

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

Nilson Cesar Fraga¹

 <https://orcid.org/0000-0002-2050-0331>

 <http://lattes.cnpq.br/9299585302216595>

Matheus Oliveira Martins da Silva²

 <http://lattes.cnpq.br/6194156434376287>

 <https://orcid.org/0000-0001-9023-158X>

Heloísa Fernanda Muniz Silva³

 <http://lattes.cnpq.br/9389857834983354>

Resumo

O presente artigo versa sobre os dois principais determinantes no desenvolvimento socioeconômico da região amazônica, sendo eles o extrativismo vegetal, especialmente o da borracha (até a primeira metade do século XX), e o Programa de Integração Nacional, assinado pelo então presidente, Emílio Garrastazu Médici. Naquele contexto, o governo almejava alavancar o Norte/Nordeste do Brasil, com uma ligação nacional e continental, possível por meio da construção da Rodovia Transamazônica (BR-230). Este estudo, que enfatiza Lábrea, último município da BR-230 e resultado tanto do Ciclo da Borracha quanto da construção da rodovia, detém um longo histórico de migrações nordestinas, as quais pretendiam povoar a região Norte e suprir a escassez de mão-de-obra, mas que, de certa forma, determinaram seu desenvolvimento tardio e estático. Hoje, as atividades econômicas de Lábrea concentram-se nas mãos dos descendentes de um migrante cearense e, por isso, o município foi apelidado como “cidade dos Bodes”, numa alusão a monopolização da economia regional, ou seja, na acumulação de negócios atrelados a uma só família. Assim como não se pode dissociar as ondas migratórias na formação da identidade sociocultural dos municípios amazonenses, outro ponto indispensável é a questão indígena: população autóctone que sofreu um cruel trucidamento, cujas consequências permanecem e se multiplicam sobre aquele território até os dias atuais. Considerando as eventualidades, o objetivo do artigo é apresentar o subdesenvolvimento amazonense e as consequências na qualidade de vida dos moradores do município de Lábrea. São analisados dados coletados a partir do sistema de disposição de

¹ Prof. Dr. do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina – UEL ncfraga@uel.br

² Bolsista de Doutorado da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Código de Financiamento 001. Geógrafo. Doutorando no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia. Membro do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL E-mail: oliveiramartins.matheus@gmail.com

³ Bolsista de Iniciação Científica Bolsista de Iniciação Científica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Acadêmica do curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, no Laboratório de Geografia, Território Meio Ambiente e Conflito – GEOTMAC/UEL. Estudante do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. E-mail: heloisa.munizz@uel.br

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

informações para pesquisadores do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dados da Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação (SAGI) e do Atlas Brasil, que permitiram traçar um diagnóstico com informações sobre população, os índices de desenvolvimento humano, os de pobreza e extrema pobreza e programas de auxílio social.

Palavras chave: Lábrea, Transamazônica, Ciclo da Borracha, Monopólio econômico.

EXTRACTIVIST PRACTICES AND THE CONSTRUCTION OF THE TRANSAMAZON HIGHWAY AS DETERMINANTS IN THE DEVELOPMENT OF THE MUNICIPALITY OF LÁBREA, IN AMAZONAS

Abstract

The following paper studies the two main determinants in the socioeconomic development of the amazon region, the plant extractivism, especially the rubber (until the first half of the XX century), and the National Integration Program, signed by Emílio Garrastazu Médici, the president at the time. In that context, the government had plans to leverage the North/Northeast regions in Brazil, with a national and continental link, possible through the construction of the Transamazonian highway. This article emphasizes Lábrea, the last city of the BR-230, and the result of not only the Rubber Cycle but also the construction of the highway, withhold a long background of northeast migrations, which intended to populate the North region and make up for the shortage of hand labor, but that in a certain way, determined your late e static development. Today, the economic activities of Lábrea concentrate in the hands of a cearense migrant, and because of that, the city got the nickname "Cidade dos Bodes", with an illusion about the monopolization of the regional economy, in other words, in the accumulation of business tied to only one family. As much as the migratory waves cannot be dissociated in the sociocultural formation of the amazons' cities, another indispensable matter is the native one: autochthonous people with cruel slaughter in its history, which consequences remain and multiply in that territory until today. Considering eventualities, the goal of this article is to present the Amazonians underdevelopment and the consequences in the quality of the population of Lábrea lives. The data analyzed are mainly collected from a informational disposal system for researchers of the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), data from the Secretary of Evaluation and Information Management (SAGI) and Atlas Brasil, which allowed to trace an diagnosis with information about population, human development index, poverty and extreme poverty, and social aid programs.

Keywords: Lábrea; Transamazonian highway; rubber cycle; economic monopoly.

Introdução: extrativismo na Amazônia - a importância do Ciclo da Borracha como antecessor da construção da rodovia Transamazônica

A longo prazo, o *extrativismo* não se estabelece como base sólida na economia regional. O monopólio econômico da borracha, que tem fim em meados de 1912, escancara a falha no desenvolvimento do Amazonas e do norte do país como um todo, sendo essa defasagem oriunda da grande porção territorial amazônica, mas de população esparsa, analfabeta e de práticas semi-isoladas e primitivas, praticante de agricultura nômade. As circunstâncias citadas somam-se a falta de ordenamento político, social e econômico, sintetizadas na inexistência de investimento como principal causa da manutenção de técnicas lentas de retirada

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

do látex, impedindo o fortalecimento do extrativismo enquanto economia firme na região.

Outrora a procura mundial por borracha tenha sido direcionada para a floresta sul-americana, os ingleses começam a disseminar sementes de seringueiras por outros continentes, aniquilando o monopólio amazônico. A partir desse fato, em 1913 a produção asiática supera a produção brasileira, sendo um indício concreto da decadência progressiva da coleta de látex no país. Dentre as vantagens de investir na Ásia, destaca-se: a localização dos seringais, que eram mais próximos ao porto, e a manutenção mais barata das plantações; essas questões maximizavam o lucro e afluíam o interesse estrangeiro sobre o sudoeste asiático. Por conseguinte, os benefícios que essa nova localização de plantio proporcionava aos investidores norte-americanos e europeus afasta-os de Manaus (AM) e de Belém (PA), decretando o fim do período de glória da borracha brasileira em 1910.

E é justamente nesse cenário que o colapso dos dois estados, Amazonas e Pará, em que a produção de borracha era predominante, enfim chega: entre 1913 e o início da Segunda Guerra Mundial, Manaus, recém estabelecida enquanto metrópole e contemplada com ferrovias, teatros, e uma próspera infraestrutura urbana, torna-se cidade-fantasma na década de 1920. O período é propício para a retirada de empresas europeias da capital amazonense, as mesmas que, até então, mantinham escritórios ali e sustentavam parte do comércio local, que contemporaneamente fecha às portas. A borracha representou, desde 1898 até 1912, 20% do valor referente a exportação, e sua relevância nacional possibilita o financiamento da República no Brasil, com sede no Rio de Janeiro. Contudo, o fato da borracha ser o produto responsável por impulsionar a economia brasileira por mais de uma década, a mercadoria não proporciona a capital do Amazonas um futuro desenvolvimento e seguro, lhe condenando ao esquecimento:

Mas os governantes da República Velha não mostraram nenhuma gratidão por isso e deixaram a Amazônia voltar para a sonolenta modorra do abandono, depois da queda dos preços da borracha no mercado internacional. A mentalidade reinante continuava sendo a predatória, a Amazônia era vista como um quintal, de onde deveria ser saqueado o máximo possível. (LESSA, 1991, p. 35).

Com o fim do *Ciclo da Borracha*, as lavouras ganham espaço na região. Montenegro alega que mesmo com a transição e com a chegada das novas atividades, elas continuam sob “mentalidade predatória”, e que a pecuária também segue essa mesma lógica. Considera que o mercado regional é insuficiente, ao mesmo tempo em que reconhece a dificuldade de transporte de mercadorias (antes da rodovia), em que os interioranos estavam inseridos em uma economia de pré-capitalismo. Nesse sentido, tece críticas às práticas de aviamento, apontando como principal fator que impossibilita a modernização das técnicas de produção, culminando na péssima condição de vida da população rural do Amazonas (MONTENEGRO, 1966).

