

Campus Porto Velho Zona Norte
Coordenação do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública

DANIELE DOS SANTOS GURJÃO

**GRANDES OBRAS, GRANDES DILEMAS: A CONSTRUÇÃO DA PONTE BRASIL-
BOLÍVIA E O LABIRINTO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA
FRONTEIRA AMAZÔNICA**

Porto Velho
2026

DANIELE DOS SANTOS GURJÃO

GRANDES OBRAS, GRANDES DILEMAS: A CONSTRUÇÃO DA PONTE BRASIL-BOLÍVIA E O LABIRINTO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA FRONTEIRA AMAZÔNICA

Artigo entregue como Trabalho de Conclusão de Curso ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia (IFRO), *Campus* Porto Velho Zona Norte, como requisito parcial para obtenção do grau de Tecnólogo, junto ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública, sob a orientação do professor Dr. Jonimar da Silva Souza.

Porto Velho
2026

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Gerador de Ficha Catalográfica do IFRO.

Gurjão, Daniele dos Santos.

Grandes obras, grandes dilemas: a construção da ponte Brasil-Bolívia e o labirinto do desenvolvimento sustentável na fronteira amazônica / Daniele dos Santos Gurjão. - Porto Velho, 2026.
37 f. : il.

Orientador(a): Prof. Dr. Jonimar da Silva Souza.

Trabalho de Conclusão de Curso (Superior de Tecnologia em Gestão Pública) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO, Porto Velho, 2026.

1. Ponte Binacional. 2. Infraestrutura. 3. Desenvolvimento Regional. 4. Logística. I. Souza, Jonimar da Silva (orient.). II. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO. III. Título.

Bibliotecário(a) Responsável: Marlene Fouz da Silva, CRB-11/946

DANIELE DOS SANTOS GURJÃO

GRANDES OBRAS, GRANDES DILEMAS: A CONSTRUÇÃO DA PONTE BRASIL-BOLÍVIA E O LABIRINTO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA FRONTEIRA AMAZÔNICA

Artigo entregue como Trabalho de Conclusão de Curso ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia (IFRO), *Campus* Porto Velho Zona Norte, como requisito parcial para obtenção do grau de Tecnólogo, junto ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública, sob a orientação do professor Dr. Jonimar da Silva Souza.

Aprovado em: 20/02/2026 pela banca examinadora.

Lady Day Pereira de Souza
Membro da Banca

Jeferson Cardoso da Silva
Membro da Banca

Jonimar da Silva Souza
Orientador

GRANDES OBRAS, GRANDES DILEMAS: A CONSTRUÇÃO DA PONTE BRASIL-BOLÍVIA E O LABIRINTO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA FRONTEIRA AMAZÔNICA

Daniele dos Santos Gurjão

RESUMO: O estudo analisa a racionalidades de planejamento, as implicações jurídicas e os processos históricos que sustentam o projeto da Ponte Binacional Brasil-Bolívia, a fim de avaliar se o modelo de governança adotado é capaz de romper com o ciclo de "saltos desenvolvimentistas" e garantir a sustentabilidade socioambiental e a proteção dos direitos fundamentais na fronteira amazônica. A lacuna que orienta a pesquisa é a insuficiência de leituras histórico-institucionais que vão além da conectividade e explicitem como a infraestrutura opera como "dispositivo" de seleção de fluxos, prioridades e sujeitos do desenvolvimento, tornando visíveis assimetrias, riscos e silenciamentos socioambientais. Metodologicamente, adotou-se abordagem qualitativa, exploratória e analítica, com pesquisa documental e comparação histórico-institucional, examinando fontes públicas, marcos normativos, decisões e manifestações de controle, registros históricos e estudos sobre grandes obras regionais. Os achados indicam que, tal como configurada nos documentos e na narrativa oficial, a ponte tende a privilegiar integração econômica e logística (circulação e reordenamento de fluxos) mais do que integração territorial orientada ao bem-estar, reproduzindo "saltos desenvolvimentistas" em que benefícios se projetam em escala ampliada e custos/riscos se territorializam, sobretudo em municípios de baixa capacidade institucional, como Guajará-Mirim. Conclui-se que a viabilidade social e ambiental depende do modelo de governança: transparência e controle social efetivos, planejamento territorial/urbano compatível e salvaguardas socioambientais com monitoramento independente e participação com poder real de influência.

PALAVRAS-CHAVE: Ponte Binacional; Infraestrutura; Desenvolvimento Regional; Logística.

1 INTRODUÇÃO

A formação socioespacial de Rondônia evidencia a recorrência de projetos de integração e infraestrutura que reconfiguram o território a partir de racionalidades externas, frequentemente associadas concentração de benefícios econômicos e à expansão do capital. Desde os primeiros movimentos coloniais na região — inicialmente vinculados a disputas ibéricas e, posteriormente, à consolidação portuguesa — observa-se que a produção do espaço esteve marcada por práticas de ocupação, controle e apropriação das riquezas naturais, em geral orientadas por interesses que excedem as necessidades locais e tendem a favorecer segmentos econômicos restritos (Gomes, 2012; Oliveira, 2004).

