileira. 2ª ed.: São Paulo: Polis, Petrópolis: Vozes, 1984

MARROCOS NETO, Antonio Alves da Silva; MORET, Artur de Souza. Contribuição Técnica, econômica e ambiental das PCHs no sistema elétrico isolado de Rondônia. Espaço Energia, COPEL, n.9, p. 25-33, out./2008.

MARTINS, Carlos Eduardo. A outra face da teoria da dependência. Revista de La Facultad de Economía – BUAP, Puebla, año VI, n. 18, p. 155-158.

MARTINS, Edilson. Amazônia, a última fronteira. A saga dos oprimidos/ as multinacionais/ a iminência de um deserto. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Codecri, 1982. Coleção edições do Pasquim, vol. 105. 257p.

MARTINS, José de Souza, Fronteira a degradação do outro nos confins do humano, São Paulo, Contexto, 2014.

MARTINS, José de Souza. Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano. Sociologias, Porto Alegre, ano 3, n. 5, p. 264-270, jan./jun. 2001.

MAZZUCHELLI, Frederico. A crítica de um debate. In: MAZZUCHELLI, Frederico. A contradição em processo – o capitalismo e suas crises. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985, p. 121-192.

MELLO, J. M. O capitalismo tardio. Campinas/SP: Unicamp, IE, 1998.

MELLO, Neli Aparecida de; THÉRY, Hervé. A armadura do espaço amazônico: eixos e zoneamento. Alceu, Rio de Janeiro, v.1, n.2, p. 181-214, jan./jul, 2001.

MELLO, Neli Aparecida. Políticas territoriais na Amazônia. São Paulo: Annablume, 2006. modelos para projetar cenários?II. Em: Parcerias Estratégicas, MCT, nº 12.

MINDLIN, Betty (org). Planejamento no Brasil, São Paulo, Perspectiva, 2010.

MONTEIRO, Maurílio de Abreu; COELHO, Maria Cecília. As políticas federais e reconfigurações espaciais na Amazônia. Novos Cadernos NAEA, Belém, vol.7, n.1, p. 91-122, jun./2014

MORAES, Antonio C. R. de. Bases da formação territorial do Brasil. O território colonial brasileiro ao longo do século XVI. Hucitec: São Paulo, 2000.



MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (Org.). O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2ª ed., 2008, p. 157-194.

MORET, Artur de Souza (org). Rondônia, São Paulo, Fundação Perseu Abramo, 2014.

MORET, Artur de Souza. Energia e Crises: Perspectivas Atuais e Futuras. Grupo de Energia Renovável Sustentável – GPERS/ Fórum de Debates sobre Energia em Rondônia – COREN, 2004. Nação Editora Garamond, IPEA, 2005a. p. 201-249

NASCIMENTO, Elimar Pinheiro do, VIANNA, João Nildo (orgs). Dilemas e desafios do desenvolvimento sustentável no Brasil, Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

NASCIMENTO, Elimar Pinheiro e VIANNA, JOAO NILDO (orgs). Dilemas e desafios do desenvolvimento sustentavels no Brasil. Rio de Janeiro. Garamond, 2007

NATAL, Jorge (org). Território e Planejamento: 40 anos de IPUR/UFRJ. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: IPPUR, 2011

NATAL, Jorge. Do desenvolvimentismo ao neoliberalismo – a saga do Brasil no Século XX. Rio de Janeiro: Publicati, 2006.

NEVES, Frederico de Castro. Getúlio e a seca: políticas emergenciais na era Vargas. Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 21, n. 40, p. 107-131, 2001. [disponível em forma digital]

OLIVEIRA JÚNIOR, Antonio de. Das drogas do sertão ao ingresso na modernidade: a política de valorização econômica da Amazônia. Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium, Ituitaba, v. 4, n. 1, p.93-114, jan./jun. 2013.

OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. Desenvolvimento da economia mercantil, manufatura e acumulação primitiva. In: OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. Processo de Industrialização: do capitalismo originário ao atrasado. Campinas: Editora UNESP, 2003, p. 23-75.