Ainda, Montenegro (1966) compreende que a colonização dispersa condiciona o aviamento, pois impede a formação de núcleos urbanos e reprime a expansão industrial. O escritor faz um recorte da alegação de Euclides da Cunha, avaliando que o “seringueiro realiza uma tremenda anomalia: é o homem que trabalha para

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

se escravizar”, fazendo menção às referidas práticas a que eram submetidos, chefiados por grandes exportadores e comerciantes, seus “patrões”, no sentido informal. Depois de apontar os principais erros socioeconômicos, o autor acredita que o desenvolvimento da Amazônia está fadado ao “mito da riqueza florestal” e da “melhor borracha do mundo”, ou seja, ao extrativismo vegetal, e que a população ainda vive com os “olhos no passado, sonhando com o esplendor do período de 1850-1910”.

Vicentini (2004), com base nas considerações de outros autores, explica o sistema de aviação na Amazônia enquanto fornecimento de mercadorias a crédito, como um serviço subdividido em níveis: o aviador de nível mais baixo provê ao extrator os meios para realização do trabalho e alguns bens de consumo e, raras vezes, pequenas quantidades de dinheiro. Como forma de pagamento, lhe era direito a produção extrativa. O aviador era responsável por fixar os preços dos bens, acrescidos de juros extras. Todavia, esse aviador era *aviado* por algum outro, que também lhe cobrava juros altos. Por fim, no topo da “pirâmide” estavam as empresas exportadoras, que concentravam renda a partir dessa cadeia e da aplicação dos juros extras, ao mesmo tempo em que lucravam com o rebaixamento do preço local da borracha.

A Segunda Guerra Mundial faz com que os alemães cessem as parcerias da Europa e dos Estados Unidos com a borracha da Ásia, redirecionando os investidores estrangeiros para a região da Amazônia. O período de destaque amazônico é, quase sempre, acompanhado da migração nordestina, ocasionada por secas, recorrentes, no Nordeste. Especificamente essa economia extrativista, cerne nortista por décadas, foi o agente responsável por povoar a região e, os migrantes, que buscavam sobreviver às custas dos seringais, no período áureo da borracha, chegam em bom momento para disponibilizar sua mão-de-obra.

A procura por seringais distantes promove, segundo Vicentini (2004), tanto a criação das cidades quanto a construção de estradas de ferro. As novas estradas, novamente, acarretam ondas migratórias sobre o território amazonense. Ainda, a Rodovia Transamazônica no Pará, na década de 1970, expande a rede de cidades e é responsável pelo renascimento de antigos núcleos, como Santarém. Essa massa de população itinerante ou transitória se estabelece no entorno da rodovia Transamazônica e a demanda, cada vez maior, por recursos da floresta, faz nascer o interesse em melhorar o fluxo (rodoviário), pretendendo facilitar a retirada de materiais, ou seja, a exportação. Portanto, quando se fala em plano de integração nacional, subentende-se que a intenção do governo brasileiro era, sobretudo, favorecer seus próprios interesses, que abarcava também a intencionalidade estrangeira, disfarçada de desenvolvimento e colonização.

Território, fronteira, espaço, identidade e cultura: as inúmeras produções e reproduções culturais sobre a Amazônia.

Analisando o conceito de fronteira por meio das considerações de Velho (1976), Becker pondera que a fronteira tem como característica não ser um espaço inteiramente estruturado, além da complexidade política que a construção histórica acarreta, trata-se da soma das relações sociais e da forma de

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

apropriação do território. Para ela, define-se a fronteira a partir da estruturação do espaço. Fabiano Maisonnave, na reportagem “Transamazônica: crime e abandono” publicada pela Folha de São Paulo, em 2016, ao falar sobre fronteira, afirma que Lábrea é “uma das mais novas e devastadoras fronteiras de desmatamento na Amazônia”.

Raffestin, embasado na concepção foucaultiana, compreende que o espaço é anterior ao território. Dessa forma, o espaço se “territorializa” a partir de um ator sintagmático, escancarando as relações de poder por meio da projeção do trabalho, e considerando o território como produto das relações sociais que acontecem no espaço. Em outras palavras, considera que a interferência humana é o principal fator de mudança: “O espaço é a “prisão original”, o território é a prisão que os homens constroem para si.” (Raffestin, 1993, p. 143-144).

Para Lefévre, o Estado detém funções de controle, hierarquização e regulação. Becker avalia que a expansão da fronteira amazônica foi possível no final do século XX, com a implantação das relações de capital-trabalho interligada ao interesse do capital industrial e financeiro, materializada pelo Estado de Lefévre, que impõe sua própria racionalidade, reorganizando as relações sociais, apropriando-se de determinado espaço, refazendo-o e ordenando-o. Becker sintetiza: “a fronteira é justamente o espaço em incorporação ao espaço global/fragmentado, ao espaço urbanizado” (Becker, p. 358). Entende-se que o espaço global é uma condição de reprodução generalizada, e relaciona-se com o crescimento das forças produtivas e da urbanização maciça, mas ainda é uma organização capitalista inacabada, segundo Sawyer (1982). Becker cita-o, pois, acredita que essa definição é cabível para explicar o capitalismo na Amazônia. Haesbaert, analisa o território a partir de uma perspectiva materialista e idealista, aborda questões como de “identidade socioterritorial” enquanto um sentimento que nasce das relações e tradições humanas, traçando um vínculo entre identidade social e territorial: “na identidade social também se configura uma identidade territorial, tendo em vista que em um mesmo espaço as relações sociais são as que delimitam o território” (Haesbaert, 1999, p. 178). Tendencialmente fenomenológico, a abordagem de território que cabe a este artigo, considerando que a região Norte do Brasil recebeu muitos migrantes, seria a concepção de território simbólico, pois também configura o sentimento identitário, com destaque a dinâmica política e cultural, de Haesbaert. Dessa forma, norteia as pesquisas para desvendar o tipo de identificação que fez com que os migrantes se reconhecessem sobre aquele território e permanecessem, reproduzindo ali sua bagagem cultural e, de certa forma, mesclando-a com a amazonense e com a dos migrantes de outras regiões.

Seguindo a mesma linha de raciocínio, Almeida (2010) aborda a questão da sensação de pertencimento e identidade, que resulta em um território formado pela experiência/vivência, e a partir delas os sujeitos transparecem sua cultura. A referida autora afirma que o território é resultado de uma apropriação econômica, ideológica e sociológica do espaço (social e vivido), por meio dos indivíduos que nele imprimem sua cultura e sua história.

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

O Ciclo da Borracha e a precarização da vida do seringueiro

A perseguição indígena tem vários capítulos desde a chegada do homem branco no “Novo Mundo”, o extermínio dos povos autóctones no Brasil foi justificado pelos europeus a partir das “guerras justas”, da catequização, da imposição do que entendiam enquanto civilizado, dentre outras atrocidades instituídas. Entre os acontecimentos fatídicos, Lessa descreve a realidade amazônica pré-capitalista: o frei Gaspar de Carvajal, personagem da história que acompanha o espanhol Francisco Orellana na primeira expedição às margens do rio Amazonas, aponta que “Tanto de um como de outro lado dos rios havia muitas e grandes povoações e terra muito linda e frutífera” (Lessa, 1991).

Na sequência, expõe a visão do frei Cristóvão de Acuña que, durante a viagem de Teixeira, refere-se aos indígenas como “populações de bárbaros”, procurando “civiliza-los”. A frequência de investidas sobre a Amazônia se intensifica depois da expedição de Teixeira, motivada pela busca por mão-de-obra escrava indígena, por madeira, e por produtos do mundo exótico. Os estrangeiros estavam, de fato, impressionados com a variedade alimentar dos índios, que plantavam mandioca, milho, inhame e cará. Essa entrada não consentida do estrangeiro sobre as aldeias, ocasiona perdas de indenidade e de tradição indígena, que outrora viviam livres, como cita o jesuíta João Daniel “eram donos dos seus narizes e da região”, no período em que viveu na Amazônia (1741 e 1757), afirmando a existência de milhões de índios, baseado em outras descrições como do padre Antônio Vieira. Os chamados seringalistas impulsionam as “correrias”, promovendo a expulsão do restante indígena da região (Lessa, 1991).

