

BR-319: Um espaço de colonialidade nas novas fronteiras amazônicas

BR-319: A coloniality space on the new Amazon frontiers

BR-319: Un espacio de colonialidad en las nuevas fronteras Amazónicas

Marcelo da Silveira Rodrigues

Artigo de investigação

Dossier: Regimes de mobilidade e presença na Amazônia urbana

Editor: Fábio Candotti, Flavia Melo, Edgar Bolívar-Urueta

Data de envio: 2021-04-16 **Devolvido para revisões:** 2021-10-05 **Data de aceitação:** 2021-10-29

Como citar este artigo: Rodrigues, M.S., (2022). BR-319: Um espaço de colonialidade nas novas fronteiras amazônicas. *Mundo Amazónico*, 13(2), 19-50. <http://doi.org/10.15446/ma.v13n1.95095>

Resumo

O presente artigo, visa por meio da utilização de conceitos e categorias sociológicas, compreender como a região amazônica é um *locus* de ação da lógica capitalista/modernizante há décadas e como isso se faz presente ainda hoje a partir do uso de novas estratégias e linguagens, na tentativa de escamotear as reais intenções e resultados advindos destas ações. Nesse sentido, a observação da atual condição do projeto/processo de repavimentação da estrada que liga Manaus a Porto Velho, a BR-319, se mostra um espaço privilegiado no sentido da compreensão e dos resultados dessas ações. Para tanto, a abordagem metodológica é teórica e qualitativa. Assim, primeiro o artigo se debruça sobre dois conceitos sociológicos centrais para tal empreitada. Por meio dos escritos de José de Souza Martins busca-se, demonstrar como a BR-319 pode ser entendida como um clássico espaço de *fronteira*. Já Anibal Quijano nos ajuda a compreender os processos de *colonialidade* expressos nesses projetos modernizantes. Passada a compreensão conceitual, o artigo se utiliza de dados secundários sobre a estrada, desde artigos jornalísticos, científicos, documentos dentre outros para, numa articulação entre a condição histórica e contemporânea de duas comunidades do eixo da estrada - Vila de Realidade e a Comunidade de São Sebastião do Igapó Açu. Esse esforço serve para demonstrar como certas condições históricas e sociais, mesmo que atualizadas para as demandas discursivas atuais, se mantêm e se reproduzem na realidade amazônica brasileira contemporânea.

Palavras-chave: BR-319; Amazônia; Fronteira; Colonialidade; Desenvolvimento.

Marcelo da Silveira Rodrigues. Possui graduação em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Juiz de Fora e mestrado em Sociologia pela Universidade Federal do Amazonas. Professor da Secretaria de Estado de Educação e Qualidade de Ensino do Amazonas - SEDUC. Verde Perto Educação marcelorodrigues.cso@gmail.com

Abstract

With the use of sociological concepts and categories, this article aims to understand how the Amazon region has been a *locus* of the capitalist/modernizing logic actions for decades so far, and how these are still present today through the use of new strategies and terms to try to conceal the real intentions and results of these actions. In this sense, the examination of the current condition of repaving project/process of BR-319, the road that connects Manaus to Porto Velho, is a privileged object to understand these actions and their results. The methodological approach is theoretical and qualitative. And the article is structured first focused on two central sociological concepts for such task. Through José de Souza Martins writing's, - it seeks to demonstrate how this road can be understood as a classical *frontier* space. And Anibal Quijano helps to understand the *coloniality* process expressed in these modernizing projects. After the conceptual understanding, the article takes secondary data about the road, from journalistic and scientific articles, official documents, and other kinds, to make an articulation between the historical and contemporary condition of two communities along the road axis – Vila de Realidade and Comunidade de São Sebastião do Igapó Açu. This whole effort serves to demonstrate how certain historical and social conditions, even if updated to the current discursive demands, are maintained and reproduced in the contemporary Brazilian Amazonian reality.

Keywords: BR-319; Amazon; Frontier; Coloniality; Development.

Resumen

Este artículo tiene como objetivo, mediante el uso de conceptos y categorías sociológicas, comprender cómo la región amazónica ha sido un *locus* de acción de la lógica capitalista/modernizadora durante décadas, y cómo sigue presente en la actualidad mediante el uso de nuevas estrategias y lenguajes en un intento por ocultar las verdaderas intenciones y resultados de estas acciones. En este sentido, la observación del estado actual del proyecto/proceso de repavimentación de la carretera que une Manaus con Porto Velho, la BR-319, es un espacio privilegiado en el sentido de comprensión de los resultados de estas acciones. Por tanto, el enfoque metodológico es teórico y cualitativo. En primera instancia, el artículo se centra en dos conceptos sociológicos centrales para tal empeño. A través de los escritos de José de Souza Martins buscamos demostrar cómo la BR-319 puede entenderse como un espacio clásico de *frontera*. Anibal Quijano, en cambio, nos ayuda a comprender los procesos de *colonialidad* expresados en estos proyectos modernizadores. Posteriormente, el artículo utiliza datos secundarios sobre la carretera, desde artículos periodísticos y científicos, documentos, entre otros, hasta una articulación entre la condición histórica y contemporánea de dos comunidades a lo largo del camino: Vila de Realidade y la Comunidade de São Sebastião do Igapó Açu. Este esfuerzo sirve para demostrar cómo ciertas condiciones históricas y sociales, aunque actualizadas a las demandas discursivas actuales, se mantienen y reproducen en la realidad amazónica brasileña contemporánea.

Palabras clave: BR-319; Amazonia; Frontera; Colonialidad; Desarrollo.

As propostas de desenvolvimento pensadas ou implementadas na região amazônica são há algumas décadas temas de discussões que vão muito além do seu próprio espaço e dos respectivos territórios nacionais. Isto se dá pelos mais diversos interesses, sejam econômicos, sociais, ambientais dentre outros e nas mais diversas instâncias, locais, regionais e/ou globais. Dessa maneira, a transformação do espaço amazônico por meio de obras e projetos capitalista/modernizantes como estradas, hidrelétricas, ferrovias e outros geram consequências das mais plurais e amplas do que as percebidas em seu entorno imediato.

Neste sentido, o artigo pretende discutir algumas dessas consequências do projeto/processo de construção e reconstrução da BR-319 (Figura, 1). Principalmente, a nova forma de apropriação da cultura, da produção e das formas de vida feita pelo capital no atual contexto das disputas socioambientais, no caso da comunidade de São Sebastião do Igapó Açu, e as clássicas formas de avanço do capital sobre o espaço amazônico, como no caso da vila de Realidade. Buscando demonstrar assim como o avanço da fronteira amazônica contém hoje duas formas diferentes de expansão do mesmo processo, o avanço do capital. Sendo assim, os conceitos de fronteira e colonialidade do poder, aqui centrais para a análise, se relacionariam de forma direta, quando a própria fronteira se torna um espaço da colonialidade.

No entanto, antes de mais nada, é necessário ressaltar que uma estrada é algo vivo, orgânico, não apenas impacta no espaço geográfico transformando a sua paisagem, mas também na economia, nas relações sociais, nas relações políticas, no imaginário social, enfim, impactam muitos aspectos da sociedade, principalmente devido a sua magnitude geográfica, histórica e temporal.

A estrada que liga a capital do Amazonas, Manaus, à capital de Rondônia, Porto Velho, devido às suas singularidades históricas e geográficas produziu um excelente espaço para a análise sociológica por meio de seus conceitos e categorias. Tendo em vista tanto o tratamento único que esta estrada recebeu das autoridades militares nos anos de 1970 quando da sua construção, em que, diferentemente do previsto pela política governamental, foi asfaltada sem a comprovação prática do tráfego e quando também a BR-319 não se incorporou à lógica de ocupação ocorrida em outras estradas da Amazônia. Ainda assim a estrada sofreu as consequências de certas formas de ocupação, como nos casos das comunidades referenciais de nossa análise. Quanto o inusitado fato de esta ter sido das poucas, se não a única, estrada que foi plenamente asfaltada e que regrediu a ponto de se tornar intrafegável durante décadas. O que nos últimos anos vem se revertendo com ações de manutenção e reconstrução da via.

É neste contexto histórico dos últimos 50 anos, desde a criação da estrada (1968/73), que o conceito de *fronteira* se mostra uma útil ferramenta para pensar a atual realidade das populações naquele espaço, como também para relacioná-lo com o antigo quadro de ocupação da estrada. Este conceito é bastante caro às Ciências Sociais e contém em si uma gama de percepções, tendo sido discutido e desenvolvido na perspectiva de diversos autores e autoras como num olhar mais geográfico de Bertha Becker (1988), mais antropológico como o de Lilia Schwarcz (2005) ou mais sociológico como em José de Souza Martins (2012), que é nosso foco principal aqui.

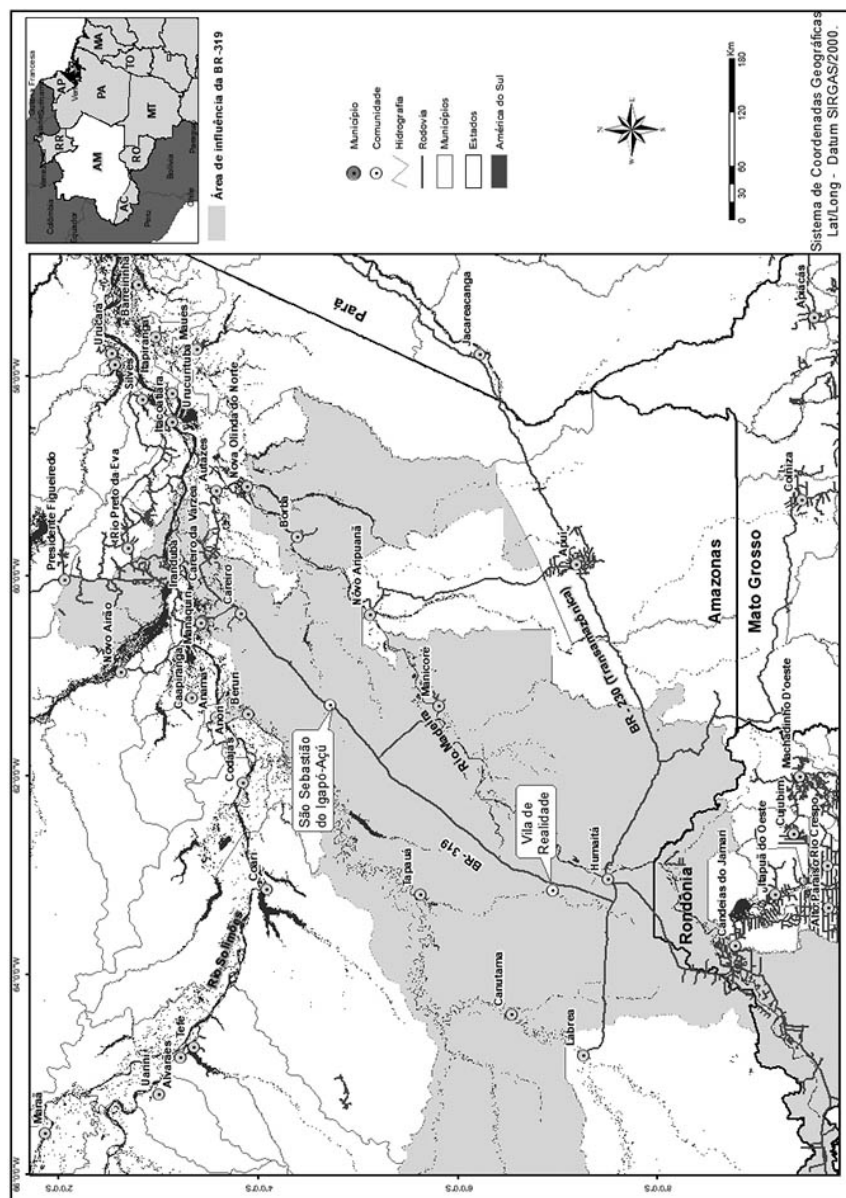


Figura 1: BR-319, cidades de influência direta e comunidades analisadas destacadas.