Essa lógica torna-se particularmente visível quando se examinam as grandes obras que atravessam diferentes períodos históricos. O Real Forte Príncipe da Beira insere-se em uma estratégia de defesa e controle fronteiriço, articulada à afirmação de soberania e ao ordenamento da circulação. A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), por sua vez, materializa uma resposta logística a demandas econômicas e geopolíticas mais amplas, com impactos sociais e territoriais duradouros. Sua construção esteve relacionada a compromissos diplomáticos assumidos pelo Estado brasileiro no Tratado de Petrópolis (1903), em um contexto de integração subordinada a circuitos de exportação e à reorganização de fluxos regionais. A BR-364 intensifica dinâmicas de integração, ocupação e mobilidade, reordenando fluxos populacionais e econômicos e ampliando disputas por terra e recursos. Mais recentemente, as usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau reposicionam o território no circuito energético nacional (Araujo; Moret; Capistrano da Luz, 2025; Craig, 1947; Gomes, 2012; Nascimento, 2010; Neto; Nogueira, 2017; Oliveira, 2004).

Observa-se, portanto, que Rondônia tem sido historicamente marcada por políticas de “saltos desenvolvimentistas”, nas quais grandes obras de infraestrutura são apresentadas como soluções universais para o desenvolvimento regional. Contudo, tais projetos frequentemente se alinham a agendas econômicas nacionais e globais que não se enraízam nas especificidades amazônicas, reproduzindo um padrão de crescimento que privilegia a acumulação de capital para uma pequena elite econômica e reforça a condição periférica do território. Diante disso, impõe-se uma questão central: em que medida essas grandes obras foram concebidas para

responder à realidade local, promover bem-estar territorial e fortalecer capacidades endógenas, ou para atender dinâmicas econômicas exógenas e interesses de grupos restritos?

Esse questionamento adquire nova atualidade com a proposta de construção da Ponte Binacional Brasil–Bolívia (Ministério dos Transportes, 2025). Apresentada como novo marco simbólico e material de integração regional, a ponte reatualiza a narrativa segundo a qual a infraestrutura, por si só, seria capaz de produzir desenvolvimento. Ao conectar fronteiras e acelerar fluxos de mercadorias, pessoas e capitais, a obra tende a reposicionar Rondônia como corredor estratégico nos circuitos sul-americanos de circulação econômica (Costa; Gonzalez, 2014). Entretanto, à luz da experiência histórica do Estado, torna-se fundamental distinguir integração territorial de integração econômica: a primeira supõe enraizamento, fortalecimento de capacidades locais e retorno social; a segunda pode significar apenas a ampliação da função logística do território, com baixa internalização de benefícios e externalização de custos socioambientais (Wanderley, 2018).

Nesse sentido, a ponte não deve ser compreendida apenas como obra de conectividade, mas como um dispositivo histórico de projeto econômico, que expressa escolhas políticas sobre quais fluxos serão priorizados, quais atividades serão estimuladas e quem será reconhecido como sujeito do desenvolvimento. Assim, a Ponte Brasil–Bolívia recoloca de forma aguda a questão central que atravessa a história de Rondônia: ela integra territórios ou integra mercados? Em outras palavras, será um vetor de desenvolvimento territorialmente enraizado ou mais um capítulo de uma trajetória em que o estado funciona predominantemente como meio de circulação e extração, e não como fim de bem-estar, justiça social e sustentabilidade?

Portanto, o objetivo desta pesquisa é analisar as racionalidades do planejamento, as implicações jurídicas e os processos históricos que sustentam o projeto da Ponte Binacional Brasil-Bolívia, a fim de avaliar se o modelo de governança adotado é capaz de romper com o ciclo de saltos desenvolvimentistas e garantir a sustentabilidade socioambiental e a proteção dos direitos fundamentais na fronteira amazônica. Para atingir tal propósito, o estudo acadêmico se estrutura a partir de uma perspectiva crítica do desenvolvimento regional, compreendendo o território não como simples suporte físico de investimentos, mas como relação social historicamente

produzida, atravessada por disputas de poder, regimes de apropriação e diferentes racionalidades de uso do espaço. Dialoga-se, nesse sentido, com a literatura de justiça ambiental, que evidencia como riscos e danos tendem a se concentrar sobre grupos subalternizados, enquanto benefícios se distribuem de modo assimétrico (Acseirad, 2002). A análise também incorpora contribuições sobre grandes empreendimentos na Amazônia e suas contradições socioambientais (Fearnside, 2015), e utiliza a reflexão benjaminiana sobre o “progresso” como narrativa que frequentemente se impõe apagando memórias, experiências e formas de vida locais (Benjamin, 2012).