OLIVEIRA, F. de. A emergência do modo de produção de mercadorias: uma interpretação teórica da economia da República Velha no Brasil. FAUSTO, B. (coord.) História Geral da Civilização Brasileira, Tomo III, Vol. 8. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006

OLIVEIRA, Francisco de. Elegia para uma re(li)gião: SUDENE, Nordeste, Planejamento e Conflito de Classes. 3ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 132p.

OLIVEIRA, Francisco. A reconquista da Amazônia. Novos Estudos CEBRAP, São Paulo, n.38, p.3-14, mar, 1994.

OLIVEIRA, João Pacheco. Segurança das fronteiras e o novo indigenismo: formas e linhagem do projeto Calha Norte. Antropologia e indigenismo, Rio de Janeiro, vol. 1, p.15-33, Nov./1990.

PAELINCK, J. A. Teoria do Desenvolvimento Regional Polarizado. In: SCHWARTZMAN, J. Economia regional: textos escolhidos. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977.

PERDIGÃO, Francinete; BASSEGIO, Luiz. Migrantes Amazônicos Rondônia: a trajetória da ilusão. São Paulo: Edições Loyola, 1992. 221 p.

PEREIRA, R. H. ; FURTADO, B. A. (Orgs.). Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces. Brasília: Ipea, 2011.

PERROUX, F. A economia do século XX. Porto: Herder, 1967

PINHEIRO, Paulo Sérgio. Política e trabalho no Brasil: dos anos 20 a 1930. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

PIQUET, R. Reestruturação do espaço regional e urbano no Brasil: o poder do Estado e dos grandes investimentos. Rio de Janeiro: IPPUR-UFRJ, 1993.

PORTO VELHO. Porto Velho em Números, Porto Velho, v. 1, p. 7-34, 2009.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Temporalidades amazônicas: uma contribuição à Ecologia Política. Desenvolvimento e Meio Ambiente, Curitiba, Editora UFPR, n. 17, p. 21- 23, jan./jun. 2008

PRADO, Junior Caio. Historia Econômica do Brasil. São Paulo: Brasiliense, 2008.

QUEIROZ, M. I. P. O coronelismo numa interpretação sociológica. FAUSTO, B. (coord.) História Geral da Civilização Brasileira, Tomo III, Vol. 8. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

QUINHOES, Roberto Chiarella. Redes y territorio: La iniciativa IIRSA em foco. Espacio y Desarrollo, Lima, n. 23, p. 5-29, 2011.

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

REGO, J.M., MARQUES, R.M.M. e outros. Economia Brasileira. São Paulo: Saraiva, 2000.

RODRIGUES, Edmilson Brito. Território e soberania na globalização: Jardim de águas sedento. Belo Horizonte, Fórum, 2012.

RÜCKERT, Aldomar A. Reforma do Estado e Tendências de Reestruturação Territorial. Cenários contemporâneos no Rio Grande do Sul. Tese de Doutorado – FFLCH. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. Universidade de São Paulo. São Paulo: 2001.

SACHS, I., WILHEIM, J. e PINHEIRO, P.S. Brasil: um século de transformações. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

SACHS, I.; LAGES, V. N. Capital Social e Desenvolvimento Local: novidade para quem?. In: CONFERÊNCIA REGIONAL SOBRE CAPITAL SOCIAL. Anais. Universidad Del Estado de Michigan, Santiago, 2001.

SANTOS, M. O país distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania. São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, M. Território e Sociedade: entrevista com Milton Santos. São Paulo: Editora Perseu

SANTOS, MILTON, SOUZA, MARIA ADELIA e SILVEIRA, MARIA LAURA (orgs). Território: Globalização e Fragmentação. 3ª Ed. São Paulo. Editora Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. (1977). Sociedade e espaço: A formação social como teoria e como método. In: SANTOS, M. Da totalidade ao lugar. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, MILTON. Metamorfose do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. 6ª Edição, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012

SANTOS, Milton. O tempo nas cidades. Ciência e Cultura, São Paulo, vol. 54,n.2, out./dez. 2002. Disponível em: < [http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252002000200020&script=sci\\_arttext](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252002000200020&script=sci_arttext)>. Acesso em fev. 2016.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2008. 174p.

SANTOS, Roberto. Um balanço histórico. In: SANTOS, Roberto. História econômica da Amazônia (1800-1920). São Paulo, T.A.Queiroz, 1980, Cap.11, p. 283-312.