Perante os relatos, a procura por produtos como o cacau, o guaraná, a castanha, as plumas dos pássaros, a manteiga de tartaruga (e a casca), são o foco estrangeiro na segunda metade do século XIX. Lessa (1991) cita a interferência do experimento do estadunidense Charles Goodyear, que acaba por revolucionar a utilidade do látex amazônico, com a denominada “borracha vulcanizada”. O acontecimento estimula a industrialização e inicia a referida “Era da Borracha” ou “Ciclo da Borracha”. Ou seja, o látex brasileiro contribuiria, diretamente, para a manutenção das invenções do “Velho Mundo”, como os pneus e o respectivo uso de bicicletas e automóveis nos Estados Unidos e na Europa, impulsionando a procura mundial pelo produto, e conseqüentemente o aumento de trabalhadores migrantes para suprir a demanda. Nesse período, viajantes já relatavam a diminuição do número de tribos indígenas ocupantes da floresta, o que ocasiona um colapso na mão-de-obra, que é suprido por meio da migração. Os estadunidenses e os europeus também buscavam por outras espécies arbóreas na Amazônia, como o cedro e o mogno (úteis para a indústria de móveis), e o pau-rosa (para fabricação de perfumes) (Lessa, 1991).

Segundo Arthur Cesar Ferreira Reis, o comércio da borracha na Amazônia começa na terceira década do século XVIII (Reis, 1953). A partir daí, sertanistas começam a se interessar pelo leite das árvores de seringais e a importa-lo (no início, para Portugal e para a Inglaterra). Sobre os métodos de coleta do látex, sabe-se pouco, mas diversos autores entram em consenso ao determinar que as técnicas de sangria das árvores eram arcaicas.

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

O apogeu da prática e da glória extrativista em território brasileiro se deu entre 1850 e 1910. O esplendor da borracha tem fim entre os anos de 1913/14, explica Montenegro (1966), convencido dos mesmos motivos de Lessa: toneladas de látex provenientes do Oriente, o que força uma reestruturação econômica da região, que majoritariamente dependia do “Leite da Seringa”⁴.

Montenegro (1966) detalha as condições precárias em que o seringueiro trabalha, sendo categorizado como não-assalariado e tampouco empregado de ninguém, sua situação se aproximava de um arrendatário, sangrando árvores três ou quatro dias da semana (já que os fatores climáticos impossibilitavam a retirada diária de látex). No inverno, em decorrência do alto volume pluviométrico, a principal atividade é a extração de castanhas, Montenegro esclarece: “Quando aumenta a produção de borracha, cai a de castanha e vice-versa, salvo nos anos de violenta oscilação no preço da castanha (por exemplo, em 1963 e 1964)”. No restante da semana, o seringueiro se ocupa de outras funções, como a pesca e caça para subsistência, expondo-se perigosamente (vivendo na mata) á inúmeras doenças. O autor descreve:

A dispersão das árvores na floresta obriga o seringueiro, ignorante e analfabeto, em geral, a viver isolado na mata, longe de quaisquer recursos, em meio hostil, embrutecido pela solidão, errante, doente, vagando de um seringal para outro. (Montenegro, 1966, p. 202).

A depredação da fauna é citada por Lessa quando explica que os seringueiros sobreviviam da caça e da pesca, e a extração da flora já era um problema ambiental, tanto na prática de retirada de recursos quanto no desmatamento que origina as estradas. De acordo com Lessa “A abertura da estrada Cuiabá-Porto Velho, em 1973, e seu asfaltamento, em 1984, escancararam as porteiras para o mais rápido e violento desmatamento na Amazônia” (Lessa, 1991, p. 48).

Na sequência, Montenegro também cita as migrações nordestinas para a Amazônia, relacionando-as a precariedade das condições de sobrevivência:

O espírito pioneiro que levou a Amazônia tantos nordestinos no século passado e durante a fase áurea da borracha, foi destruído pelo padrão de vida primitivo, pela rudeza do trabalho solitário e pela criminosa especulação que escraviza o seringueiro. (Montenegro, 1966, p. 202).

Relacionando *movimentos migratórios* com o *nomadismo* de técnicas de produção, Montenegro destina parte de seu livro, sobre Desenvolvimento Econômico da Amazônia, para explicar como um processo tem relação com o outro. Ao denominar parte da população como *cabocla amazônica*, explica que a “causa biológica” influencia no âmbito sócio-cultural, ou seja, determina o destino da vida de cada indivíduo:

Ocorre que o caboclo, do ponto de vista étnico, é tanto índio quanto branco e se, culturalmente, parece mais índio do que branco, é precisamente nessa esfera dos fatos sócio-culturais que devemos buscar a explicação da sua personalidade básica e das suas características psico-sociais mais marcantes. Dentre estas o gênero de

⁴Expressão vulgar, segundo Augusto Montenegro, autor do livro “Desenvolvimento Econômico da Amazônia: Coleção Amazônica, série Augusto Montenegro, capítulo 10 – A borracha na Amazônia”.

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

vida é, sem dúvida, o fator mais importante e ao invés de buscar na hereditariedade indígena a explicação para esse nomadismo, mais avisado seria procurá-la nas próprias condições tradicionais de trabalho do caboclo. (Montenegro, 1966, p. 69).

O autor defende que a economia extrativista que se desenvolveu sobre a Amazônia é propícia ao nomadismo. Ainda, reflete a respeito dos impactos da falta de coletividade na mistura étnica que resulta no *caboclo*, e das consequências desse distanciamento, também decorrente das demandas da extração da borracha, que fazia daquelas populações “móveis, instáveis e flutuantes”. Pautado em Lima (1937), Montenegro destaca:

Do índio para o caboclo perdeu-se a organização tribal que amparava e protegia aquele contra uma natureza extremamente hostil [...] sua atividade principal é a coleta, uma rala agricultura de subsistência e a pesca. Preferiu a extração da borracha a coleta dos frutos de castanheira [...] Num sistema sociocultural não se sabe onde acaba a causa e começa o efeito, a economia destrutiva estimulava a dispersão demográfica. Esta, por sua vez, gerava o nomadismo e intensificava a pilhagem dos recursos naturais. (MONTENEGRO, 1966, p. 69 e 70).

Semanalmente, o seringueiro também é encarregado da manutenção das estradas, essenciais na floresta, os caminhos de seringais, classificados nas seguintes regiões: “zonas de pés-cansados” (cortadas há anos e consequentemente gastas) e “zonas novas” (matas virgens, altos rios e seringais não-cortados, basicamente regiões distantes). A proximidade do *caboclo amazônico* com a pobreza também é fator determinante para o modo de vida migratório que ele leva, já que o mesmo não possui muitos bens, ou de muito valor, dos quais saia prejudicado se perder. Sendo assim, pode substituí-los facilmente, ou transporta-los a qualquer lugar, caso necessário. Por consequência, não são praticantes de uma agricultura sedentária, condicionando a simplicidade de sua própria existência.

O extrativismo como fator que ocasiona a construção da rodovia Transamazônica

Naquele contexto, o abismo entre o desenvolvimento da Amazônia em comparação ao sul do Brasil já era desconunal. O Norte não era pauta de discussão nacional, e estava próximo, apenas, do Nordeste, região que também era esquecida pelo governo, e que serviu ao Norte, em vários momentos, para suprir a escassez de mão-de-obra indígena na atuação nos processos de retirada dos seringais. Esse isolamento é parcialmente rompido a partir da posse de Juscelino Kubistchek.

Lessa (1991) ressalta a fama do presidente, de “grande bandeirante”, e seu lema “rumo ao Oeste”, foi materializada na alteração da capital do país, parte do projeto de desenvolvimento do Brasil, com a construção de estradas que ligassem as regiões. Com os militares no poder, em 1964, o projeto desenvolvimentista de JK divide espaço com os de segurança nacional, incentivando novas estradas e ocupações (nordestinas) na Amazônia. A criação da Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), em 1966,

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

é um exemplo de políticas intencionadas em desenvolver a região. Sobretudo, não pode ser romantizada, já que desconsidera a existência da população originária (indígena) e submete-as às demandas das civilizações brancas e o ideal positivista de “ordem e progresso”:

As novas estradas acabaram esbarrando também nos grupos indígenas que estavam se refugiando nas profundezas das florestas, que tinham subido os rios em busca de um pouco de paz, ou tinham resistido ao assédio do homem branco. (Lessa, 1991, p. 44).