Fonte: Feito por André Nóbrega a pedido do autor.

Outro conceito analítico que se mostra útil para a discussão e compreensão do quadro histórico e social apresentado na BR-319 é o de *colonialidade do poder* desenvolvido por Aníbal Quijano (1992) e bastante difundido na sociologia latino-americana atualmente. Aqui tal conceito se relaciona à ideia de modernização capitalista, em que, no capitalismo tardio e dependente brasileiro, a abertura de estradas está intimamente ligada.

Assim, o artigo será dividido em três tópicos, a discussão do conceito de fronteira, depois a do conceito de colonialidade e, por fim, a análise destes conceitos relacionadas ao projeto/processo da BR-319, tomando entrevistas, reportagens, artigos, dissertações e teses científicas que tiveram a estrada e sua história como pano de fundo, por meio de declarações e dados históricos das populações ali presentes - em especial das comunidades de Realidade e São Sebastião do Igapó Açu -, como também, dos processos de desenvolvimento ocorridos no Brasil e, concentradamente, na região amazônica no decorrer das últimas décadas.

Por fim, há de se ressaltar que a abordagem da pesquisa no artigo é fundamentalmente teórica e qualitativa, portanto, interpretativa, no sentido de aprofundar a discussão sobre os dois conceitos centrais do artigo e de melhor compreender a realidade analisada. É o que se chama de *reconstrução dos processos sociais*, no qual a sociologia se aproxima da historiografia, que pressupõe o manejo de dados secundários (Alonso, 2016). Assim os procedimentos técnicos utilizados foram os de pesquisa bibliográfica, documental e de estudo de caso, para tanto o acesso a dados secundários como artigos e teses científicas, textos e reportagens jornalísticas. Enfim, a metodologia utilizada permitiu uma forma de análise da realidade apresentada à luz dos conceitos sociológicos clássicos aqui empregados.

Fronteira, um Conceito Sociológico

O termo fronteira carrega em si uma multiplicidade de significados devido a sua amplitude de usos nas mais diversas ciências e áreas do conhecimento. Os significados mais comuns de uso estão presentes nas definições dos dicionários linguísticos, demonstrando que sua principal característica é a ideia de limite, seja ele real ou figurativo.

No entanto, de forma mais complexa do que as compreensões dadas pelos dicionários linguísticos, as diversas ciências olham para esse conceito a partir de seus próprios prismas. Como por exemplo, a percepção antropológica de João Pacheco de Oliveira, em que a fronteira não é um dado empírico, um marco palpável, mas a forma de se propor um objeto de pesquisa, portanto um conceito. Assim, “*Fronteira não é um objeto empírico real, uma região ou ainda uma fase na vida de uma região, mas uma forma de propor uma investigação* (Pacheco de Oliveira, 2016, p. 125).

Nesse sentido a fronteira se baseia na diferença, na heterogeneidade dos elementos a serem analisados dentro de uma totalidade, “*Na verdade, o modelo teórico da fronteira supõe uma totalidade composta por partes heterogêneas (...) com diferentes ritmos de funcionamento.*” (Ibíd., p. 125-126). Assim, “*Conceber a Amazônia como fronteira não é um fato inteiramente estranho à obra daqueles que procuram interpretar a história da região.*” (Pacheco de Oliveira, 1979, p. 106). Inclusive, inúmeros autores o fazem e o fizeram durante décadas, como demonstrado pelo próprio João Pacheco de Oliveira, em seu artigo *A conquista do vale Amazônico: Fronteira, Mercado internacional e modalidades de trabalho compulsório* (2016). Toda uma região como esta pode ser tomada de forma conceitual para uma construção analítica e interpretativa do quadro mais amplo, da totalidade social, política, cultural e econômica.

Na geografia, Bertha Becker vai argumentar que o conceito de fronteira se relaciona a um espaço do território nacional ainda a ser estruturado dentro da lógica dominante, no caso, o sistema capitalista. Pois o Estado tem poder de pautar esses espaços à revelia de qualquer quadro local existente anteriormente. Assim, o avanço da fronteira por parte do Estado visa à homogeneização e harmonização deste espaço da diferença. Para a autora, o Estado nacional atribui à Amazônia a condição de fronteira de recursos, ou seja, “*área de expansão do povoamento e da economia nacionais que deve garantir a soberania do Brasil sobre esse imenso território.*” (Becker, 2005, p. 474). Buscando assim a dita harmonia e homogeneidade deste espaço perante a lógica de desenvolvimento nacional.

Outras áreas que utilizam do conceito de fronteira são as ciências políticas e as relações internacionais, uma vez que desde o tratado de Vestfália, em 1648, e a fundação do Estado moderno, estes passam a ter fronteiras fixas e pretensamente inexpugnáveis, com uma percepção sobre o conceito ligado à ideia de limites geopolíticos que conformam a possibilidade da incidência do poder político, de soberania, sobre um determinado espaço (Gianturco, 2018). Em geral, as fronteiras políticas físicas, que são essa porção específica de território localizado entre dois ou mais estados na qual o trânsito de pessoas e mercadorias é limitado e controlado por estruturas militares, em suma, preparadas para o conflito, no intuito de preservar a soberania destes estados (Scherma, 2012).

No entanto, aqui, a versão deste conceito que mais interessa é a sua forma sociológica, para tanto, ver sua definição, pelo dicionário de Sociologia de Allan Johnson (1997), se mostra útil. Segundo o verbete, fronteira “*é um ponto ou limite que distingue um sistema ou grupo social de outro e identifica e estabelece quem deles podem participar*”, de acordo com este verbete existem formas de fronteiras, abertas e fechadas, mais rígidas e menos rígidas, o que as conforma de várias maneiras. Mas para além disso, o verbete defende que,

As fronteiras são importantes em sociologia por muitas razões, desde a maneira como o grau de intimidade é regulado em relacionamentos sociais à hostilidade nacionalista a estrangeiros e à forma como as classes e raças dominantes mantêm seus privilégios ao excluir membros de grupos inferiores dos bairros onde moram, das ocupações que preenchem e de posições de influência e autoridade em instituições. (p.64).

Portanto, este é um espaço conflituoso de encontro de grupos e interesses. Pode-se ver isto nas disputas do campo simbólico apresentadas por Bourdieu (2005) em que existem estruturas simbólicas visíveis, porém com significações invisíveis, como um uniforme, uma insígnia ou um tipo de roupa que gere distinção, ou sutis, mais opacas, como o consumo e os modos de agir, as formas de vestir, de falar, etc. Nas palavras do autor, “*o poder simbólico é, com efeito, esse poder invisível o qual só pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não querem saber que lhe estão sujeitos ou mesmo que o exercem.*” (p. 7-8).

Na perspectiva de José de Souza Martins, que se debruçou sobre a expansão das fronteiras internas nacionais do Brasil, este espaço é conflituoso por serem áreas já ocupadas por grupos e populações (2020), ainda que estas sejam muitas vezes invisibilizadas perante a sociedade nacional, como no caso das populações indígenas, tradicionais e ribeirinhas. Sobre essa invisibilização de certos grupos sociais é interessante perceber que ela funciona no sentido da possibilitação e/ou legitimação da “*institucionalização da violência representada pelas consequências dos impactos socioambientais causados pelos programas de desenvolvimento econômico para a Amazônia.*” (Raposo, Randelli y Silva, 2019, p.13). Nesse sentido, é também interessante, rememorar aqui o estudo de Otávio Velho (2009a), *Capitalismo autoritário e campesinato*, em que o autor demonstra como o movimento da fronteira na Amazônia visa uma certa forma de modernização vinculada ao desenvolvimento de tendências capitalistas na região, e que isto se dá sob os auspícios do estado autoritário brasileiro, no contexto da ditadura militar. Daí a necessária, a partir dessa perspectiva autoritária, invisibilização, deslegitimação e naturalização dos povos e populações tradicionais.

Assim, retornando a Martins, estes encontros fronteiriços não são benéficos às populações originárias, sendo verdadeiras tragédias com inúmeros etnocídios perpetrados em nome da modernização capitalista. Daí, nas palavras de Martins, “*a fronteira é, na realidade, ponto limite de territórios que se redefinem continuamente, disputados de diferentes modos, por diferentes grupos humanos.*” (Martins, 2012, p. 10).

É exatamente essa característica de ser um lugar de encontro entre diferentes grupos e tipos humanos que faz da fronteira um *locus* privilegiado para a compreensão sociológica, pois ela é o limiar entre sociedades e, portanto, da própria história. Já que neste quadro as identidades sociais, se configuram, reconfiguram e desconfiguram de acordo com os contextos

históricos (Castro, 2012). Para José de Souza Martins, é na fronteira que se pode encontrar os limiares humanos, tendo em vista que ela pressupõe o encontro entre realidades, povos e compreensões diferentes do mundo, e, portanto, assume em si os confrontos entre o “chegante”, aquele que é novo no espaço, e o morador original ali presente. Em resumo, nas palavras do autor, a fronteira é o lugar

de muitas diferentes coisas: fronteira da civilização, fronteira espacial, fronteira de culturas e visões de mundo, fronteira de etnias, fronteira da história e da historicidade do homem. E, sobretudo, fronteira do humano. Nesse sentido, a fronteira tem um caráter litúrgico e sacrificial, porque nela o outro é degradado para, desse modo, viabilizar a existência de quem o domina, subjuga e explora. (Martins, 2012, p. 11)

Por isso ele apregoa que *“a figura central e sociologicamente reveladora da realidade social da fronteira e de sua importância histórica não é o chamado pioneiro. A figura central metodologicamente explicativa é a vítima.”* (Ibíd., p.10). Já que de acordo com essa perspectiva, *“É preciso indagar no interior da subjetividade da vítima.”* (Ibíd., p.13). Dessa maneira, o autor se aproxima das ideias da sociologia crítica de Florestan Fernandes para o qual a compreensão sociológica deve ser feita a partir do preceito do subalterno, ou seja, daquele que encarna o papel social do subjugado. Ou como demonstrado por seu discípulo Octávio Ianni, para Florestan Fernandes, o negro, o indígena, o imigrante, o peão, enfim, o trabalhador braçal da lavoura e da indústria, desvendam *“perspectivas fundamentais para a construção do ponto de vista crítico na sociologia, nas ciências sociais e em outras esferas do pensamento brasileiro.”* (1996, p. 32).