O texto se organiza da seguinte maneira: inicialmente, reconstrói-se o histórico de grandes obras e contextos de integração que moldaram Rondônia e sua fronteira; em seguida, discutem-se as continuidades e reatualizações do desenvolvimentismo na contemporaneidade, destacando tensões entre crescimento, governança territorial e justiça socioambiental; por fim, apresentam-se considerações críticas sobre os sentidos e riscos do novo ciclo de integração associado à ponte.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A presente pesquisa adota uma abordagem qualitativa, de natureza exploratória e analítica, orientada à compreensão crítica dos processos históricos, institucionais, jurídicos e socioambientais associados à implementação de grandes obras públicas em Rondônia, com ênfase no projeto da Ponte Binacional Brasil-Bolívia em Guajará-Mirim/RO. A opção pelo enfoque qualitativo justifica-se pela necessidade de interpretar significados, narrativas, contradições, conflitos e racionalidades estatais que estruturam o padrão desenvolvimentista historicamente reproduzido no território.

Trata-se de um fenômeno complexo, multidimensional e atravessado por relações de poder, cuja compreensão não pode ser entendida apenas por mensurações exclusivamente estatísticas. Nesse sentido, a pesquisa qualitativa é adequada para estudos que buscam captar dimensões simbólicas, políticas e socioambientais a partir da análise interpretativa dos documentos, dos discursos e das práticas institucionais relacionadas ao planejamento territorial e nos marcos normativos que orientam a ação estatal (Minayo, 2025).

O estudo caracteriza-se, igualmente, como pesquisa documental, fundamentada na análise sistemática e crítica de fontes primárias e secundárias relacionadas à

formulação, à execução e aos impactos de projetos de infraestrutura na Amazônia Ocidental (Yin, 2016). O corpo documental, analisado compreende, entre outros materiais: (a) do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); (b) Boletins do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; (c) Registros históricos e estudos acadêmicos sobre a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a BR-364 e as usinas hidrelétricas do rio Madeira; (d) Documentos administrativos e normativos relativos ao trâmite licitatório da obra; (e) Decisões judiciais e manifestações de órgãos de controle; e notícias institucionais e jornalísticas referente ao projeto Ponte. Esse conjunto de fontes foi tratado não como um repositório neutro de informações, mas como material socialmente situado, no qual se inscrevem escolhas institucionais, prioridades políticas, estratégias de legitimação e disputas por sentidos.

Quadro 1 – Matriz de categoria analíticas e procedimento da pesquisa

Categoria de Análise	Elementos investigados	O que foi analisado
Histórica	Registros da EFMM, BR-364 e Usinas do Madeira; Notícias institucionais e jornalísticas.	Realizou-se uma abordagem comparativa histórico-institucional. Foram confrontados distintos ciclos de grandes obras em Rondônia para identificar a permanência de racionalidades desenvolvimentistas e padrões recorrentes de impactos territoriais e governança
Jurídica	Documentos licitatórios; Decisões judiciais e órgãos de controle.	Procedeu-se à análise sistemática e crítica de fontes primárias. Foram examinados marcos normativos, decisões de controle e trâmites administrativos para identificar lacunas institucionais, contradições normativas e o papel da infraestrutura como “dispositivo” de seleção de prioridades.
Planejamento	Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); e Boletins do DNIT.	Aplicou-se a análise de conteúdo (Bardin, 2011) sobre documentos técnicos e governamentais. O foco foi identificar como o Estado prescreve e operacionaliza o planejamento, observando se a prioridade recai sobre “integração de mercados”; (logística) ou “integração de territórios” (bem-estar social).

Fonte: Elaborado pelo autor.

A seleção dos documentos analisados obedeceu a critérios de pertinência temática, relevância institucional, atualidade e representatividade para a

compreensão dos processos investigados. Foram priorizados documentos públicos de livre acesso, produzidos por órgãos governamentais, instituições de controle e entidades diretamente envolvidas no empreendimento analisado, bem como estudos acadêmicos consolidados sobre desenvolvimento e infraestrutura na Amazônia. Essa estratégia permite reduzir vieses de seleção e ampliar a rastreabilidade das evidências, garantindo que as interpretações derivem de fontes verificáveis e socialmente reconhecidas.

A análise documental possibilita identificar padrões recorrentes de gestão pública, modelos de governança territorial, lacunas institucionais e contradições normativas, bem como a permanência de racionalidades desenvolvimentistas ao longo de diferentes ciclos históricos. Tal procedimento segue as orientações metodológicas propostas por (Yin, 2016) e (Gil, 2008), compreendendo os documentos não apenas como registros informativos, mas como expressões de disputas políticas, escolhas institucionais e projeto de poder.

A pesquisa incorpora ainda uma abordagem comparativa histórico-institucional, combinando análises sincrônicas e diacrônicas para confrontar distintos ciclos de grandes obras em Rondônia e avaliar em que medida a ponte reproduz, reformula ou tensiona o padrão desenvolvimentista historicamente consolidado. A comparação considera, de forma sistemática, a EFMM, a BR-364, e o ciclo hidrelétrico do rio Madeira, como referências empíricas para identificar continuidades, rupturas, modelos recorrentes de governança e padrões de impactos territoriais.