Na década de 1960, no governo de Emílio Médici, o plano de integração nacional, segundo Bertha K. Becker, sintetizava:

A necessidade de uma integração nacional emerge, pois, espontaneamente, como uma realidade imprescindível à continuidade do crescimento do "centro" dinâmico e, portanto, do sistema como um todo. É essa realidade que, somada às tensões da periferia deprimida e às exigências de segurança nacional, levam à conscientização sobre a necessidade de uma política de integração nacional. Nessas condições, começa a se esboçar uma política nacional de desenvolvimento regional. (Becker, 1982, p. 27)

Lábrea: o último município na rota da rodovia Transamazônica

O município de Lábrea (AM) (Figura 1) está dista 407 km do município de Porto Velho (RO), local de construção da estrada Cuiabá-Porto Velho, atravessando terras de povos indígenas como os *zóro*, *suruís* e *uru-eu-wau-wau*. Logo, especula-se a fusão desses grupos (e não somente esses) com a população de Lábrea, subentendidos enquanto pertencentes ao município.

Em síntese, a formação administrativa de Lábrea, de acordo com o IBGE (2022), tem início em 1874, com a criação do distrito de paz de Lábrea, promovido a categoria de vila em 1881, seguido da criação da comarca do rio Purus (1883), cuja sede é Lábrea. Anterior a isso, em 1869, a região recebe uma leva de cearenses, chefiada por João Gabriel de Carvalho e Melo. No ano de 1871, maranhenses passam a viver no município (dessa vez, por meio da expedição do Coronel Antônio Rodrigues Pereira Labre), que em 1888, recebe autorização para a abertura de uma estrada entre Lábrea e Purus, até a fronteira com a Bolívia, à margem do rio Beni.

Decreto nº 10027 de 21/08/1888 / PE - Poder Executivo Federal (D.O.U. 31/12/1888)

Concede autorização ao Coronel Rodrigues Pereira Labre para construir uma estrada a villa Labrea, no Purús, e as proximidades do lugar denominado «Correnteza», á margem do Beni.

DECRETO N. 10.027 B - DE 21 DE AGOSTO DE 1888

Concede autorização ao Coronel Rodrigues Pereira Labre para construir uma estrada a villa Labrea, no Purús, e as proximidades do lugar denominado «Correnteza», á margem do Beni.

A Princesa Imperial Regente, em Nome do Imperador, Attendendo ao

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

que requereu o coronel Antonio Rodrigues Pereira Labre, Ha por bem Conceder-lhe autorisação para, por si ou por meio de empreza que organizar, construir, usar e gozar uma estrada entre a villa de Labrea, á margem direita do rio Purús, na Provincia do Amazonas, e o limite do territorio do Brazil com o da Bolivia, nas proximidades da localidade denominada «Correnteza», á margem do rio Beni, de conformidade com as clausulas que com este baixam assignadas por Antonio da Silva Prado, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, Ministro e Secretario de Estado de Sua Magestade o Imperador, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 21 de Agosto de 1888, 67º da Independencia e do Imperio.

Prinzeza Imperial Regente.

Antonio da Silva Prado. (Diário das Leis, 2022)

A exploração até a Bolívia é relatada pelo Coronel Labre, na obra *Itinerário de exploração do Amazonas à Bolívia*, publicado em Belém do Pará, em 1887. Antonio Rodrigues Pereira Labre (1827-1899), maranhense que fundou, organizou e governou uma cidade às margens do rio Purus, no ano de 1871, possuía forte ligação de poder junto ao Governo Imperial, a prova disso, se dá a partir da autorização para abrir tal estrada, a Figura 1 permite observar o Coronel Labres e uma vista do centro da cidade, hoje, por ele fundada.

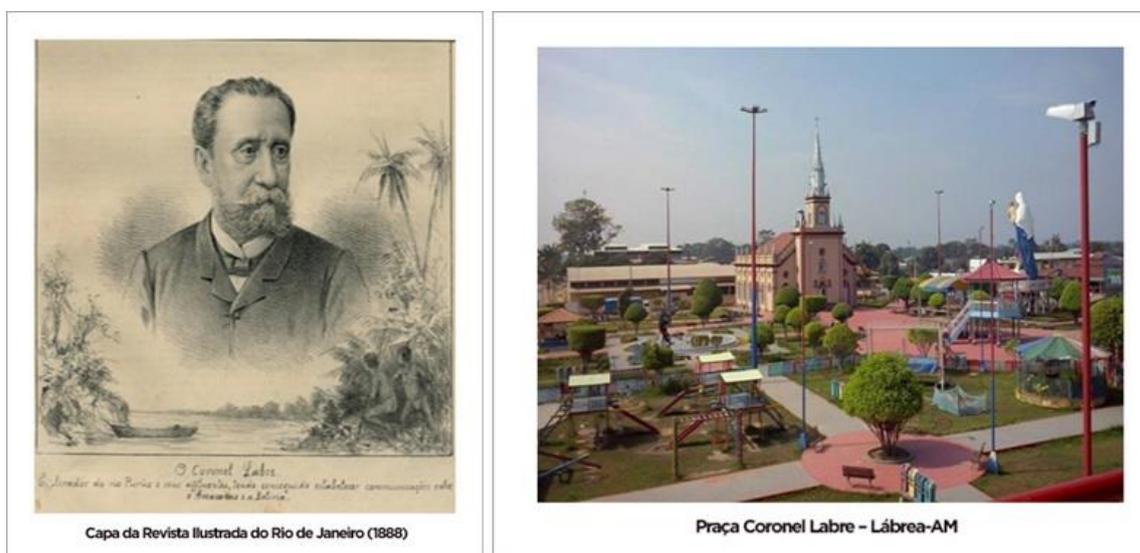


Figura 1 - Coronel Labre e uma vista do centro de Lábrea, AM. Fonte: NewsRondônia (2022).

Entre 1890 e 1896, Lábrea é desmembrada de Boca do Acre e de Canutama (ambos são municípios atualmente). Nesse meio tempo, Lábrea passa a ser considerada cidade, cujo nome anterior era Nossa Senhora de Nazaré de Ituxi. Atualmente, Lábrea ocupa a décima posição entre os maiores municípios brasileiros, com área de 68 mil km² (Figura 2), onde vivem, inclusive, indígenas ainda isoladas.