No entanto, a História tende a ser benevolente e a contar a versão do “vencedor”, do que subjuga, do que se impõe, criando assim uma grande dificuldade de compreensão do todo. Aqui cabe resgatar Otávio Velho (2009a) e sua crítica às percepções do antropólogo Charles Wagley, defensor do pioneirismo de certos povos em sua missão civilizatória, o que Velho chama de *“heroísmo civilizador”*, e que, portanto, assume uma posição benéfica ao novo ocupante/invasor das áreas de fronteira.

Ou seja, o estudo da fronteira sofre com o favorecimento epistemológico à versão do pioneiro, daquele que vem de fora, que pressiona o espaço da fronteira, que a moderniza, a torna “civilizada” (Martins, 2012). E como este espaço é o lugar do encontro entre o moderno e o arcaico, de culturas e visões de mundo divergentes, a fronteira se torna assim o encontro entre tempos históricos diferentes entre o pioneiro e a vítima. Desse modo, *“o aparentemente novo da fronteira é, na verdade, a expressão de uma complicada combinação de tempos históricos em processos sociais que recriam formas arcaicas de dominação e formas arcaicas de reprodução ampliada do capital.”* (Martins, 2012, p.12). Nesse sentido, o conflito se estrutura no abismo histórico que há entre

pioneiros e vítimas, pois a fronteira é o lugar da alteridade e da expressão da contemporaneidade do tempo histórico. Assim, reitera-se a característica da violência neste espaço, já que o conflito vai além da pura e simples ocupação do território, mas se relaciona com perspectivas e percepções de vida ligados à história. De forma sucinta, nas palavras do autor, “*O desencontro na fronteira é o desencontro de temporalidades históricas.*” (Martins, 1996, p.27). Essa historicidade não é percebida como desprovida de um sentido específico, como ensinado por Boaventura de Sousa Santos (2006), ela carrega em si uma ideia de hierarquia, em sua expressão, de uma “*monocultura do tempo linear*”, ou seja, dentro da modernidade capitalista passa-se a assumir uma classificação social das formas e modos de vida, afim de se reconhecer um devir histórico em um único sentido, o sentido “*civilizacional*”.

Há de se reiterar que a característica básica do conflito não se liga exclusivamente à violência física, mas também à violência simbólica, opaca, de deslegitimação do outro, que se dá dentro da estrutura capitalista em que a competição é o motor principal da história. Assim a fronteira nesse sentido significa o espaço da expansão do capital, de acordo com a professora Edna Castro, “*A fronteira é um espaço complexo, com muitos atores sociais e étnicos e agentes econômicos, redes de comércio, migrantes que chegam com interesses diversos e veem aí um espaço também de oportunidade de negócios.*” (Castro, 2012, p.59). Em suma, “*A teoria da fronteira é (...) basicamente um desdobramento da expansão territorial do capital.*” (Martins, 1996, p.48).

Daí, a fronteira de expansão capitalista pode ser dividida em duas etapas, a da *frente de expansão* e a da *frente pioneira* (Martins, 1996), isto significa dizer que a conquista das novas fronteiras do capital se dá de forma processual, em que existem etapas para a consolidação dessa nova área dentro do sistema capitalista. Nas perspectivas de Martins (1996), existem dois movimentos claros deste processo, o primeiro relacionado a expansão demográfica, muitas vezes perpetradas por grupos expulsos de outras áreas, sejam populações indígenas ou camponeses sem terras e/ou empobrecidos, ou seja, os subalternos, e o segundo ligado à consolidação da expansão econômica, quando o espaço se torna verdadeiramente ou plenamente partícipe da economia nacional. Em um primeiro momento, por grileiros (que se identificam mais com a *frente de expansão*), que abre possibilidade do desenvolvimento da *frente pioneira* por meio de madeireiros e, posteriormente, pecuaristas, esse é segundo Maurício Torres (2005) o percurso clássico da expansão da fronteira na Amazônia. Inclusive este é o caso da BR-163 (Cuiabá-Santarém) no qual o autor se debruça, hoje uma região bastante ocupada pelo grande capital ligado ao agronegócio.

José de Souza Martins propõe, portanto, essa dicotomia processual entre as duas frentes, que não se eliminam, mas se complementam, sendo a segunda a consequência da primeira. Há de se notar que a *frente de expansão*

é o primeiro passo para a formação da infraestrutura necessária para a reprodução do capital, que muitas vezes significa por si só o próprio processo de modernização, como no caso das rodovias na Amazônia.

Enquanto a primeira onda da *frente de expansão* significa relações não capitalistas de produção e reprodução social, sem que isso signifique outro modo de produção, pois,

Apenas indica uma insuficiente constituição dos mecanismos de reprodução capitalista na frente de expansão (...). Os meios de produção ainda não aparecem na realidade da produção como capital nem força de trabalho chega a se configurar na categoria salário. Portanto, o produtor não tem como organizar sua produção de modo capitalista, segundo a racionalidade do capital. O capital só entra, só se configura, onde sua racionalidade é possível. (Martins, 1996, p.47).

Como posto pelo autor no mesmo texto mais adiante, “*a frente de expansão tornou-se, no fundo, um mundo residual da expansão capitalista, o que está além do território cujas terras podem ser apropriadas lucrativamente pelo capital.*” (Martins, 1996, p. 48).

Daí, mesmo que esta *frente de expansão* possa significar algumas transformações socioculturais na vida dos grupos que chegam a ela, isso não significa uma mudança radical nesses modos de vida e, por isso, é a concepção da *frente pioneira* que “*compreende implicitamente a ideia de que na fronteira se cria o novo, nova sociabilidade, fundada no mercado e na contratualidade das relações sociais.*” (Martins, 1996, p.29), é quando se induz à uma modernização plena e à formação de novas concepções de vida. E é por meio deste avanço da *frente pioneira* sobre a *frente de expansão* que o conflito se instala de maneira mais radical e violenta, a partir da contraposição dos modelos de ocupação e de relação com o território. Ou como posto por Martins,

o avanço da frente pioneira sobre a frente de expansão e a conflitiva coexistência de ambas é mais do que a contraposição de distintas modalidades de ocupação do território. Ao coexistirem ambas na situação de fronteira, dão aos conflitos que ali se travam (...) a dimensão de conflitos por distintas concepções de destino. (Martins, 1996, p.45).

Nesse sentido, Otávio Velho vai argumentar que, “*o que a fronteira, quando se abre, parece representar, é na verdade um locus privilegiado para o desenvolvimento da pequena agricultura.*” (Velho, 2009a, p. 90). Enquanto, como já vimos, a *frente pioneira* vai abrir espaço para grande produção monocultora, seja pela pecuária ou pela agricultura.

Enfim, o conceito de fronteira que aqui interessa se relaciona diretamente à expansão territorial do capital às áreas pouco ou nada exploradas pelo capital. E nesse sentido a região amazônica é vista e compreendida como este espaço por parte do capital desde as primeiras frentes de expansão conduzidas

pelo estado nacional em fins da década de 1950 e que ainda hoje sofre as consequências destas percepções. E é por este motivo que compreender o conceito de fronteira se mostra fundamental para poder analisar os processos que ocorrem na região amazônica atualmente e em perspectiva.

Colonialidade, um Conceito Central

Conceitos são sempre termos localizados no tempo e no espaço, e por isso devem ser compreendidos criticamente a partir do seu desenvolvimento e origem. Nesse sentido, toda e qualquer discussão sobre preceitos relacionados à temática de colônia, colonização, colonialismo e variantes irão necessariamente abarcar séculos de história assim como lugares vinculados às suas posições de domínio ou de subjugo em relação a estes fenômenos. De forma sucinta, nas palavras da historiadora Isabel Castro Henriques, “*os seus conteúdos/significados vão evoluindo de acordo com as conjunturas dos séculos seguintes, que exigem uma adaptação semântica capaz de ‘dizer’ as novas realidades.*” (2014, p. 46). Por isso não há possibilidade de compreensão semântica do conceito de colonialidade do poder de Aníbal Quijano (1992) sem localizá-lo apropriadamente no tempo e no espaço, e assim esquadriñar o contexto que possibilita o desenvolvimento deste conceito.

Dessa maneira, antes de mais nada há de se ter clareza que o conceito de colonialidade é um desdobrar contemporâneo, construído a partir da realidade latino-americana, mais especificamente desde o Peru - o país de origem de Quijano, de todo o processo de colonização moderno iniciado em 1492 com a chegada de Cristóvão Colombo ao que os colonizadores, tendo em vista seu poder e processo de domínio, convencionaram chamar de América ou de novo mundo, o que significa em si já um ato de deslegitimação e desqualificação de toda e qualquer história pretérita deste espaço e dos povos originários dele. Como posto por Porto-Gonçalves e Quental, “*O conceito de “Novo Mundo”, ao implicar um sentido de anterioridade dos continentes europeu, africano e asiático em relação à América, silenciou a contemporaneidade histórica desta, ignorando sua coexistência com as demais regiões.*” (2012., p. s/n). Sendo que há de se chamar a atenção de que a América é o espaço por excelência do processo colonizador, é onde esta experiência sócio-histórica se desenvolveu mais profundamente. Desembocando no que se convencionou chamar de modernidade, fundadora do novo *sistema mundo*, sendo que este sistema só se torna plausível ou possível de existir devido à própria assimilação/invasão do continente americano ao capitalismo nascente, como defendido por Quijano e Wallerstein (1992).

Assim, para compreender apropriadamente o conceito desenvolvido por Quijano, se faz necessário então, o resgate das características do processo colonizador, a começar pela desigualdade na relação entre colonizador e colonizado. Um primeiro e importante ponto a se destacar é a autonomia de

um e a completa falta dela pelo outro, ou seja, o poder de subjugação do primeiro sobre o segundo em que a economia, a língua, os símbolos, a religiosidade, os valores, etc. deste são desconstruídas e deslegitimadas enquanto saberes e práticas válidas. Havendo, por exemplo, inclusive, políticas metropolitanas voltadas para essa lógica, como no caso da Amazônia, em que houve a “*imposição do português como língua oficial, e a proibição de uso de línguas nativas ou da língua geral.*” (Pacheco De Oliveira, 2016, p.171), para nos limitar ao caso das populações originais. E isto se dá pelo segundo ponto que é fundante do processo colonizador, que é a descontinuidade territorial e cultural entre os dois polos dessa relação (Henriques, 2014). Ou seja, pela condição de distanciamento territorial do colonizador europeu para o colonizado americano e o consequente estranhamento/exotismo cultural produzido por territorialidades diferentes que gera e legitima para o dominante a sua condição de superior.

De forma mais pormenorizada pode-se definir três planos essenciais para a concretização do processo colonizador, a começar pelo econômico, em que a exploração de povos e territórios gera divisas na então economia mercantil. Passando pelo ideológico, que se processa ao longo do tempo por meio da autolegitimação da “missão civilizadora” do europeu colonizador, em que o cristianismo se mostra como principal, mas não único, instrumento. E, por fim, no plano político, em que estruturas jurídico-burocráticas são utilizadas como instrumentos indispensáveis à dominação de territórios e povos. Esses três planos se somam no sentido de produzir e afirmar a hegemonia dos estrangeiros, no caso, europeus, sobre os demais, sendo que a dominação produzida serve como prova, e não causa, da pretensa superioridade do colonizador (Henriques, 2014).