SANTOS, M. O Retorno do Território. In: SANTOS, M. et. al. (orgs). Território: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994.

SAUER, Sérgio; ALMEIDA, Wellington (Org.). Terras e Territórios na Amazônia: demandas, desafios e perspectivas. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2011. 426p.

SEN, Amartya K. Desenvolvimento como Liberdade. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SENRA, João Bosco. Água, o desafio do terceiro milênio. . In: VIANA, Gilney, SILVA, Marina, DINIZ, Nilo (orgs). O Desafio da Sustentabilidade: Um debate sociambiental no Brasil. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2001. p. 133/144.

SERRA, M.A., FERNÁNDEZ, R.G. Perspectiva de desenvolvimento da Amazônia: motivos para o otimismo e para o pessimismo. Revista Economia e Sociedade, v. 13, n. 2 (23), p. 107-131. 2004

SEVCENKO, Nicolau. Literatura como missão. Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo: Brasiliense, 1985

SICSÚ, J., PAULA, L.F. de, e MICHEL, R. Novo-desenvolvimentismo – um projeto nacional de crescimento com equidade social. Barueri/SP e Manole/RJ: Fundação Konrad Adenauer, 2005.

SILVA, Ligia Maria Osorio. A apropriação territorial na Primeira República. In: S. Silva, T. Szmrecsányi (orgs.) História econômica da Primeira República. São Paulo: Hucitec, FAPESP, 1996

SILVA, Nathália Thaís Cosmo da; FERREIRA NETO, José Ambrósio. Rondônia: entre o estilo amazônico e a revitalização da noção econômica do desenvolvimento. Cadernos do Desenvolvimento, Rio de Janeiro, v.9, n.14, p. 136-150, jan./jun. 2014.

SIQUEIRA, Hipólita. Dinâmica Regional Brasileira (1990-2012). In: BRANDÃO, Carlos; SIQUEIRA, Hipólita (Org.). Pacto federativo, integração nacional, e desenvolvimento regional. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013, p. 73-86.

SOUZA, Murilo Mendonça Oliveira de; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar. A contra-reforma agrária em Rondônia: colonização agrícola, expropriação e violência. In: Encontro de Grupos de Pesquisa — Agricultura, Desenvolvimento Regional e Transformações Socioespaciais, 5, 2009, Santa Maria. Anais do V Encontro de Grupos de Pesquisa, UFSM, 2009. 15f.

TAVARES, Hermes Magalhães. Estratégias de desenvolvimento regional – da grande indústria ao arranjo produtivo local? Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, Taubaté, v. 7, n.1, p. 50-68, jan./abr. 2011.

TODOROV, Tzvetan. A conquista da América, São Paulo: Martins Fontes, 1999.

VAINER, Carlos Bernardo. Planejamento territorial e projeto nacional – os desafios da fragmentação. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional, v. 9, n. 1, p. 9-22, mai. 2007.

VAINER, Carlos Bernardo; ARAÚJO, Frederico Guilherme B. de. Grandes projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional. Rio de Janeiro: CEDI, 1992, 88 p.

VAINER, Carlos. Fragmentação e Projeto Nacional: desafios para o planejamento territorial. www.socialismo.org.br. 2009

VIANA, Gilney. Impactos ambientais da política de globalização da Amazônia. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2001

VIANA, Gilney; SILVA, Marina; DINIZ, Nilo (Org.). *O Desafio da Sustentabilidade: Um debate socioambiental no Brasil*. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2001, p. 265/288.

VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes. Do nacional-desenvolvimentismo a política externa independente. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (Org.). *O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 195-216.

WOLKMER, Antonio Carlos. Introdução aos Fundamentos de Uma Teoria Geral dos Novos Direitos. In: Wolkmer, Antonio Carlos; LEITE, José Rubens Morato (Org.). *Os Novos Direitos no Brasil: Natureza e Perspectivas*. São Paulo: Saraiva, 2003, p. 3.

ZHOURI, Andréa. Resenha de A revolta da ecologia política: conflitos ambientais no Brasil de Henri Acselrad (Org.). *Ambiente & Sociedade*, Campinas, vol. 7, n. 002, p. 211-213, jul./dez. 2004.