No tratamento do material empírico, adota-se exclusivamente a análise de conteúdo, conforme as orientações de Bardin (2011), por se tratar de um procedimento sistemático, replicável e adequado à interpretação de documentos administrativos, normativos, técnicos, judiciais e midiáticos. A análise de conteúdo permite organizar o corpus em categorias analíticas e, a partir delas, identificar padrões recorrentes, ênfases institucionais, mudanças de orientação, lacunas informacionais e permanências na forma como o Estado planeja, justifica e operacionaliza grandes empreendimentos de infraestrutura. Desse modo, o foco metodológico recai sobre aquilo que os documentos registram, prescrevem e

priorizam — bem como sobre as omissões e inconsistências que emergem do confronto entre fontes de diferentes naturezas.

Operacionalmente, o procedimento analítico foi estruturado em etapas articuladas: (i) pré-análise, com leitura flutuante e definição do corpus, recorte temporal e critérios de inclusão/exclusão; (ii) codificação e categorização, por meio da construção de categorias temáticas derivadas do problema de pesquisa e progressivamente refinadas ao longo do contato com o material; e (iii) tratamento e interpretação, com consolidação dos achados em núcleos de sentido capazes de sustentar inferências analíticas sobre governança, gestão pública, racionalidades administrativas e efeitos territoriais associados às grandes obras. A categorização foi conduzida com atenção à consistência interna, evitando sobreposição de códigos e assegurando que cada inferência interpretativa fosse sustentada por evidências documentais rastreáveis (Bardin, 2011).

Considerando que se trata de um empreendimento em curso, eventuais alterações no trâmite administrativo, institucional ou em decisões judiciais posteriores a esse período não puderam ser incorporadas à análise. Ressalta-se, contudo, que tal limitação não compromete o alcance analítico da pesquisa, uma vez que o foco do estudo recai sobre padrões estruturais, institucionais e históricos de planejamento territorial e governança pública, e não exclusivamente sobre o desfecho empírico do empreendimento.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 Grandes obras públicas na Amazônia: histórico e contextos de integração

O processo de ocupação e integração da Amazônia brasileira — particularmente na região que compreende Rondônia — caracteriza-se historicamente por ciclos de intervenção estatal orientados por uma racionalidade de apropriação e exploração intensiva de recursos naturais, combinada a instrumentos frágeis ou seletivos de planejamento territorial. Em lugar de um desenvolvimento territorialmente enraizado, observa-se a recorrência de projetos que tratam o espaço amazônico como fronteira estratégica, ora militar e geopolítica, ora logística e energética, frequentemente submetida a prioridades capital econômico e à

concentração de benefícios em segmentos restritos (Araujo; Moret; Capistrano da Luz, 2025; Rodrigues; Lima, 2020; Souza, 2024).

Esse padrão pode ser rastreado desde o período colonial. A construção do Real Forte Príncipe da Beira, no vale do Guaporé, inscreve-se nas disputas luso-espanholas por limites e soberania na América do Sul, funcionando como infraestrutura de controle territorial e afirmação do Estado em uma zona de fronteira sensível, mais do que como resposta a dinâmicas socioeconômicas locais (Iphan, 2025). Trata-se de um marco que evidencia a Amazônia como espaço de “garantia” territorial e de contenção geopolítica — um modo de ver que tende a transformar o território em meio, reduzindo sua complexidade social a uma função estratégica.

No início do século XX, a lógica do “território estratégico” reaparece com força no início do século XX, quando a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) se consolida como o primeiro grande empreendimento modernizador na região, articulado a interesses geopolíticos e econômicos transnacionais (Craig, 1947). Além de responder a demandas do ciclo da borracha, sua construção se relaciona a compromissos diplomáticos assumidos pelo Brasil no Tratado de Petrópolis (1903), que previa a ligação ferroviária para garantir a circulação e o escoamento em direção ao Atlântico (Gomes, 2012). A EFMM, assim, exemplifica um padrão recorrente: a modernização chega como infraestrutura orientada a fluxos externos, ao passo que os custos — humanos, ambientais e urbanos — tendem a ser territorializados localmente.

Entretanto, como aponta Oliveira (2004), a EFMM — frequentemente celebrada como símbolo de modernização — foi erguida sob condições adversas, com custos humanos e ambientais elevados, e hoje representa, de forma quase emblemática, os dilemas históricos de se impor “soluções de engenharia” a territórios complexos sem um planejamento público consistente e orientado por justiça social e ecológica. A desativação e a posterior marginalização econômica da ferrovia contribuíram para reforçar, em narrativas oficiais e tecnocráticas, a representação da região como “vazia” ou “subutilizada”, invisibilizando populações indígenas, ribeirinhas e outros grupos já territorializados. Essa forma de invisibilização — o território como vazio

administrativo — reaparece como justificativa recorrente para novos ciclos de intervenção.