É interessante perceber que este processo se dá primeiro como auto afirmação do colonizador, da sua superioridade para posteriormente ser de fato entranhado nos grupos colonizados. Daí a dicotomia entre “civilização” e “barbárie” se torna instrumental para o grupo dominante, pois hierarquiza evolutivamente culturas e espaços diversos, tratando o subjugado como menos evoluído e por isso dependente das luzes da metrópole, o centro de onde emana a dominação, o que Quijano chamaria de *classificação social*.

No entanto, bem antes das discussões do autor peruano, Norbert Elias, no clássico *O Processo Civilizador* já demonstrava como a ideia de civilização “*expressa a consciência que o Ocidente tem de si mesmo.*” (Elias, 2011, p.23). Assim, o conceito de civilização

...resume tudo que a sociedade ocidental dos últimos dois ou três séculos se julga superior a sociedades mais antigas ou a sociedades contemporâneas ‘mais primitivas’. Com essa palavra a sociedade ocidental procura descrever o que lhe constitui o caráter especial e aquilo de que se orgulha: o nível de sua tecnologia, a natureza de suas maneiras, o desenvolvimento de sua cultura científica ou a visão de mundo, e muito mais. (Elias, 2011, p. 23)

Daí, retomando Quijano, um dos “*núcleos principales de la colonialidad/modernidad eurocéntrica: una concepción de humanidad, según la cual la población del mundo se diferencia en inferiores y superiores, irracionales y racionales, primitivos y civilizados, tradicionales y modernos.*” (2011, p.287).

Tudo isto desemboca em um fato essencial para a afirmação da colonialidade séculos mais tarde, já que de acordo com Quijano (1992) o colonizador não se entende como superior ao colonizado, mas como *naturalmente* superior, o que torna qualquer ação perpetrada por ele como louvável, pois instituída de boas intenções de tutela sobre o menos capaz. Neste ponto Quijano resgata a filosofia política contratualista que propõe a ideia da diferenciação entre estado de natureza e estado de sociedade, em que os colonizadores se encontram na segunda condição.

Este é assim parte importante do movimento de domínio, visto que como defendido pelo autor, a construção de dicotomias/classificação social serve como qualificativo entre o positivo, do dominador, e o negativo, do dominado. E isto perpassa toda a ideia da modernidade iniciada no fatídico 1492. Assim,

Desde ese punto de vista, las relaciones intersubjetivas y culturales entre Europa, es decir Europa Occidental, y el resto del mundo, fueron codificadas en un juego entero de nuevas categorías: Oriente-Occidente, primitivo-civilizado, mágico/mítico-científico, irracional-racional, tradicional-moderno. (...) Esa perspectiva binaria, dualista, de conocimiento, peculiar del eurocentrismo, se impuso como mundialmente hegemónica en el mismo cauce de la expansión del dominio colonial de Europa sobre el mundo. No sería posible explicar de otro modo, satisfactoriamente en todo caso, la elaboración del eurocentrismo como perspectiva hegemónica de conocimiento, de la versión eurocéntrica de la modernidad y sus dos principales mitos fundantes: uno, la idea-imagen de la historia de la civilización humana como una trayectoria que parte de un estado de naturaleza y culmina en Europa. Y dos, otorgar sentido a las diferencias entre Europa y no-Europa como diferencias de naturaleza (racial) y no de historia del poder. Ambos mitos pueden ser reconocidos, inequívocamente, en el fundamento del evolucionismo y del dualismo, dos de los elementos nucleares del eurocentrismo. (Quijano, 1992, p.211)

Nesse sentido, o processo colonial vai muito além do subjugio econômico, militar, burocrático e administrativo. Pois, há de se chamar atenção que “*Independence did not undo coloniality; it merely transformed its outer form.*” (Quijano y Wallerstein, 1992, p.618). Porque, “*even when formal colonial status would end, coloniality would not. It continues in the form of a sociocultural hierarchy of European and non-European.*” (Ibíd.).

Dessa maneira esse processo colonial busca, e Quijano nos mostra que alcança, adentrar na subjetividade dos indivíduos e grupos colonizados ao se encontrarem sempre no espectro desfavorável destas estruturas dicotômicas. Em certo sentido continuando *O processo civilizador* demonstrado por Elias,

em que os costumes “civilizados” são introjetados na subjetividade dos indivíduos. Um exemplo dessas estruturas dicotômicas nos apresenta Renan Freitas Pinto, em seu texto *Geografia do Exótico*, no qual demonstra, ao analisar as percepções externas sobre a Amazônia e seus povos, como na modernidade o processo de exotização de formas e modos de vidas que não aqueles europeus ou ocidentalizados se fazem instrumentos fundamentais para hierarquizações sociais e históricas. Em suas palavras, “*a questão do exótico (...) conduz constantemente ao fato de que a fundação da civilização europeia moderna é antes de tudo produto de confrontos.*” (Pinto, 1999, p.46), e o colonizador no sentido dicotômico passa a ser o normal, sendo ele, por consequência, quem deve sair “vencedor” deste confronto. Ainda em seu argumento Freitas Pinto demonstra como nesse processo passa-se a haver a auto-exotização desses povos, o que pode ser compreendido como um fenômeno da colonialidade que adentra mentalidades e subjetividades.

De forma sucinta Quijano demonstra que, “*como parte del nuevo patrón de poder mundial, Europa también concentro bajo su hegemonía el control de todas las formas de control de la subjetividad, de la cultura, y en especial del conocimiento, de la producción del conocimiento.*” (1992, p.209).

Assim, estas dicotomias e classificações sociais propostas ou impostas pela modernidade reverberam de forma profunda nas dimensões mais básicas da existência social dos indivíduos, pois se naturaliza elementos construídos socialmente, como a ideia de raça construída e difundida a partir da modernidade capitalista europeia e que, para Quijano (1992), além de moldar subjetividades, afetam objetivamente a vida das populações subjugadas, pois transformam e delineiam a divisão social do trabalho. Assim, em suas palavras, “*La distribución racista del trabajo al interior del capitalismo colonial/moderno se mantuvo a lo largo de todo el período colonial*” (1992, p.205) e reverberou e ainda reverbera na sociedade capitalista contemporânea.

Como se sabe, uma das estruturas centrais do trabalho no capitalismo é o assalariamento, que apesar de ser visto e posto como um direito do indivíduo há alguns séculos no continente e para as populações europeias, não se tornou comum na realidade dos povos colonizados de América e África, nos quais os indígenas foram postos na condição de servos e os negros na condição de escravizados. Como defendido por Quijano, desde meados do século XVI este sistema já se mostrava presente na América Latina e ainda hoje se reproduz. Assim, desde então, “*os ‘negros’ eram, por definição, escravos; os ‘índios’, servos. Os não-índios e não-negros eram amos, patrões, administradores da autoridade pública, senhores no controle do poder.*” (Quijano, 2005, p. S/n), o que, portanto, “naturalmente” definia (e ainda define em larga maneira) a estrutura da divisão social do trabalho, seus benefícios e malefícios para indivíduos e grupos.

Dessa maneira o trabalho assalariado se torna mais um dos benefícios/vantagens dados às populações brancas/europeias desde então e ainda nos dias atuais, vide, por exemplo as enormes diferenças salariais existentes contemporaneamente em todo o mundo entre eles e os demais. A explicação destas diferenças se deve, portanto, à história, pois, “*El hecho es que ya desde el comienzo mismo de Américas, los futuros europeos asociaron el trabajo no pagado o no-asalariado con las razas dominadas, porque eran razas inferiores.*” (Quijano, 1992, p. 207). E é por isso, que, como defendido por Isabel Castro Henriques (2014), a grande herança dos processos coloniais para o mundo atual é o racismo.

Quijano argumenta, como já posto aqui, que essa construção dicotômica reverbera também na própria ciência, que é por excelência um dos faróis da modernidade europeia, que serve para a sujeição destes povos e territórios, já que “*A ciência moderna passa a ser também ela capturada pelo novo padrão de poder que configura o capitalismo colonial/moderno eurocentrado, adotando uma base epistemológica particular, mas porque hegemônica, se pensa como universal.*” (Farias, Costa y Silva, 2018, p.208). Essa é também uma percepção de Norbert Elias (2011), uma vez que o “civilizado” acredita ser o devir da história, como se essa tivesse um sentido único e irreversível, que é a superação da “barbárie” e a aceitação do conhecimento (da ciência, das artes) advinda das luzes da “civilização”. Por isso, Quijano, de forma irônica, no texto *Colonialidad del Poder y Clasificación Social* (2011), rememora que a Ciência Social que estuda a sociedade europeia se chama “Sociologia”, enquanto a que estuda os não-europeus se chama “Etnografia”. Reforçando assim aquele sentimento da naturalidade da superioridade europeia sobre os demais, mesmo que isso seja falacioso, pois como demonstrado por Quijano (1992, 2005) os povos ameríndios como Astecas e Incas, ou africanos, como os Iorubás, dominavam inúmeras técnicas científicas, ainda que não reconhecidas como tal pela dita ciência moderna. Reiterando assim que “*o signo distintivo dessa modernidade da emergente identidade europeu-ocidental é sua específica racionalidade.*” (Quijano, 2005, p. s/n), vinculada diretamente à sua pretensa superioridade científica. Assim, por suposto, “*El capitalismo mundial fue, desde la partida, colonial/moderno y eurocentrado.*” (1992, p. 208).

Assim, de forma resumida, nas palavras do autor,

Em outros termos, a colonialidade do poder implicava então, e ainda hoje no fundamental, a invisibilidade sociológica dos não-europeus, “índios”, “negros” e seus “mestiços”, ou seja, da esmagadora maioria da população da América e sobretudo da América Latina, com relação à produção de subjetividade, de memória histórica, de imaginário, de conhecimento “racional”. (Quijano, 2005, p. s/n)

Enfim, os conceitos e práticas desenvolvidos pelo poder colonial, de raça, divisão social do trabalho, ciência, dentre outros são elementos centrais que possibilitam a compreensão do capitalismo moderno contemporâneo, ou

seja, não se compreende o mundo atual e suas características sem que se coloque o processo colonial como um guia de entendimento central que criou o que o autor chama de capitalismo colonial/moderno. E, por isso, o conceito de colonialidade é útil para captarmos ações e práticas político-sociais contemporâneas e globalizadas que afetam a vida das populações hoje, por meio de instrumentos de poder construídos ao longo dos últimos séculos.

A BR-319 como um caso de estudo

A BR-319, sua história e sua contemporaneidade, pode ser lida como um *locus* privilegiado para a compreensão e o desenvolvimento prático dos conceitos apresentados de Fronteira e Colonialidade, uma vez que ambos se encaixam muito bem nos contornos deste projeto/processo em que a estrada se encontra desde sua implementação no final da década de 1960 até seu atual contexto. Já que ambos conceitos trabalham, por exemplo, com processos de invisibilização de certas populações e culturas, e com a ideia de certo modelo de desenvolvimento moderno/capitalista.