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

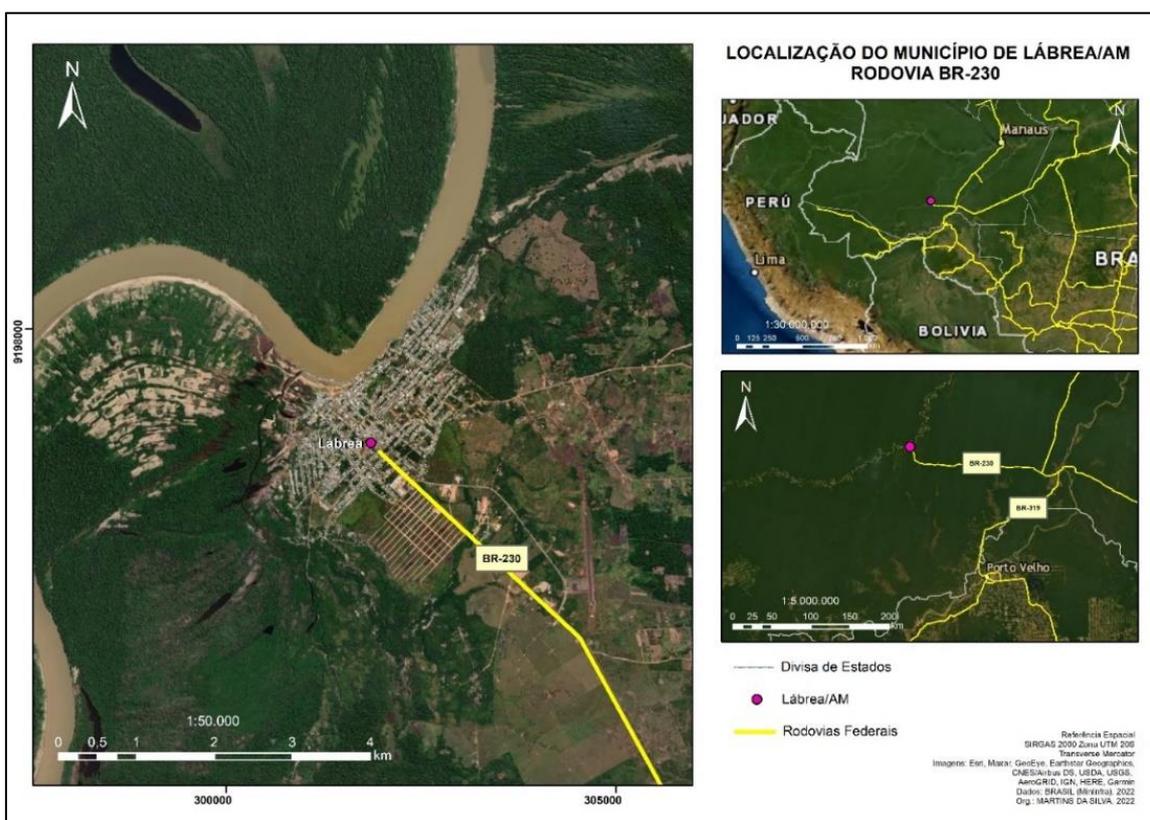


Figura 2- Localização do município de Lábrea/AM – Rodovia BR-230. Fonte: Brasil, 2022 Org.: M. Martins da Silva, 2022

A matéria citada no decorrer do texto, publicada pela Folha de São Paulo, cujo objetivo era percorrer toda a extensão da Transamazônica, aponta os altos índices de violência do município de Lábrea (Maisonnave, 2016). A região, marcada pelo desmatamento ilegal e pela grilagem, somatizou sete assassinatos por disputa agrária em dez anos (2006-2016), de acordo com a Comissão Pastoral da Terra (CPT). No estado, Lábrea ocupa o primeiro lugar na ocorrência de queimadas, especialmente no sul do Amazonas, onde fica a faixa de influência da BR-364, fragmento que liga Rio Branco (AC) a Porto Velho (RO) e é marcado por conflitos fundiários.

Dentre as particularidades apresentadas na referida reportagem, sobre o município de Lábrea, as entrevistas destacam três nomes: Bode Velho, Bode Preto e Bode Augusto. E é por meio desse apelido que se reconhece os filhos de um seringueiro cearense, cuja história muda de rumo para um fim raro, que proporciona a ascensão social dos irmãos, atualmente envolvidos economicamente em vários setores da região (Maisonnave, 2016).

Respectivamente, eles atuam como: 1. Empresário, Bode Velho é o proprietário de inúmeros negócios, dentre eles uma loja de departamento e a maior parte dos postos da região, cobrando, pela gasolina, o preço mais alto da rodovia; 2. Fazendeiro, ele e os irmãos possuíam todas as terras nos arredores da transamazônica (cerca de 17 mil hectares), e hoje, é dono do único frigorífero do município e mantém a posse de três fazendas. Na entrada de uma das fazendas, Bode Preto suspende o barco que, outrora, iniciou a fortuna de sua família (Maisonnave, 2016)

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

Maisonave (2016), autor da matéria publicada pela Folha aponta a semelhança desse elemento (Figura 3) com o avião do traficante colombiano Pablo Escobar, que também compunha o portão de sua fazenda, em Nápoles. 3. Político, Bode Augusto atuou como vereador do município, sua modesta empresa é encarregada da colocação de meio-fio, nos 16km de asfalto recente da transamazônica.

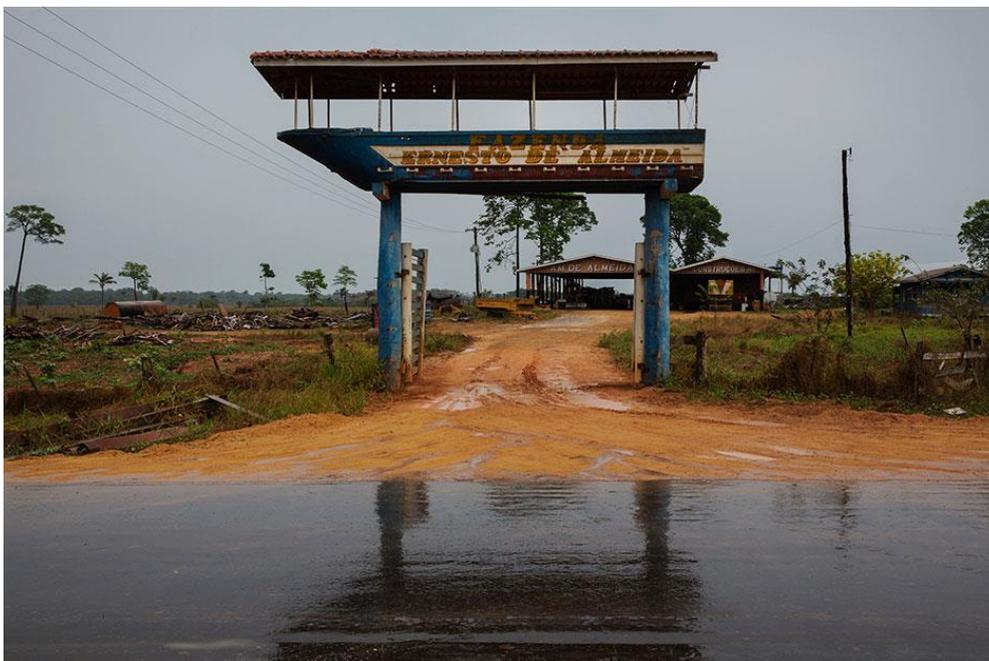


Figura 3 - Porteira da fazenda de Antônio Almeida (Bode Preto), em Lábrea. Fonte: Lalo de Almeida/ Folhapress (2016).

Lábrea, a “cidade dos Bodes”, é uma recente e potente frente destrutiva de desmatamento ilegal na Amazônia, que tem como principal causa a atividade pecuária. Em 2014, o jornal apontou que 59% do desmatamento do Estado é derivado do sul da Amazônia, dentre eles Lábrea, Manicoré e Apuí. Apesar de pecuarista, Bode Preto nega o envolvimento direto com o alto índice de ocorrência de queimadas, e justifica que comprou as fazendas “já formadas”, em que a área abrange, inclusive, a mata ciliar. A fazenda do grande nome da pecuária regional está envolvida numa disputa com a Terra Indígena Caititu. O fazendeiro, ao falar sobre os indígenas Apurinãs, define-os: “Esses índios, caboclos velhos, só querem saber de cachaça. Não fazem outra coisa, não produzem nada”. As reservas extrativistas, a Ituxi e a Médio Purus, foram criadas durante o governo do ex-presidente da república, Luiz Inácio Lula da Silva, no ano de 2008, cujo objetivo era frear e/ou impedir o desmatamento ilegal e a grilagem de terras das comunidades tradicionais (Maisonave, 2016).

Quando atuava em uma serraria, Bode Augusto garante que a atividade era realizada em baixa escala, mas confessa o uso de madeira ilegal, com a justificativa de empregar “14 pais de família”. Por fim, mostra-se insatisfeito com o fechamento da empresa, em razão das inúmeras multas advindas do Ibama (Maisonave, 2016).

Nos dois extremos da Transamazônica, a paisagem é composta por unidades de conservação, pastos subutilizados e terras indígenas, corriqueiramente em

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

conflito com madeireiros e garimpeiros. Na atualidade, a maior parte da população sobrevive do comércio ilegal de madeira e de ouro, como relata a irmã franciscana Ângela Sauzen, defensora dos agricultores em Uruará desde 1986: “Aqui é o mundo da ilegalidade”, evidenciando que “Quem pode mais, domina”; fazendo referência às lideranças municipais, como o prefeito da época, no município paraense, que era um madeireiro (Maisonave, 2016).

O chefe da Reserva Extrativista Médio Purus, José Maria de Oliveira, afirma “Na Amazônia, o fiscal está em extinção, é uma espécie rara”, explicitando a facilidade de se agir ilegalmente sobre os territórios que a transamazônica atravessa. Logo, a região que circunda o rio Tapajós detém muito garimpo de ouro e diamantes, a atividade se faz presente na história da Amazônia e do Pará desde o século passado. Entre a década de 1970 e 1980, e com o advento das estradas e dos aviões de metal (mono e bimotor), mais de 600 mil pessoas dependiam do garimpo amazonense. Nessa época, a prática superava à produção industrial e acontecia, majoritariamente, em âmbito ilegal (Maisonave, 2016).