No pós-guerra, a institucionalização da agenda federal para a Amazônia ganha contornos mais claros com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia (Lei nº 1.806/1953), estabelecendo um aparato de planejamento e execução voltado à integração econômica regional. Posteriormente, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) (Lei nº 5.173/1966) é criada, reafirmando o lugar da Amazônia como região-alvo de políticas desenvolvimentistas estruturadas por incentivos e grandes projetos, frequentemente atravessadas pelo argumento dos “vazios demográficos” como justificativa para ocupação e integração (Ott, 2002).

Durante a Ditadura Militar (1964–1985), essa visão é reafirmada mediante políticas de colonização e infraestrutura associadas ao Programa de Integração Nacional (PIN), criado pelo Decreto-Lei nº 1.106/1970, que prioriza grandes eixos rodoviários como dispositivos de integração territorial e econômica. No caso de Rondônia, esse movimento se materializa de modo decisivo com a pavimentação e consolidação da BR-364, componente central do POLONOROESTE, programa que contou com financiamento do Banco Mundial e tinha, entre seus eixos, justamente o asfaltamento da rodovia e ações de “desenvolvimento rural” e mitigação socioambiental (Neto; Nogueira, 2017; Wade, 2016a, 2016b).

Contudo, o desenho e a implementação desses programas produziram contradições estruturais: a infraestrutura funcionou como indutora de ocupação acelerada e reordenação fundiária, enquanto a capacidade estatal de planejamento, fiscalização e provisão de políticas sociais permaneceu insuficiente ou subordinada às metas de integração econômica (Ott, 2002; Wade, 2016a, 2016b).

Com a abertura e pavimentação da BR-364, o padrão desenvolvimentista ampliou-se de forma acelerada, provocando impactos territoriais profundos no território rondoniense. Becker (2005) destaca que a política rodoviária do período correspondeu a uma estratégia expansionista voltada à ocupação e à consolidação da soberania nacional, frequentemente associada à transferência de migrantes, à criação de polos agropecuários e à homogeneização forçada de territórios complexos. Esse processo foi acompanhado por crescimento populacional expressivo,

reestruturação urbana e expansão de frentes produtivas — dinâmica que pode ser evidenciada pelos saltos demográficos captados pelos censos do IBGE ao longo das décadas (Machado, 2022; Nascimento, 2010; Oliveira, 2004).

Ao mesmo tempo, a BR-364, embora simbolize conectividade e integração, catalisou desmatamento, conflitos fundiários e vulnerabilização de povos indígenas e comunidades tradicionais, evidenciando a ausência histórica de mecanismos robustos de sustentabilidade e justiça ambiental capazes de orientar o ciclo de ocupação induzido por infraestrutura (Neto; Nogueira, 2017; Ott, 2002).

Nas décadas de 1980 e 1990, a intensificação do povoamento, a multiplicação de núcleos urbanos e a consolidação de cadeias agropecuárias e minerais aprofundaram assimetrias regionais. Em termos socioeconômicos, a expansão do capital fundiário e de formas concentradoras de apropriação territorial pressionou pequenos produtores, ampliando a concentração de terras e a instabilidade no campo, enquanto o crescimento urbano nem sempre foi acompanhado por planejamento e infraestrutura social adequados, gerando precariedades cumulativas e desigualdades persistentes — um tipo de “urbanização por impulso” típico de frentes de expansão que se estruturam mais pelo fluxo econômico do que por políticas de coesão territorial (Nascimento, 2010).

No século XXI, o modelo é reatualizado pela instalação das hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, no rio Madeira — símbolos de uma lógica desenvolvimentista que privilegia grandes obras, mas produz impactos sociais e ambientais intensos. A pressão por projetos hidrelétricos no eixo Madeira reforça a persistência de um padrão histórico baseado no binômio crescimento econômico-desenvolvimento, frequentemente dissociado de garantias socioambientais efetivas (Araújo; Moret; Luz, 2025; Araújo, 2017; Stolerman et al., 2015).

Nesse sentido, Cavalcante e Santos (2012) argumentam que a concentração de investimentos hidrelétricos na Amazônia responde à demanda energética do crescimento nacional, mas expõe contradições entre políticas ambientais e a agenda de infraestrutura, especialmente quando esta se ancora na aliança entre capital financeiro e governo, reestruturando áreas estratégicas para suprir demandas do Centro-Sul. Fearnside (2015) acrescenta que, nesse contexto, flexibilizações legais,

supressões de direitos e aceleração de licenciamentos tendem a compor a gramática estatal, reiterando uma racionalidade tecnocrática que trata a Amazônia como território disponível para incorporação produtiva, minimizando especificidades socioambientais.

É sobre esse pano de fundo que a Ponte Internacional Brasil–Bolívia, em Guajará-Mirim (BR-425/RO), deve ser analisada não apenas como obra de conectividade, mas como novo dispositivo de integração logística que pode reordenar fluxos e prioridades territoriais. A assinatura da ordem de serviço e o enquadramento da ponte como eixo de integração sul-americana no âmbito do Novo PAC recolocam a questão central deste artigo: integração para quem e com qual retorno social?