O histórico brasileiro de desenvolvimento dos transportes é atrelado ao rodoviarismo de forma profunda desde meados do século passado, quando Juscelino Kubistchek, presidente entre 1956 e 1961, patrocinou o ideário modernizador por meio do automóvel. *“Como uma das prioridades básicas era a implantação da indústria automobilística, substancial volume de investimento foi destinado às rodovias, consolidando-se a distorção pelo rodoviarismo.”* (Brum, 2009, p.253).

Neste momento, o estilo de vida “moderno” supera a até então ideia hegemônica de progresso atrelada às ferrovias, assim, a construção de estradas se tornou o instrumento “civilizador” em que as vias de penetração no território ampliavam a fronteira agrícola e retiravam os rincões do país de sua condição de atraso (Costa, Alonso y Tamioka, 2001). No clássico *Ditadura e Agricultura*, Octávio Ianni argumenta que, *“A Amazônia é transformada numa ‘fronteira’ de desenvolvimento extensivo do capitalismo. Isto é, a economia da região é impulsionada e modernizada, de modo a articular-se dinamicamente com o capitalismo monopolista que captura o poder estatal”* (1979, p.22). Ou, como amplamente discutido por João Pacheco de Oliveira (2016), a Amazônia era tida, e ainda em certo sentido o é, como a *“última fronteira”* a ser explorada pelo capital. Em suas palavras, a região era compreendida como *“Virgem, (o que) no caso, significava sem dono anterior, podendo ser livremente apossada.”* (2016, p.165), o que gerou e ainda gera inúmeros conflitos para com as populações autóctones, na intenção da implantação dessa “modernidade”, já que elas foram invisibilizadas, portanto desconsideradas pelas propostas de desenvolvimento do Estado e seus parceiros capitalistas.

Tal processo se mantém e se aprofunda no período da ditadura militar (1964-85), quando inúmeras estradas cortam o território nacional, especialmente, a Amazônia, dentro do Plano Nacional de Viação de 1964 e do Plano de Integração Nacional – PIN, lançado em 1970, mesmo que estes audaciosos planos não tenham sido plenamente implementados. Ambos visavam a ocupação dos “vazios demográficos” existentes e a superação de sua condição de “atraso”, ampliando assim as fronteiras internas do país. O que em certo sentido se efetivou, pois apesar do equívoco (interessado ou não) da premissa do vazio demográfico amazônico, houve um significativo aumento populacional na região amazônica por meio destes eixos de movimento da fronteira, principalmente entre as décadas de 50 e 70 (Velho, 2009b).

É interessante perceber que essa ocupação de “novos” territórios é uma característica que o Brasil compartilhou e ainda compartilha com os demais países amazônicos e em todos, como demonstrado por Duorojeanni (1995), um argumento central é esta ideia de despovoamento da região e da necessidade de estradas para seu desenvolvimento. É o caso, por exemplo, da “carretera Transoceânica” que liga Rio Branco no Acre ao oceano pacífico na costa peruana e que corta a selva em uma região bastante preservada do país vizinho, proporcionando assim a abertura de novas fronteiras econômicas, e todas as consequências que isto gera. Além de reiterar a perspectiva da colonialidade, em que o “desenvolvimento” modernizante é não só interesse do capital, como também dos estados nacionais (no caso, Brasil e Peru) e, não menos importante, das populações que almejam essa ideia de “desenvolvimento”, mesmo que isto signifique desrespeito ao meio ambiente e aos direitos das minorias étnicas (Duorojeanni, 1995, 2006). Pois como defendido por Quijano, os preceitos apresentados pela modernidade eurocêntrica pressupõem um caminho unilinear e unidirecional no sentido da evolução ao “progresso” (Quijano, 2005). Assim, aqui, “desenvolvimento” e “progresso” são dois termos para a mesma ideia, o aprofundamento para a perspectiva da colonialidade do poder.

Retornando ao caso brasileiro, é no processo de expansão da fronteira nacional sobre territórios já ocupados por populações autóctones e migrantes de longa data que se dá a efetivação da colonialidade do poder, referida por Quijano, em que o território amazônico se mostra historicamente um laboratório dessas práticas, como também se efetiva os conflitos inerentes à realidade de fronteira demonstrada por Martins. Para tanto, pode-se tomar a Transamazônica como um exemplo disso, quando se cria em seu eixo assentamentos de colonos incentivados pelo governo federal, como os hoje municípios de Rurópolis e Medicilândia no Pará, ambos fundados em 1974 enquanto agrovilas e emancipados em 1988. Inclusive o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA, criado em 1970, fez parte deste grande projeto de criação de assentamentos e ocupação da região amazônica.

Aqui cabe um parêntese sobre o quão sintomático é a palavra *colonização* no nome do instituto de terras do governo federal e o que isto gera e gerou para a região amazônica.

No entanto, o caso da BR-319, construída entre 1968 e 1973, e oficialmente inaugurada em 1976, é um pouco diverso das demais estradas abertas no período ditatorial, pois além de não fazer parte da lógica de expansão da fronteira agrícola, ela também foi construída a toque de caixa sem ter sido devidamente comprovada sua viabilidade econômica e social como previsto pela política governamental de então (Fearnside y Graça, 2009). Como relatado pelo migrante paraense, senhor Wilson dos Santos, morador de Humaitá/AM, “*A pavimentação foi feita às pressas. No inverno, quando vinha chuva, a gente cobria a estrada com plástico para proteger o asfalto fresco.*” (Coelho, 2010, p. s/n).

Apesar de não ter sido incluída nessa lógica geral, sua abertura levou a processos migratórios e a transformações das características das poucas comunidades e cidades existentes em seu eixo, como por exemplo a transferência da cidade de Careiro da Beira do rio para as margens da estrada ou da mudança da centralidade da cidade de Humaitá da orla do rio Madeira para o eixo rodoviário, e o próprio aumento populacional ocorridos nestes municípios (Rodrigues, 2013). Nesse sentido a estrada subverte a estrutura histórica da região, uma vez que ela sempre se relacionou com os cursos d’água, como bem demonstrado pelo geógrafo Roberto Lobato Correa em seu texto *A periodização da rede urbana da Amazônia* (1987), no qual fica claro como nos últimos períodos desenvolvimento amazônico as estradas se tornaram eixos de fundação de cidades. Sendo que a partir da década de 1950 ocorreu “*A incorporação da Amazônia ao processo geral de expansão capitalista no País (...) a partir de sua transformação em ‘fronteira do capital’.*” (Correa, 1987, p. 57), modificando as características clássicas de sua rede urbana. Assim como Otávio Velho defende, o próprio processo de construção de estradas na Amazônia, no caso ele se focou mais na Transamazônica, permitiu e potencializou o surgimento de pequenos centros urbanos em seus eixos (Velho, 2009b).

Ou como demonstrado pelo sociólogo Antônio Carlos Witkoski, é a várzea o lugar por excelência do ser amazônico, é onde tradicionalmente se dá o conjunto das vivências dessa população, em sua relação constante com as águas como, por exemplo, as palafitas e as marombas, ecotecnologias sociais adaptadas às transformações sazonais das paisagens, local de trabalho e morada (Witkoski, 2010). A terra firme, se torna nesse sentido o novo *ethos* dessa população, numa lógica tida como modernizante e posta como necessária pelo imaginário social emanado pela lógica do capital.

De toda maneira, algumas transformações que ocorreram no eixo e na área de influência da BR-319 são herdeiras do incentivo migratório patrocinado pelo governo federal, como no caso da Vila de Realidade – KM 570 – e da

comunidade de São Sebastião do Igapó Açu – KM 250 – (Figura , 2), em ambos os casos, pode-se interpretar tal desenrolar como o que Martins denominou frente de expansão, já que foram áreas incorporadas por esse processo de modernização, sem que tenham se tornado áreas de expansão do capital num primeiro momento. Isto se deu devido ao próprio processo único desta estrada, já que ela sofreu com a regressão a uma condição de não trafegabilidade.

De acordo com Mônica Costa, *“É dentro desse novo padrão de ocupação da Amazônia, rodovia-terra firme, sobre tudo que existia até então, que surge a comunidade São Sebastião do Igapó Açu, estabelecendo-se nas margens da BR-319.”* (Costa, 2017, p.17). Segundo a pesquisa, a região do Igapó Açu já tinha uma ocupação tradicional, de maneira sazonal, devido ser desde antes da implantação da estrada uma área de exploração pesqueira e extrativa, na qual moradores do município de Borba mantinham estruturas de estadia para essa exploração tradicional. No entanto, pouco após a abertura da estrada, devido ao imaginário difuso de modernização apregoado pelo estado nacional algumas famílias migraram em definitivo para a região de forma espontânea, sendo a construção da estrada o grande atrativo. Assim, a composição social da comunidade se deu por pessoas vindas de Borba, Manaus e Boca do Acre, portanto, todos do próprio estado do Amazonas, e sua formação datada de meados da década de 1970, ou seja, pouco depois do efetivo asfaltamento da estrada (Costa, 2017).

Nas palavras do senhor José Santana, morador da comunidade desde 1978, *“Aqui só tinha cinco casas (...). Era muito movimentado, tinha três tabernas, um restaurante.”* (Costa, 2017, p.19). A produção era escoada pela própria estrada e apesar da vida econômica dos moradores abarcar elementos da reprodução ampliada do capital, como discutido por Martins, eles mantinham boa parte de suas práticas tradicionais extrativas e pesqueiras, sem que a concepção de tempo e espaço propostas pelo Estado e suas políticas de favorecimento ao mercado tenham sido plenamente assimiladas por essa população, mantendo de certa maneira sua forma de vida não mediatizada pela lógica mercantil (Castro, 2012).

Neste sentido, a comunidade pode ser interpretada, portanto, como frente de expansão, sem ter se tornado frente pioneira pelo próprio refluxo sofrido pela estrada nos anos subsequentes, a ponto daqueles serviços mencionados deixarem de ser viáveis para a manutenção econômica da vida dos moradores. Ou seja, as estruturas do capital, em um primeiro momento não fincaram raízes na região da comunidade, não se efetivando, portanto, enquanto a frente pioneira defendida por Martins.