A população estimada de Lábrea era de 47.685 em 2021, pouco maior que do último censo, de 2010, que somatizava 37.701 pessoas. Acrescenta-se, que o município em questão computa a população judicial, afirmando ser de 50.941 e, apesar da inviabilidade de acesso ao processo, que discorre sobre a requisição dessa nova contagem, o histórico de outros municípios que exigiram essa apuração pode direcionar aos factíveis motivos, tais como: insatisfação popular ou direcionada, no que tange o cômputo disponibilizado pelo censo, resultando numa apelação a Justiça para anulação da estimativa; número de cidadãos votando incompatível com o previamente estabelecido pelo censo; interesses políticos atrelados a disponibilização de verba federal repassada aos municípios, o chamado Fundo de Participação dos Municípios (FPM), cujo cálculo considera a população estimativa. A problemática nasce justamente nessa ligação política com o repasse de verba, já que, com o aumento da população na contagem judicial, o dinheiro que determinado município recebe também é maior (IBGE Cidades, 2022).

A ocupação do município tem início no século XIX, a partir da visita de João Cametá, as margens do rio Purus. Em 1852, Tenreiro Aranha lidera uma expedição advinda de Manaus para a região, objetivando encontrar um caminho entre os rios (Purus e Madeira), por meio das Campinas. Outro personagem que organizou expedições ao local foi Manuel Urbano da Encarnação, no ano de 1961, com o mesmo objetivo (ligar os dois rios). Já o Frei Pedro Coriana inicia, no rio Purus, em 1854, uma missão indígena com as tribos Muras, Cauinícis, Mamurus, Jamadis, Purupurus, escancarando a diversidade cultural indígena da região. Lábrea contempla parte do Parque Nacional Mapinguari, localizado no interflúvio dos rios Purus e Madeira, ao Sul do Amazonas. Além de atuar na preservação do ecossistema, a unidade de conservação atrai turismo ecológico e é fonte de pesquisas para a região. O avanço sobre a Amazonia se dá, de acordo com Becker, para atender às demandas da sociedade urbana e industrial. Essa fase de exploração de recursos corresponde a economia mercantilista, que tem início na colonização, se estendendo até as primeiras décadas do século XX. Os produtos nacionais, naquela época, destinavam-se ao mercado externo (IBGE Cidades, 2022).

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

Bertha K. Becker e a Geopolítica da Amazônia

Ao comentar o processo exploratório amazonense, no livro “Geopolítica da Amazônia”, a referida autora classifica a capital (Manaus) e seu entorno como “regiões periféricas deprimidas”. Portanto, ela reconhece que as rodovias foram necessárias para desenvolver a região:

Perdendo seus recursos básicos para outras regiões, ela se integra ao sistema nacional sofrendo simultaneamente um processo de depressão econômica. Trata-se, basicamente, de áreas agrícolas tradicionais, contando com grande contingente demográfico (...) Organizadas em função do mercado externo, essas “ilhas econômicas” nas últimas décadas, vêm se articulando ao “centro” graças à implantação de rodovias que deslocam grande parte do fluxo de matérias-primas do mercado externo para o interno. (...) A implantação das grandes rodovias de penetração para o Norte e para o Oeste apoia essa expansão. (Becker, 1982, p. 23-25)

A referida autora não é tão radical no sentido de tecer somente críticas a construção da rodovia. Logo, não é incomum que ela apresente pontos positivos da construção da transamazônica para a região Norte.

No que tange o restante do Estado do Amazonas, Becker compreende enquanto “Fronteira de recursos ou regiões de novas oportunidades”, essas são áreas de mata virgem, de madeira e de solo fértil que, segundo a autora, sintetizam possibilidades de descentralizar e desacomular a “periferia deprimida”, excedente demográfico, explicando como ela se forma: “A recente valorização dos recursos minerais por capitais nacionais e estrangeiros deu origem a um povoamento concentrado” (Becker, 1982, p. 26)

A geógrafa brasileira julga a questão socioeconômica da região como arcaica, pois têm como base uma estrutura agrária que não acompanhou o advento da industrialização e, por esse motivo, a região Norte/Nordeste serve ao país como massa de mão-de-obra:

Incapazes de, com sua estrutura econômica arcaica, absorver o crescimento demográfico, as periferias deprimidas fornecem grandes contingentes de mão-de-obra para as outras áreas do sistema. A mobilização da população das áreas deprimidas para as áreas de crescimento e de fronteira constitui uma tentativa espontânea de restabelecer o equilíbrio espacial rompido com o desenvolvimento da economia industrial. (Becker, 1982, p.25)

Analisando essas especificidades históricas, compreende-se o atraso, quase proposital, do Amazonas, sendo impossível comparar o progresso dos grandes núcleos urbanos aos municípios amazonenses, os quais apresentam contrastes ainda maiores quando comparados as outras regiões do Brasil, principalmente o centro-sul. Já que, verazmente, o centro está mais desenvolvido no quesito industrialização, como avalia Becker:

As relações entre o crescimento econômico e a estrutura espacial no Brasil processam-se de acordo com o modelo centro-periferia. Em

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

virtude do estágio avançado de sua industrialização, a estrutura espacial do Brasil hoje reflete a ação espontânea do processo de crescimento, bem como a intervenção do Estado nesse processo. (Becker, 1982, p. 31)

Segundo a autora, o modelo centro-periferia está atrelado ao período de substituição das importações pelo de integração nacional, no qual, Becker afirma, que permanece desequilibrando a ordem social, mas expande o sistema. O referido centro faz menção a São Paulo e ao Rio de Janeiro. Na sequência, ela enfatiza a existência de contingentes populacionais que “permanecem à margem do processo de desenvolvimento”, fazendo alusão ao “restante” que não segue a tendência de urbanização e transpõem problemas sociais. Acrescenta, que para que haja efetiva transformação do sistema, é necessário a integração social, com fins no desenvolvimento e, para tanto, o ideal seria romper com as razões históricas e espaciais que resultam no seu isolamento físico e mental. A localização interiorana ou continental, longe da margem litorânea, é um dos fatores que, juntamente com as dificuldades de ligações terrestres em mata fechada, justificam esse distanciamento. Sobre o desenvolvimento nacional ocorrendo de maneira desigual, Becker comenta:

(...) um balanço da fase de substituição das importações revela a elaboração de uma estrutura espacial do tipo centro-periferia na qual, sob o comando do centro dinâmico, articula-se o território nacional, ao mesmo tempo em que se elaboram grandes disparidades regionais: o Sul como periferia dinâmica, o Nordeste como periferia deprimida e a Amazônia como periferia não integrada, as duas últimas constituindo regiões-problemas. (Becker, 1972, p. 61).

Pode-se interpretar, a partir das considerações de Becker, que a “valorização momentânea” se enquadra no cume amazonense, entre o ciclo da borracha e a construção da transamazônica, proporcionando seu esquecimento, explicado anteriormente pela visão de Lessa (1991). Lê-se:

Por sua posição, a Amazônia sempre esteve mais exposta às influências externas, e permanece até hoje à margem do sistema espacial nacional. Pelas características de seu quadro natural, teve dificultada sua plena ocupação, a intensidade do povoamento se fazendo sentir em função da valorização momentânea de seus recursos e da força dos centros que comandavam o sistema espacial (Becker, 1982, p. 59).

Todavia, é necessário reconhecer que as dificuldades se estendem até o dito mundo dito pós-moderno, recaindo sobre os municípios amazonenses, como Lábrea, o que é revelado na análise da pobreza apresentado a seguir.

O subdesenvolvimento amazonense e as consequências na qualidade de vida dos moradores do município de Lábrea: Cadastro Único e Bolsa Família – análise da pobreza

Com o referido Ciclo da Borracha e com a construção da Transamazônica, dentre outras particularidades históricas da região (como o garimpo, em menor

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

escala), é possível compreender a realidade do município de Lábrea, determinando as causas de seu desenvolvimento tardio, por meio de análises de dados como o IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal), e comentando a alta taxa de inscrições em programas sociais, como o Cadastro Único e o Bolsa Família.