Se, como alerta Benjamin (2012), há o risco de um “progresso sem memória”, em que projetos de modernização apagam experiências históricas e modos de vida, então a ponte também funciona como teste: ela poderá induzir capacidades locais e justiça territorial ou apenas ampliar o papel histórico de Rondônia como corredor de circulação e plataforma econômica exógena. As experiências pretéritas de grandes obras na Amazônia não são apenas antecedentes; são condicionantes analíticos para compreender e avaliar intervenções contemporâneas.

Conforme defende Acselrad (2002), o desafio não se limita a reformar instrumentos ambientais: implica transformar bases epistemológicas e institucionais que sustentam o modelo desenvolvimentista tradicional, permitindo alternativas orientadas por justiça ambiental, proteção ecológica e efetividade de direitos. Esses elementos históricos permitem compreender que as grandes obras públicas na Amazônia não apenas transformam o território, mas estruturam padrões duradouros de integração, cujos os impactos socioambientais e institucionais serão discutidos na seção seguinte.

3.2 Impactos socioambientais e desigualdades estruturais na Amazônia

A literatura especializada tem mostrado que grandes obras de infraestrutura na Amazônia tendem a produzir transformações socioambientais profundas, sobretudo quando operam como vetores de expansão de fronteiras econômicas sem governança territorial equivalente. No caso de Rondônia, estudos sobre a abertura e pavimentação

de eixos rodoviários como a BR-364 indicam que a rodovia não apenas “integrou” o território, mas também reorganizou frentes de ocupação, ampliou pressões sobre a floresta e intensificou disputas por terra, funcionando como um dispositivo de aceleração do desmatamento e de conflitos fundiários (Coelho-Junior et al., 2022; Lima, 2001; Neto; Nogueira, 2017; Théry, 2022).

De forma análoga, a implantação das usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, no rio Madeira, evidencia como a infraestrutura energética frequentemente opera pela lógica do benefício em larga escala e do custo territorializado. A literatura aponta impactos que incluem alterações nos ecossistemas associados ao pulso de inundação, com efeitos relevantes sobre a biodiversidade e a pesca, além de processos de deslocamento e reconfiguração de modos de vida ribeirinhos (Cavalcante; Santos, 2012; Fearnside, 2015). Em termos críticos, trata-se de um padrão recorrente: os ganhos do empreendimento se realizam na escala macro (matriz energética, grandes cadeias produtivas, fluidez econômica), enquanto as perdas — materiais e simbólicas — tendem a incidir sobre comunidades com menor capacidade de influência no processo decisório.

Essa assimetria é reforçada por vulnerabilidades sociais e institucionais historicamente presentes na região. Sousa (2007), ao propor a noção de “sociologia das ausências”, contribui para compreender como saberes, experiências e demandas de povos e comunidades amazônicas são frequentemente deslocados para a margem dos processos de decisão, convertendo conflitos e impactos em “externalidades” administráveis. Nessas condições, não se trata apenas de falhas técnicas de projetos, mas de um modo recorrente de governar o território que produz injustiça territorial: os territórios mais expostos ao risco e ao dano são, muitas vezes, aqueles com menor poder de veto e menor capacidade de captura de benefícios.

Além disso, os impactos ambientais associados a esses empreendimentos extrapolam a escala local. Ao formular o princípio responsabilidade, Jonas (2006) enfatiza que ações humanas devem incorporar consequências de longo prazo para a vida e o ambiente. Aplicada à Amazônia, essa chave ética evidencia a insuficiência de políticas de infraestrutura que priorizam prazos e metas de execução, mas não internalizam, de modo robusto, os efeitos cumulativos e intergeracionais sobre

sistemas ecológicos complexos — especialmente em contextos de fragilidade regulatória e de desigualdades sociais persistentes (Ott, 2002).

Diante desse cenário, a chegada de um empreendimento com potencial de reordenar fluxos — como a Ponte Internacional Brasil–Bolívia — pode reduzir desigualdades se vier acompanhada de planejamento territorial, proteção socioambiental e políticas de coesão; mas pode também acentuar vulnerabilidades caso opere prioritariamente como dispositivo logístico voltado à circulação e ao atendimento de cadeias externas, reproduzindo o padrão amazônico de benefícios concentrados e custos territorializados.

3.3 Direitos fundamentais, participação social e desenvolvimento sustentável.

A implementação de grandes obras públicas na Amazônia suscita debates centrais acerca da justiça ambiental, da efetividade dos direitos fundamentais e do modelo de desenvolvimento adotado pelo Estado brasileiro. Conforme assinala Acselrad (2002), os impactos socioambientais decorrentes desses empreendimentos tendem a recair de forma desproporcional sobre os grupos socialmente vulneráveis, como os povos indígenas, as comunidades ribeirinhas e as populações tradicionais, que historicamente suportam os custos sociais e ambientais do crescimento econômico sem usufruir, em igual medida, de seus benefícios. Essa assimetria se revela particularmente sensível no contexto amazônico, onde grandes projetos de infraestrutura frequentemente se sobrepõem a territórios marcados por elevada biodiversidade e por dinâmicas socioculturais próprias, intensificando conflitos distributivos e processos de injustiça territorial.