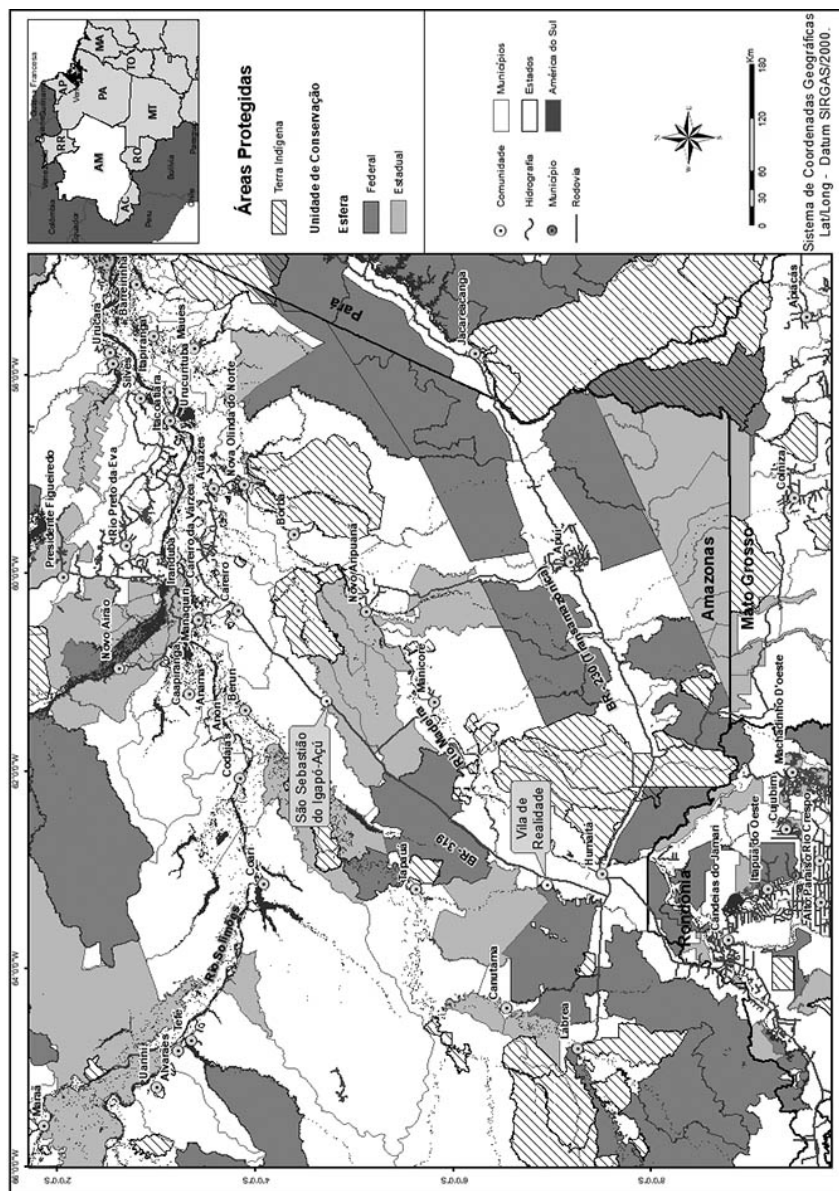


Figura 2: BR-319, comunidades analisadas e áreas protegidas.
Fonte: Feito por André Nóbrega a pedido do autor.

Em torno da mesma época, princípios da década de 1970, surge, mais ao sul da estrada, a Vila de Realidade, na qual a composição social inicial e as características dos migrantes são bastante diferentes das encontradas em São Sebastião do Igapó Açu. Nela os migrantes eram compostos em sua maior parte de pessoas advindas de outros estados, como do Pará, do Mato Grosso, de Rondônia e até mesmo da região sul do país, como pode ser referendado pelo nome de uma fazenda ao norte da vila intitulada “Catarinos” em referência à origem catarinense de seus donos, como se deu em várias áreas da BR-230, a Transamazônica.

Apesar disso, pode-se afirmar que alguns elementos são comuns às duas comunidades, pois a Vila de Realidade também não fez parte dos processos de incentivos diretos dados pelo governo federal, já que na área de influência da estrada, o primeiro Projeto de Assentamento – PA, do INCRA, ocorre apenas em 1988, o PA Nova Residência no Careiro/AM (Rodrigues, 2013). Dessa maneira, a vila pode ser entendida como uma frente de expansão, no entanto, de formato mais clássico no sentido das observações de Martins. As palavras de uma das primeiras moradoras da vila de Realidade, a senhora Nilza Ferreira, de origem mato-grossense, demonstra esse outro perfil de ocupação já que “*Quando funcionava a estrada (a vila de Realidade) tinha muito movimento, fazendeiro rico, e serrarias grandes.*” (Coelho, 2010, p. s/n).

Aqui, inclusive, se percebe claramente que,

os grupos sociais envolvidos na dinâmica de ocupação do território amazônico configuraram-se de forma antagônica: de um lado, formado por agentes interessados na ampliação e reprodução do capital, de outro, uma massa de despossuídos sujeitos aos regimes de exploração e violência, pertencentes historicamente aos processos de migração interna e formando junto as sociedades locais (indígenas e ribeirinhas) um exército de reserva enquanto força de trabalho barata na região. (Rapoza, Ranaelli y Silva, 2019, pp.18-19)

O que reforça a ideia de área de fronteira do capital, com seus interesses, características e conflitos. Daí, retornando ao caso da vila de Realidade, naquele momento histórico os migrantes de várias regiões levaram consigo outras formas de lidar com o território que não aqueles tradicionais amazônicos vistos em São Sebastião do Igapó Açu. Pois apesar de em ambas as comunidades ter havido produção agrícola para venda, em Realidade essa foi a principal e almejada forma de existência e modo de vida, na qual a temporalidade do capital é central. De acordo com Otávio Velho, “*Assim, o que a fronteira, quando se abre, parece representar, é na verdade um locus privilegiado para o desenvolvimento da pequena agricultura.*” (2009a, p. 90). Porém, com o decorrer do tempo e a falta de manutenção da estrada, que produziu seu “fechamento”, a maior parte dos migrantes abandonaram as terras ocupadas e apenas três famílias resistiram na comunidade, já que segundo estes moradores resistentes o poder público os abandonou (Coelho, 2010). Segundo Ademir Ferreira,

filho da senhora Nilza, *“Vinha gente furar o nosso dedo (teste de malária) e voltava depois de 10 dias com o resultado. A pessoa já podia ter morrido. Todo ano o governo dizia que ia re-asfaltar, mas as máquinas nunca chegaram, só as promessas.”* (Coelho, 2010, p. s/n). O que significou o “fechamento” da via no ano de 1988, por completa falta de manutenção.

Esse processo de refluxo visto na vila de Realidade não ocorreu da mesma forma em São Sebastião do Igapó Açu, isto devido aos perfis dos migrantes. Mas de toda maneira, as promessas modernizantes advindas dos discursos oficiais e da construção da estrada, que adentraram de forma colonial no imaginário destas pessoas, os agentes da frente de expansão do capitalismo modernizador. Porém a história única de BR-319 gerada pelo seu abandono por parte do poder público produziu no longo prazo, algumas décadas mais tarde, uma nova realidade de fronteira e de colonialidade deste espaço por meio das eternas promessas de reabertura da via, e das reais propostas para tal, reiniciadas em meados da década de 1990. E com ações devidamente retomadas no início dos anos 2000 por meio da repavimentação de trechos nas extremidades da estrada.

Esse processo de retomada do projeto de reabertura da via, apesar de lento e de certa maneira até um pouco vago em seus primeiros momentos, vem ganhando força desde muito tempo o que afeta a vida dessas populações ali presentes, mas também o imaginário de agentes distantes daquela realidade. Mantendo a vila de Realidade e a comunidade de São Sebastião do Igapó Açu como pontos focais, pode-se perceber como na realidade do século XXI o contexto de fronteira se mantém, mesmo que de forma nova, com outra roupagem. A começar pelas novas preocupações globais com os desafios ambientais e, portanto, com a proteção da floresta amazônica, aqui há de se ressaltar que este projeto/processo levou à criação de inúmeras unidades de conservação no entorno da estrada, principalmente entre os anos de 2006 e 2009 (Engespro/Dnit, 2020).

Neste novo contexto é interessante perceber a diferença entre as duas comunidades, a começar pela vila de Realidade que retomou o perfil de expansão da fronteira de décadas passadas, com o retorno de migrantes em larga escala vindos de inúmeros estados brasileiros, principalmente na última década. A título de ilustração pode-se tomar o número de estudantes e os serviços ofertados pela Escola Municipal Vereador Manoel de Oliveira Santos, localizada na vila de Realidade. No ano de 2010, haviam 145 estudantes matriculados entre pré-escola, Ensino Fundamental Anos Iniciais e Anos Finais e Educação de Jovens e adultos (Inep, 2010), sendo que em 2020 a escola comporta também a educação especial (a partir de 2017) e tem matriculados 463 alunos (Inep, 2020), o que significa um aumento de mais de 300% de alunos em uma década, ou, o que nos interessa aqui, um indício robusto de um grande fluxo migratório.

Isto se dá por alguns motivos, a começar pelas próprias ações de repavimentação e manutenção da via nos últimos anos, como também a transformação da região da vila em área de Projeto de Assentamento – PA – do INCRA e, por fim, mas não menos importante o ideário de que a floresta é uma produtora de *commodities* a serem exploradas, no caso, começando pela madeira até a transformação das terras em pastos e plantações. Assim, hoje o quadro da vila de Realidade é a de chegada de madeireiros, indicando assim a contínua transformação da comunidade de “frente de expansão” em “frente pioneira”, ou seja, o capital vem se estruturando na região de forma robusta.

Nesse sentido, as falas de migrantes para a Vila de Realidade atualmente são bastante ricas na percepção do contexto de fronteira e como isto remete à ideia da colonialidade, é o caso do senhor Sidney Polentini, migrante rondoniense, proprietário de uma serraria na vila (Faleiros, 2018). Num primeiro momento ele demonstra claramente este processo de expansão da fronteira:

É que lá (SIC) já, o pessoal já derrubou tudo. Lá já tá bem desenvolvido, pastagem, tal. Se aproveitou pouco e acabou, né?! Como eu acredito que aqui também vai acabar um dia. Porquê da forma que a gente vê o que aconteceu lá em Rondônia também tá acontecendo aqui. O pessoal vai derrubando assim, desenfreado, sem controle, sem autorização, sem aproveitamento da matéria prima. E isso tá acontecendo já aqui também, aqui na Realidade. (Faleiros, 2018, p. s/n)

É interessante perceber como a fala deste senhor demonstra o processo que está acontecendo na vila de Realidade e rememora o que já se passou na região que ele veio, o Estado de Rondônia, que foi anteriormente área de expansão da fronteira e hoje já se tornou área consolidada do capital.

Posteriormente, ele demonstra como o imaginário social construído se liga à colonialidade, inclusive ao citar os países de capitalismo avançado como exemplos para a realidade amazônica:

O pessoal costuma falar muito, fazer muitas comparações com a Europa, com os Estados Unidos, e lá também devastaram tudo, até por isso que é desenvolvido, né?! Eu acho que o Brasil, o povo do Amazonas também merece desenvolvimento. Logicamente que se paga um preço por isso, né?! (Faleiros, 2018, p. s/n)

No Estudo de Impacto Ambiental argumentou-se, por exemplo, que,

Destacou-se a expansão do desmatamento na área próxima ao Distrito de Realidade seguindo o mesmo padrão de ocupação anteriormente vivenciado no Distrito de Santo do Matupi em Manicoré, localizado no Km 180 da BR-230, popularmente conhecida como Transamazônica. (Engespro/Dnit, 2020, p.1721)

Ou seja, a vila de Realidade, devido até mesmo a sua proximidade de Humaitá e de Rondônia, mais conectada à região chamada “arco do desmatamento”, acaba por estar se transformando no que Martins categoriza

como a frente pioneira, da maneira mais clássica deste conceito. Em que até mesmo o incentivo por parte do estado ocorre na forma direta de ocupação por meio de da criação do assentamento do INCRA em 2006, ou de forma indireta por meio da conexão energética de todo distrito de Realidade com o sistema nacional, a partir de Rondônia e da inauguração da ponte sobre o rio Madeira em 2014 (Engespro/Dnit, 2020), ou então com a chegada de escritórios governamentais, como o da Agência de Defesa Agropecuária e Florestal do Estado do Amazonas – ADAF – em 2021 (Agência Amazonas, 2021). E para além disso, no perfil de seus assentados e em suas práticas tradicionalmente ligadas aos processos de desmatamento e produção agropecuária, com a presença de madeiras e grandes áreas para a produção agropecuária. Enfim, a típica fronteira de expansão do capital descrita há anos por inúmeros autores como o próprio José de Souza Martins, Edna Castro, João Pacheco de Oliveira e tantos outros.