O Gráfico 1 denota a crescente busca pelo Cadastro Único (CadÚnico), “um conjunto de informações sobre as famílias brasileiras em situação de pobreza e extrema pobreza. Essas informações são utilizadas pelo Governo Federal, pelos Estados e pelos municípios para implementação de políticas públicas” (Caixa, 2022) no município, duplicando em um curto espaço de tempo, de menos de uma década.

O CadÚnico seleciona e encaminha famílias de baixa renda aos programas de assistência social, demonstrados no Gráfico 2, com os dados sobre o Bolsa Família, atualmente Auxílio Brasil, que “integra em apenas um programa várias políticas públicas de assistência social, saúde, educação, emprego e renda. O novo programa social de transferência direta e indireta de renda é destinado às famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza em todo o país” (Brasil, 2022).

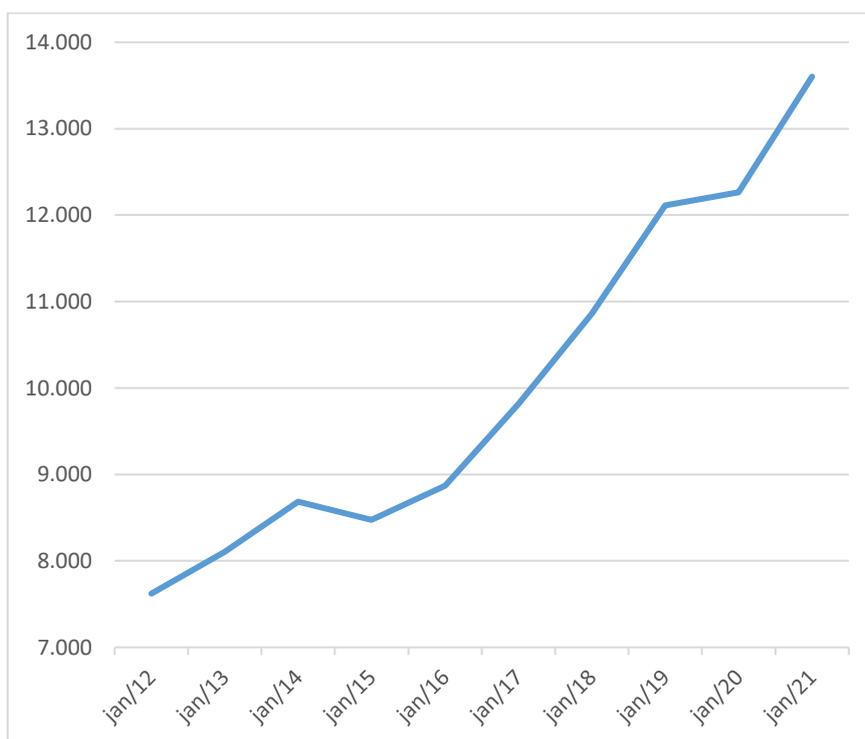


Gráfico 1 – Lábrea, Amazonas – CadÚnico. Fonte: SAGI, 2022

O Gráfico 1 demonstra haver um grande crescimento do número de famílias inscritas no CadÚnico em um período de dez anos, ou seja, entre 2012 e 2021, permitindo observar que o número de famílias atendidas por políticas públicas também teve um considerável crescimento.

Apesar do número de inscritos em programas sociais estar crescendo, o índice de pobreza vem diminuindo, de acordo com o último Censo, de 2010 (IBGE,

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

2010). Tendo como parâmetro os dados mais recentes, atualmente a porcentagem de pobres ainda está acima dos 50, como relata o IBGE.

No censo demográfico do ano 1991, cerca de 78% da população labrense era pobre. Sendo assim, o número de indivíduos em vulnerabilidade social só é inferior aos 50% no critério de porcentagem de *extremamente* pobres que, em 2010, era de 33%.

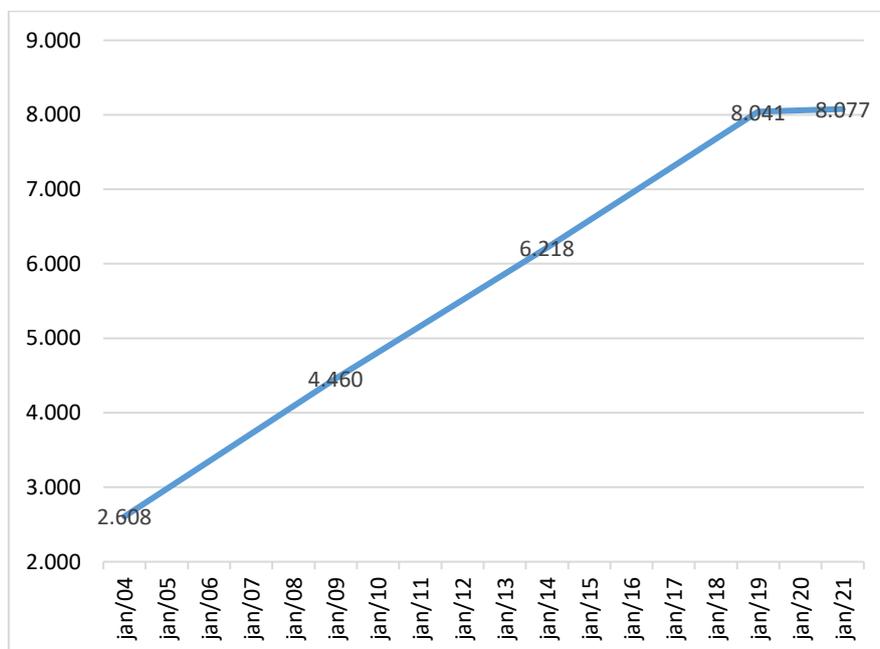


Gráfico 2 - Bolsa Família (Famílias Beneficiárias). Fonte: SAGI, 2022.

Especula-se que esse percentual tenha piorado com a situação pandêmica que se iniciou em 2020, do COVID-19, acentuando as desigualdades sociais e, nesse caso específico, do município de Lábrea, de dificuldade de acesso a saúde, vacinação, etc., por conta de sua localização.

A Figura 4 permite observar uma porção urbana de Lábrea, marcada pela organização social de uma porção da cidade, sujas infraestruturas são ainda muito precárias. A população que sobrevive nessas casas, suspensas por palafitas, tem problemas recorrentes com a água de odor ruim, com a presença de urubus e o convívio direto com inúmeras endemias, como a malária.

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS



Figura 4 - Periferia da cidade de Lábrea, às margens do rio Purus. Fonte: Lalo de Almeida/Folhapress (2016).

Nas entrevistas com líderes da cidade, publicadas pela matéria assinada por Maisonnave (2016), à Folha de S. Paulo Folha, nota-se um descontentamento generalizado da população cuja sobrevivência é o extrativismo, pois ainda aguardam a criação de escolas e de postos de saúde, além de esperar a prometida assistência às atividades econômicas regionais.

Dentre os depoimentos, está o de Irismar Duarte, presidente da associação de moradores da reserva Ituxi, que pontua: “Quando a gente lutava pela Resex [reserva], acreditava que ia ter mudança social, mas a vida ficou tão difícil que as famílias foram saindo.” Apesar de sua precária estrutura urbana, que não supre nem metade da população com serviços de saneamento básico (como esgoto), o deslocamento se destina a cidade, que também atrai boa parte dos dez mil indígenas da região. Ainda, Lábrea sofre com a carência de empregos formais, e essa realidade justifica a dependência nos programas sociais citados acima (Maisonnave, 2016).