Do ponto de vista jurídico-constitucional, a Constituição Federal de 1988 consagra, em seu artigo 225, o direito de todos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, atribuindo tanto ao poder público quanto à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Tal garantia não se apresenta de forma isolada, mas articula-se diretamente com o princípio da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III) e com os direitos sociais fundamentais previstos no artigo 6º, especialmente aqueles relacionados à saúde, à moradia e à educação, evidenciando a centralidade do meio ambiente como condição material para

efetividade dos direitos fundamentais e para a realização do projeto constitucional de desenvolvimento socialmente justo (BRASIL, 2017).

Nessa mesma perspectiva, a legislação infraconstitucional, notadamente a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei n. 6.938/1981) e as resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)(1986), reforçam a obrigatoriedade do licenciamento ambiental e da promoção da participação popular nos processos decisórios relacionados a empreendimentos potencialmente poluidores. Todavia, a concretização desses comandos normativos enfrenta entraves significativos do capital econômico na prática. Conforme destacam Magalhães e Cunha (2017), comunidades indígenas, ribeirinhas e outras populações tradicionais frequentemente têm participação limitada ou meramente formal nos processos de planejamento e execução de grandes obras, apesar de serem diretamente afetadas por seus impactos territoriais, sociais e ambientais. Esse déficit de participação social compromete a efetividade do desenvolvimento sustentável, compreendido como um processo que exige a integração equilibrada entre crescimento econômico, justiça social e proteção ambiental (Sachs, 2011).

Sob essa perspectiva, o planejamento de obras públicas em contextos amazônicos devem ser orientados por uma ética da precaução, especialmente em contextos marcados por elevada sensibilidade socioambiental. À luz da teoria da responsabilidade formulada por Jonas (2006), impõe-se ao Estado o dever de antecipar e internalizar os riscos associados às suas decisões, conciliar a expansão econômica com a preservação de direitos fundamentais e do meio ambiente, adotando o princípio da precaução como parâmetro orientador das decisões públicas, de modo a evitar danos irreversíveis ao equilíbrio ambiental e às futuras gerações.

Tal compreensão revela-se essencial para evitar a reprodução de modelos de desenvolvimento que se colocam em tensão com os preceitos constitucionais, sobretudo em regiões de reconhecida vulnerabilidade socioambiental, como a Amazônica. Nesse sentido, o desafio do Estado brasileiro consiste em compatibilizar os interesses relacionados à integração econômica e regional, à governança territorial, e à sustentabilidade com efetiva proteção das garantias fundamentais.

A ausência dessa harmonização implica o risco de reprodução de práticas desenvolvimentistas historicamente marcadas pelo desrespeito à ordem

constitucional vigente, comprometendo não apenas a legitimidade das ações estatais, mas também a possibilidade da construção de um desenvolvimento verdadeiramente sustentável, socialmente justo e ambientalmente responsável.

3.4 Saberes tradicionais e a resistência frente ao avanço das grandes obras

A análise dos direitos fundamentais e do desenvolvimento sustentável na Amazônia, torna-se incompleta quando dissociada do reconhecimento dos saberes tradicionais historicamente produzidos pelos povos e comunidades que habitam o território. Povos indígenas, comunidades quilombolas, ribeirinhas e extrativistas, detêm conhecimentos, práticas e formas de manejo que contribuem para a conservação dos ecossistemas amazônicos (Sachs, 2011). No entanto, tais saberes são frequentemente invisibilizados ou subordinados nos processos de políticas estatais, pela lógica do capital e por racionalidades técnico-instrumentais (Souza, 2024).

Nesse contexto, a proposta da ecologia dos saberes, formulada por Santos (2007), enfatiza a pluralidade epistemológica e a valorização das formas de conhecimento não hegemônicas. A ecologia dos saberes questiona a hierarquização entre o saber científico e saberes tradicionais, propondo diálogos interculturais capazes de ampliar a compreensão dos territórios e de orientar práticas de desenvolvimento mais democráticas, inclusivas e ambientalmente responsáveis. Aplicada à realidade amazônica, essa abordagem evidencia que a exclusão dos saberes locais não constitui apenas uma falha cognitiva, mas um mecanismo político de silenciamento que fragiliza a governança territorial e intensifica conflitos socioambientais.

Kopenawa e Albert (2015), aprofundam essa crítica ao demonstrar que a destruição da floresta ameaça não apenas o equilíbrio ambiental, mas a própria existência cultural, simbólica e espiritual dos povos indígenas. Em sua perspectiva, a floresta não é um recurso a ser explorado, mas um sistema vivo que sustenta cosmologias, modos de vida e relações sociais. Essa compreensão amplia o horizonte analítico sobre os impactos das grandes obras de infraestrutura, ao evidenciar que seus efeitos extrapolam a dimensão material e econômica, atingindo dimensões

imateriais frequentemente ignoradas pelos estudos de impacto ambiental convencionais.