Já o contexto atual da comunidade de São Sebastião do Igapó Açu essa fronteira tem características próprias, que fazem dela mais condizente com as atuais preocupações ambientais existentes em nível global, o que, no entanto, não quer dizer o rompimento com os conflitos de fronteira e com as perspectivas coloniais propostas por Quijano, uma vez que as formas de controle deste espaço são de interesse da legitimação do próprio sistema do capital-colonial moderno.

Para entender essa ideia é importante retornar ao processo/projeto de reconstrução da estrada, suas ações e discussões. A começar pela implantação pelo INCRA do Projeto Agroextrativista Tupana-Igapó Açu, que a princípio foi uma demanda da própria associação comunitária de São Sebastião do Igapó Açu, que, diferentemente de um projeto de assentamento não incentiva migração de novas populações, mas contribui para facilitação de acesso ao crédito, assistência técnica e no escoamento da produção para os associados, sendo a coleta extrativa de castanha, açaí, cipós e a produção de óleos de andiroba e copaíba os principais produtos a serem incentivados (Brianezi, 2005).

No início de 2006, foi proposta pelo governo federal a criação de uma Área de Limitação Administrativa Provisória – ALAP – para garantir o controle sobre as terras da área de influência da estrada, antes que um processo orgânico de migração e ocupação de terras tornassem a situação do trecho do meio da estrada fora de controle, visto que as pressões advindas de madeiras, caçadores e pescadores externos estavam se tornando muito comum em toda a área, em especial no trecho do meio da estrada (Loureiro y Silva, 2019). A ALAP serviu para possibilitar em julho do mesmo ano a criação de diversas unidades de conservação federais e, posteriormente, em 2009, na criação de outras tantas UC's estaduais, sendo que uma delas foi a Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Igapó-Açu, onde se encontra a comunidade (Engespro/Dnit, 2020).

Tais ações geraram benefícios para as populações da região ao diminuir pressões externas sobre os recursos naturais tão necessários para a manutenção de seus modos de vida e contribuíram para a legitimação do projeto de reabertura da estrada dentro de uma nova ordenação ambiental do espaço, sendo inclusive um dos argumentos mais usados pelos defensores externos da obra (Engespro/Dnité, 2020). Porém, elas também trouxeram uma nova realidade para as populações locais, a começar pela entrada de novos atores nas relações sociais, políticas e econômicas. Como a Secretaria de Meio Ambiente do estado do Amazonas – SEMA, o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio, o projeto de extensão da Universidade Federal do Amazonas – UFAM, o Pé de Pincha, de conservação e manejo dos quelônios da Amazônia, de organizações da sociedade civil como, por exemplo, a Casa do Rio, e, por fim, de empresas com práticas exóticas àquelas populações.

Estas novas configurações geram novas compreensões do ordenamento territorial que materializam novas formas de relações sociais e, portanto, de relações de poder no território (Rezende, Fraxe y Costa, 2018). Como já argumentado, geram também novas relações econômicas, que se inserem na lógica do capitalismo/colonial moderno do século XXI, em que o meio ambiente saudável se torna um bem econômico a ser explorado, daí novas formas de geração de renda emergem, como é o caso das propostas de turismo de base comunitária e de produção de artesanato para o mercado. Aqui cabe rememorar Quijano, quando argumenta que o controle do trabalho é um fator primordial do padrão da colonialidade do poder na modernidade, pois *“el control del trabajo es la condición central del poder capitalista.”* (Quijano, 2011, p.294), o que significa dizer que a forma do controle do trabalho no capitalismo implica na intersubjetividade social.

Dessa maneira, tais propostas acabam transformando as formas e os modos de vida da população. No caso da RDS Igapó Açu, em 2013 foi fundada a *“Associação Mil Maravilhas de Ecoturismo, com vistas de promover o protagonismo da população local na organização da atividade turística.”* (Sansolo, 2020, p.217), a associação tem como sentido o desenvolvimento turístico de base comunitária para organizar o programa de uso público da UC. Nas palavras de Sansolo,

Na RDS Igapó-Açu, para o desenvolvimento de um programa de uso público são essenciais ações de educação ambiental como estratégia de envolvimento da comunidade, para que esta possa se fortalecer e se beneficiar da unidade de conservação, de forma que se incentive o sentido de pertencimento dessas comunidades às unidades de conservação onde vivem. (2020, p. 222)

Neste sentido é interessante perceber como ações advindas das instituições governamentais pautam, por interesses externos, mesmo que em certo sentido benéficos, as formas de vida e de reprodução material de existência das populações locais, numa lógica do capitalismo/colonial de imposição do

“melhor” caminho ao desenvolvimento. Aqui cabe trazer a professora Edna Castro ao argumentar sobre a importância do território para o capital: *“O território é importante, porém dentro de outra configuração, na qual o espaço é desconectado dos valores, lugares, tradições e passa a ser regido por relações econômicas e políticas, protagonizadas sobretudo por agentes do mercado.”* (Castro, 2012, p. 47).

Para reiterar esta questão e demonstrar a fragilidade destes contornos, nas palavras de Sansolo, *“Até 2010 e ainda hoje, o que se percebe é que a visita em pequeno volume é uma atividade que ocorre sob o comando externo e, portanto, os locais ficam subjugados a uma lógica econômica externa, que se impõe sobre o lugar.”* (2020, p. 217).

Ainda sobre a produção econômica outras possibilidades são criadas/implementadas por agentes externos, mesmo que, novamente, possam ser em algum sentido benéficas às populações locais, como é o caso também do projeto Teçume Igapó, criado pela organização Casa do Rio, que trabalha na porção norte da BR-319 e assessora as comunidades no sentido da produção sustentável. Este projeto visa a

formação de um grupo de mulheres artesãs, um negócio social, sustentável, ético, com bases no slow fashion e no manejo correto de matérias primas da floresta, com o objetivo de colaborar com a autonomia, dignidade e independência financeira delas. (...) A Teçume hoje eleva o artesanato amazônico brasileiro ao nível do mercado de luxo. E agrega melhoria na renda das famílias envolvidas, triplicando a renda média das artesãs. (Azambuja, Chagas y Ferreira, 2018, p. 174)

E para tanto, busca a articulação neste mercado por meio da *“agregação estratégica de parceiros junto à Reta (Rede Transdisciplinar da Amazônia) tem expandido atividades produtivas e de organização social, contribuindo com a visibilidade e autonomia na gestão dos territórios do bem viver pelas comunidades e atores na região”* (Ibíd., p.177). É interessante perceber a ideia de visibilidade, como um antídoto contra os processos avassaladores de outras formas de frentes de expansão. Mas mesmo esses ganhos inegáveis, trazem consigo a exigência da adaptação produtiva a uma lógica global, o que gera consequências nos modos de vida da população, que não estão desconectadas com o grande capital.

Aqui, novamente é possível perceber como o projeto/processo de abertura da estrada leva as populações locais a transformarem seus modos de vida, pois mesmo que a prática do artesanato seja antiga, nesse contexto ela passa a ser vinculada à produção para o mercado, mais especificamente em nível internacional, o que representa muito sobre como esse trabalho sofre dos preceitos da colonialidade do poder e se encaixa em novas características do desenvolvimento da “frente pioneira” na atualidade da fronteira. Ou seja, modifica-se as relações espaço-tempo que passam a ser moldadas

e controladas pela lógica capitalista de produção, ainda que por meio de práticas tradicionais.

Outro exemplo nesse sentido pode ser pensado as práticas extrativas que apesar de também serem tradicionais, passam a ser vinculadas às demandas externas, a coleta da castanha-do-brasil pelos moradores da comunidade de São Sebastião do Igapó Açu é um exemplo de tal prática, uma vez que, de acordo com Costa (2017), quase a totalidade da produção é voltada para o mercado externo, no entanto ocupam tempo de vida dos coletores.

E isto é o ponto central dessas influências externas, pois

o que se estabelece são formas específicas de uso e apropriação de diferentes espaços por diferentes lógicas temporais. O tempo passa a ser uma sucessão de contextos, onde as diversas temporalidades coabitam o mesmo período histórico, inserindo uma ordem simbólica e subjetiva inerente à constituição da territorialidade. (Rezende *et al.*, 2018, p. 267)

Enfim, o que se pode tirar de todos estes contextos ligados ao projeto/processo de construção da BR-319 é que se em seu momento inicial a fronteira foi caracteristicamente uma frente de expansão, ou seja de ocupação de novas áreas, hoje mesmo que diversa em suas características entre locais diferentes no próprio eixo da estrada, ela compõe os atributos da frente pioneira, já que faz parte da lógica do capital. No mesmo sentido, ela sofre pelos processos de colonialidade, tendo em vista que as commodities tradicionais quanto as novas formas de exploração econômicas capitalistas se fazem presentes, como a transformação da cultura tradicional do teçume de palhas em bem para o mercado internacional do consumo de luxo ou o próprio extrativismo da castanha.

Considerações Finais

O artigo, dentro de suas limitações espaciais, de coleta de dados e metodológicos, buscou demonstrar como apesar de novos contornos tanto a fronteira quanto a colonialidade relacionada a ela e às propostas e compreensões da ideia força de desenvolvimento se mantêm presentes e até mesmo fortalecidas no ideário político-social do século XXI, pois legitimadas e potencializadas por novas estruturas argumentativas, sem que os conteúdos sejam de fato novos, uma vez que as propostas de “desenvolvimento” ou “progresso” presentes se ligam ao aprofundamento da lógica capitalista. Como por exemplo, no fato da colocação de produtos extrativos da floresta e a produção de artesanato no mercado mundial, de forma a modificar a maneira tradicional da coleta ou produção desses bens nas comunidades, sendo que a defesa ou propaganda desses tipos de produtos é exatamente a tradicionalidade e a maneira ambientalmente sustentável de produção. Do mesmo modo que as madeiras são agentes da expansão do capital na parte sul da estrada, essas

outras formas de exploração do trabalho e do espaço ocorridas na região mais protegida da estrada são também formas de expansão do capital e dos processos de colonialidade nele intrínsecos.