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

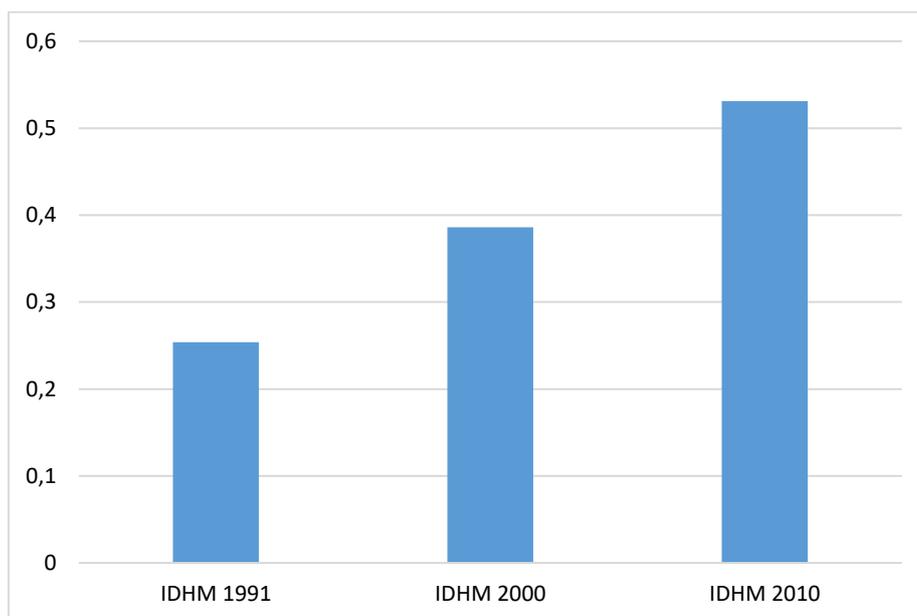


Gráfico 3 – Lábrea, Amazonas – IDHM – 1991, 2000 e 2010. Fonte: Atlas Brasil, 2022.

O IDHM atual de Lábrea é de 0,531 e, embora permaneça baixo, esse número foi muito pior nas décadas passadas, como revela o Gráfico 3. Em 1991 era 0,254 e, em 2000, 0,386. Logo, o Índice de Desenvolvimento Humano estar abaixo da média nacional faz com que o município necessite de repasse federal. São justamente esses recursos extras, estabelecidos a partir do número populacional e, no caso de Lábrea, da população judicial, que podem explicar o interesse do município em contestar a contagem realizada pelo IBGE e alegar a existência de mais pessoas e, conseqüentemente, receber mais recursos públicos.

Considerações finais: desde o Coronel Labre, uma Lábrea de empobrecidos no final da Transamazônica

Esse estudo partiu da gênese de ocupação do território amazonense de Lábrea para explicar sua formação socioterritorial, sociocultural e seu desenvolvimento econômico, enfatizando, sobretudo, o Ciclo da Borracha e a construção da Rodovia Transamazônica, potencialmente ligados ao *progresso* do município de Lábrea. Mostra, a partir de diversos autores que estudam, tanto a Amazônia, quando porções daquele território, com destaque para a região onde se insere Lábrea.

Há toda uma literatura histórica que descrever a Amazônia como uma região arcaica economicamente, explicando quais foram os agentes que a condenaram a tal realidade, sendo isso, uma falácia, afinal, seria impossível que todas as regiões de um país com a continentalidade do Brasil, tivessem um mesmo nível de desenvolvimento, ao se considerar os elementos formadores brasileiros.

Lábrea, assim como a sua região geográfica se encontram em uma porção territorial marcada pelo subdesenvolvimento e pelo empobrecimento regional secular, fazendo com que haja uma dependência dos programas sociais,

AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS

sobretudo federais, fato que evidencia a precariedade da vida no Amazonas, assim como em boa parte da Amazônia Legal brasileira, isso incluindo os que são originários, assim como os que chegaram à região a partir das migrações, isso desde o século XIX.

O destino de Lábrea foi traçado, sobretudo, a partir da chegada do Coronel Labre, que dá nome ao município em questão, uma região de migração nordestina no denominado ciclo da Borracha, mas que manteve certo fluxo migratório a partir da construção da rodovia BR 230, a famosa Transamazônica, aberta durante o regime autoritário, nos anos de 1970.

As migrações e a falta de planejamento que fosse gerador de trabalho e renda, associado a questão da terra, acabaram gerando um território empobrecido, cujas comprovações estão anotadas a partir da análise de banco de dados públicos, que comprovam o baixo Índice de Desenvolvimento Humano, assim como o número de famílias vivendo na pobreza ou abaixo da linha da pobreza. Mesmo que os dados censitários, e outros dados públicos, sejam passíveis de questionamentos, eles acabam por espelhar a condição de vida da população, afinal, um IDH-M de 0,531 é muito baixo, pois o IDH Nacional se caracteriza muito superior ao de Lábrea, 0,754, em 2020.

O grande desafio neste século XXI, para os municípios lindeiros da Transamazônica, está na capacidade de melhorar a condição e a qualidade de vida da população, na realidade, o sonho de uma vida melhor a partir da migração interna nacional, nunca foi alcançado pela população desses municípios, são mais de 50 anos desde a implantação da BR 230, fato que demonstra claramente que ela não foi capaz de induzir ao melhoramento da vida das milhares de pessoas que migraram para a região, estando, boa parte dos habitantes, à margem da sociedade brasileira e mesmo regional.

O Coronel Labre é herói de um povo territorializado no empobrecimento do Brasil profundo, sertanejo, abandonado, esquecido e lançado à própria sorte na luta pela vida nos rincões brasileiros, na grande Hileia.

Agradecimentos

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

Referências

ALMEIDA, M. G. Festas rurais e turismo em territórios emergentes. Biblio 3W. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, Vol. XV, nº 918, 15 de abril de 2011. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-919.htm>>. Acesso em: 04 de agosto de 2022.

**AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA
TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO
DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS**

BECKER, B. K. Fronteira e urbanização repensados. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, IBGE, 1939. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201985%20v47_n3_4.pdf#page=43>. Acesso em: 02 de agosto de 2022.

BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia: A nova fronteira de recursos**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.

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

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

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

DIÁRIO DAS LEIS. **Decreto nº 10027 de 21/08/1888 / PE - Poder Executivo Federal**. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/185324-concede-autorizauo-ao-coronel-rodrigues-pereira-labre-para-construir-uma-estrada-a-villa-labrea-no-purus-e-as-proximidades-do-logar-denominado-ucorrentezau-u-margem-do-beni.html>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

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

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

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

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

FRAGA, N. C.; GONÇALVES, T. O. On the road of Transamazônica (BR 230), territory and occupation of Amazon: an overview of two influenced cities Balsas

**AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA
TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO
DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS**

(Maranhão State) (MA) and Medicilândia (Pará State) (PA). **Brazilian Geographical Journal**, v. 2, p. 132-145, 2011.

IBGE CIDADES. **Lábrea, Amazonas**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/labrea/panorama>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

LABRE, A. R. P. **Itinerário de exploração do Amazonas à Bolívia**. Belém do Pará, 1871. Disponível em: <<http://www.fcp.pa.gov.br/obrasraras/publicacao/itinerario-de-exploracao-do-amazonas-a-bolivia/>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

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

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

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

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

LIMA, J. F. A. **Amazônia, a Terra e o Homem** – Rio de Janeiro: Ed. Nacional, 1937.

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

MAISONNAVE, F. **Transamazônica crime e abandono**. Folha de São Paulo, 2016. Disponível em: <https://docs.ufpr.br/~jrgarcia/macroeconomia_ecologica/Noticias/Transamazônica%20crime%20e%20abandono%20-%20Cotidiano%20-%20Folha%20de%20S.Paulo.htm#povo-da-terra>. Acesso em: 11 de agosto de 2022.

MONTENEGRO, A. **Desenvolvimento econômico da Amazônia**. Coleção Amazônica. Universidade Federal do Pará – Belém, 1966.

NEWSRONDÔNIA. **Docente da UNIR profere conferência sobre Coronel Labre**. Disponível em <<https://www.newsrondonia.com.br/noticia/70595-docente-da-unir-profere-conferencia-sobre-coronel-labre>>. Acesso em: 19 de setembro de 2022.

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

**AS PRÁTICAS EXTRATIVISTAS E A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA
TRANSAMAZÔNICA COMO DETERMINANTES NO DESENVOLVIMENTO
DO MUNICÍPIO DE LÁBREA, NO AMAZONAS**

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

REIS, A. C F. **O Seringal e o Seringueiro**, Documentário da Vida Rural n. 5, Serviço de Informação Agrícola, 1953.

SAGI, Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação. Ministério da Cidadania. **Relatórios de Informações Sociais**. Disponível em: <<https://aplicacoes.mds.gov.br/sagi/Rlv3/geral/index.php>>. Acesso em: 04 de agosto de 2022.

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

VELHO, O. G. **Capitalismo autoritário e campesinato**. Rio de Janeiro, Zahar, 1976.

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

Recebido em: 10/02/2023

Aprovado em: 21/03/2024

Publicado em: 02/04/2024