Além disso, o artigo buscou também demonstrar que as discussões acerca do projeto/processo de repavimentação da BR-319, que muitas vezes pode ser ampliada para diversas outras grandes obras da realidade amazônica e inúmeras outras áreas do saber, devem necessariamente serem mais aprofundadas para que as tomadas de decisões não sejam feitas por racionalidades vistas pelo retrovisor, apesar de bastante vivas no imaginário social. Assim o texto aqui posto tenta aprofundar as discussões e demonstrar que mesmo em quadros relativamente positivos, em relação às formas clássicas de desenvolvimento de estradas, como no caso da comunidade de São Sebastião do Igapó Açu, os problemas da expansão do capital se mantêm. Exigindo assim racionalidades mais apropriadas para o atual tempo histórico.

Assim, a tomada de decisões não deve ser pautada por oportunismos políticos de momento, como no fatídico, triste e abominável caso da utilização da crise de Covid-19 (gerada pela enorme incompetência e insensibilidade dos governantes do Brasil, do Amazonas e de Manaus) para a defesa da reabertura da estrada e o ataque aos defensores de discussões mais aprofundadas feitas pelo atual prefeito de Manaus.

Enfim, o artigo busca, num momento de ataque às ciências e ao pensamento crítico, utilizar das ferramentas e do conhecimento científico para qualificar as tomadas de decisão que afetam a vida, o espaço e os povos amazônicos, mas também todo o globo, tendo em vista a importância dessa região para o equilíbrio climático e natural terrestre, que vem sofrendo grandes impactos antrópicos e que necessitam/exigem maior cuidado com a biodiversidade, o que significa também o cuidado com a sociodiversidade e a pluralidade cultural.

Referências

- AMAZONAS. (2021). ADAF terá escritório no Distrito de Realidade, em Humaitá. Manaus: Agência Amazonas. <http://agenciaamazonas.am.gov.br/noticias/adaf-tera-escritorio-no-distrito-de-realidade-em-humaita/>.
- ALONSO, A. (2016). Métodos qualitativos de pesquisa: uma introdução. In: ABDAL, A. et al. (Orgs), *Métodos de pesquisa em Ciências Sociais: Bloco Qualitativo* (pp. 08-23). São Paulo: Ed. Sesc São Paulo/Cebrap.
- AZAMBUJA, T. C., Chagas, J. C. N. e Ferreira, F. D. (2018). Teçume-Igapó: mulheres unidas pela Amazônia. *Inclusão Social*, 12(1), 172-182.
- BECKER, B. (1988). Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: Aubertin,

- C. (Eds.), *Fronteiras* (pp. 60-89). Brasília-Paris: Ed. Unb-Orston.
- BECKER, B. (2005). Fronteiras amazônicas no início do século XXI. In: Forline, Louis; Murrieta, R. e Vieira, I. (Eds.), *Amazônia: além dos 500 anos*. (pp. 473-500). Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi.
- BOURDIEU, P. (2005). *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- BRIANEZI, T. (2005). INCRA cria projeto agroextrativista ao longo da BR-319. Brasília: Agência Brasil, agosto. 2005. <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2005-08-09/incra-cria-projeto-agroextrativista-ao-longo-da-br-319>.
- BRUM, A. J. (2009). *O Desenvolvimento Econômico Brasileiro*. Ijuí: Ed. UNIJUÍ.
- CASTRO, E. (2012). Amazônia: sociedade, fronteiras e políticas. *Cadernos CRH*, 25(64), 9-16. <https://doi.org/10.1590/S0103-49792012000100001>
- COELHO, M. E. (2010). BR-319: rumo à realidade. *O Eco Amazônia*. Rio de Janeiro: Oeco, dezembro <https://www.oeco.org.br/oecoamazonia/br-319-rumo-a-realidade/>.
- CORREA, R. L. (1987). A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Ano 49, No. 3, 39-68.
- COSTA, M. S. B. (2017). *O Ambiente e a Castanha-do-brasil (Bertholletia Excelsa Bonpl.) na Comunidade São Sebastião do Igapó Açu: Um Estudo na RDS Igapó Açu, Borba-AM*. (Dissertação de Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia). Universidade Federal do Amazonas.
- COSTA, S., Alonso, A. e Tamioka, S. (2001). Modernização negociada: expansão viária e riscos ambientais no Brasil. Brasília: Ed. IBAMA.
- DOUROJEANI, M. J. (1995). Evaluación ambiental de proyectos de carretera en la Amazonia. In: Seminario Regional de Evaluación Ambiental de Proyectos de Desarrollo en la Amazonia. Tratado de Cooperación Amazónica/Banco Mundial. Tarapoto. https://www.academia.edu/5684600/Evaluacion_ambientalde_proyectos_de_carreteras_en_la_Amazonia.
- ELIAS, N. (2011). *O processo civilizador (Vol. 1): uma história dos costumes*. Rio de Janeiro: Zahar.
- ENGESPRO. E DNIT. (2020). *BR-319: Estudo de Impacto Ambiental – Segmento do km 250,00 ao km 655,70*. Brasília/Rio de Janeiro: DNIT.
- FALEIROS, G. (2018). BR-319: Bem-vindo à Realidade. *Amazônia Real/Infoamazônia*. Manaus. 6:44 min. <https://www.youtube.com/watch?v=DLALJUekbW8>.

- FARIAS, S. K. P., Costa, G. S. e Silva, E. A. (2018). Colonialidade e eurocentrismo: “carreteras” para um estudo da história da sociologia do Peru. In: Castro, E. Pinto, R. F. (Eds.). *Decolonialidade e sociologia na América Latina* (pp. 191-210) Belém: NAEA-UFPA.
- FEARNSIDE, P. M. e Graça, P. M. (2009). BR-319: a rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco do desmatamento à Amazônia central. *Novos Cadernos NAEA*, 12(1), 19-50. <https://doi.org/10.5801/ncn.v12i1.241>
- GIANTURCO, A. (2018). *A ciência da política: uma introdução*. Rio de Janeiro: Forense.
- HENRIQUES, I. C. (2014) Colônia, Colonização, Colonial e Colonialismo. In: Sansone, L. e Furtado, C. A. (Eds), *Dicionário crítico das ciências sociais dos países de fala oficial portuguesa* (pp. 45-58). Salvador: EDUFBA.
- IANNI, O. (1979). *Ditadura e agricultura – O desenvolvimento do capitalismo na Amazônia: 1964-1978*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira.
- IANNI, O. (1996). A sociologia de Florestan Fernandes. *Estudos Avançados*, 10(26), 25-33. <https://doi.org/10.1590/S0103-40141996000100006>
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA – INEP. (2010). *Censo Escolar*. Brasília: Mec.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA – INEP. (2020). *Censo Escolar*. Brasília: Mec.
- JONHSON, A. G. (1997). *Dicionário de Sociologia: Guia prático da linguagem sociológica*. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar.
- LOUREIRO E. SILVA, K. I. (2019). *A influência da reabertura BR-319 na comunidade Democracia no município de Manicoré* (Dissertação de Mestrado em Agronomia Tropical). Universidade Federal do Amazonas.
- MARTINS, J. S. (1996). O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. *Tempo Social. Revista de Sociologia*, 8(1), maio. <https://doi.org/10.1590/ts.v8i1.86141>
- MARTINS, J. S. (2012). *Uma sociologia da vida cotidiana*. São Paulo: Ed. Contexto.
- MARTINS, J. S. (2020). *Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano*. São Paulo: Ed. Contexto.
- PACHECO DE OLIVEIRA, J. (1979). O caboclo e o brabo. In: Silveira, Ênio. et al. (Eds.), *Encontros com a civilização brasileira* (pp. 101-140) Rio de Janeiro: Civilização brasileira.
- PACHECO DE OLIVEIRA, J. (2016). *O nascimento do Brasil e outros ensaios: ‘Pacificação’, regime tutelar e formação de alteridade*. Rio de Janeiro: Ed. Contra Capa.

- PINTO, R. F. (1999). Geografia do exótico. Leituras da Amazônia. *Revista Internacional de Arte e Cultura*. Ano 1. Nº 1.
- PORTO-GONÇALVES, C. W. e Quental, P. A. (2012). Colonialidade do poder e os desafios da integração regional na América Latina. *Polis*, 31. <https://doi.org/10.4067/S0718-65682012000100017>
- QUIJANO, A. (1992). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. *Perú Indígena*, 13(29), 201-246.
- QUIJANO, A. (2005). Dom Quijote e os moinhos de vento na América Latina. *Estudos Avançados – Dossiê América Latina*, 19(55). <https://doi.org/10.1590/S0103-40142005000300002>
- QUIJANO, A. (2011). Colonialidad del poder y clasificación social. *Cuestiones y horizontes*, 3(5), 285-327. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20140506032333/eje1-7.pdf>.
- QUIJANO, A. and Wallerstein, I. (1992). Americanity as a concept, or the Americans in the modern world-system. *International Social Science Journal*, 134, 617-627.
- RAPOZO, P., Randaelli, A. e Silva, R. C. (2019). Invisibilidades e Violências nos conflitos socioambientais em terras indígenas da microrregião do Alto Solimões, Amazonas Brasil. *Mundo Amazônico*, 10(2), 11-37. <https://doi.org/10.15446/ma.v10n2.67141>
- REZENDE, M. G. G., Fraxe, T. J. P. e Costa, M. S. B. (2018). Redes sociopolíticas e territorialidade na Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó-Açu (AM, Brasil). *Novos Cadernos NAEA*, 12(1), 257-274. <https://doi.org/10.5801/ncn.v21i1.4980>
- RODRIGUES, M. S. (2013). *Civilização do Automóvel – a BR-319 e a opção rodoviária brasileira*. Manaus: Edua.
- SANSOLO, D. G. (2020). Unidade de conservação, rodovia e território: uma análise da relação entre BR 319 e a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó Açu, Amazonas, Brasil. *Sociedade & Natureza*, 32, 210-224. <https://doi.org/10.14393/SN-v32-2020-46996>
- SANTOS, B. S. (2006). *A gramática do tempo: por uma nova cultura política*. São Paulo: Cortez.
- SCHERMA, M. A. (2012). As fronteiras nas relações internacionais. *Revista Monções*, 1(1), 102-132.
- SCHWARCZ, L. K. M. (2005). Questões de Fronteira: Sobre uma antropologia da história. *Novos Estudos*, 72, 119-135. <https://doi.org/10.1590/S0101-33002005000200007>

- TORRES, M. (2005). Fronteiras, um eco sem fim – considerações sobre a ausência do Estado e exclusão social nos municípios paraenses do eixo da BR-163. In: Torres, M. (Org.), *Amazônia Revelada: os descaminhos ao longo da BR-163* (pp. 271-320). Brasília: CNPq.
- VELHO, O. G. (2009a). *Capitalismo autoritário e campesinato: um estudo comparativo da fronteira em movimento*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais. <https://doi.org/10.7476/9788599662922.0004>
- VELHO, O. G. (2009b). *Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais. <https://doi.org/10.7476/9788599662929>
- WITKOSKI, A. C. (2010). *Terras, florestas e águas de trabalho: Os camponeses amazônicos e as formas de uso de seus recursos naturais*. São Paulo: Annablume.