À luz dessas contribuições, a análise da Ponte Binacional Brasil-Bolívia, deve considerar não apenas seus potenciais efeitos logísticos e econômicos, mas também suas implicações sobre territórios tradicionalmente ocupados e sobre o direito à autodeterminação dos povos amazônicos. A imposição de grandes obras públicas sem o reconhecimento efetivo dos saberes locais, tende a reproduzir práticas de expropriação simbólica e material, aprofundando desigualdades sociais e fragilizando os mecanismos de proteção socioambiental.

Além disso, experiências anteriores demonstram que a desconsideração sistemática dos conhecimentos e das formas de organização das comunidades locais frequentemente resultam em conflitos territoriais, resistência social e dificuldades no cumprimento das condicionantes ambientais e sociais estabelecidas nos processos de licenciamento. Conforme aponta Santos (2007), a negação dos saberes tradicionais nos processos decisórios compromete a legitimidade dos empreendimentos e revela os limites de um modelo de desenvolvimento que privilegia a eficiência econômica em detrimento da justiça social e da diversidade sociocultural.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

À luz do percurso histórico-teórico apresentado e dos procedimentos metodológicos adotados, esta seção analisa a Ponte Binacional Brasil-Bolívia como expressão contemporânea das políticas de integração territorial na Amazônia ocidental. O objetivo não é reduzir a obra a um “fato de engenharia”, mas compreendê-la como processo público: um arranjo de decisões, instituições, normas, prioridades e consequências territorializadas. Nesse sentido, confrontam-se os pressupostos institucionais que sustentam o empreendimento com evidências documentais sobre seus efeitos potenciais, suas lacunas de governança e os desafios socioambientais e urbanos historicamente associados a grandes obras em Rondônia.

4.1. Contexto histórico político-institucional da Ponte Binacional Brasil-Bolívia

A Ponte Binacional Brasil–Bolívia será implantada na fronteira entre Guajará-Mirim (RO) e Guayaramerín (Departamento de Beni, Bolívia), uma região

historicamente marcada por dinâmicas de circulação e promessas recorrentes de integração física. Guajará-Mirim, em particular, constitui um território fronteiriço cuja trajetória se articula ao ciclo da borracha, aos fluxos fluviais do Madeira–Mamoré e às reconfigurações geopolíticas que moldaram a Amazônia Ocidental no século XX (Ministério dos Transportes, 2023). Nessa moldura histórica, a ponte reatualiza uma ideia antiga: a de que a infraestrutura, por si só, resolveria o “isolamento” e impulsionaria desenvolvimento.

Do ponto de vista demográfico e territorial, trata-se de um município de grande extensão e baixa densidade populacional, com 39.387 habitantes (Censo 2022), o que amplia os desafios de provisão de políticas públicas, fiscalização territorial e planejamento urbano diante de choques de demanda associados a grandes empreendimentos. A experiência amazônica recente sugere que obras de grande porte podem produzir crescimento populacional rápido e desordenado, pressionando habitação, saúde, educação, saneamento e segurança (Araújo, 2017; Fearnside, 2015; Stolerman et al., 2015). Quando não há planejamento e coordenação intergovernamental consistentes, esses choques tendem a ampliar vulnerabilidades sociais e a produzir efeitos conhecidos: encarecimento do custo de vida, sobrecarga de serviços, precarização do trabalho após o pico da obra e intensificação de riscos já presentes em regiões de fronteira.

A construção da ponte configura-se como uma obra de grande infraestrutura, e destaca-se como um dos projetos do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), instituído pelo Decreto nº 11.632, de 11 de agosto de 2023, que reorganiza prioridades federais de infraestrutura sob a promessa de retomada de obras, aceleração de projetos e indução de crescimento. No discurso institucional, apresenta o empreendimento como instrumento para estimular o desenvolvimento econômico, fortalecer o setor empresarial, gerar empregos e ampliar a competitividade logística da região norte (Ministério dos Transportes, 2023).

Entre os objetivos explicitados pelo governo, destaca-se a intenção de agilizar o escoamento de produtos não apenas para outras regiões do Brasil, mas também para os países da América do Sul, como Bolívia, Peru e Chile, e de forma indireta, para mercados extrarregionais, a exemplo da China, reforçando o papel estratégico da infraestrutura na inserção do país em cadeias globais de circulação e comércio

(Alami; Dixon, 2020; Wanderley, 2018). Esse enquadramento é coerente com uma racionalidade desenvolvimentista típica: a infraestrutura é descrita como “condição” do desenvolvimento e como vetor de modernização, enquanto as salvaguardas socioambientais e as estratégias de desenvolvimento territorial aparecem, em geral, como dimensões complementares — por vezes deslocadas para etapas posteriores de mitigação, compensação ou “gestão do impacto”.

Para além de sua dimensão econômica e logística, a obra é frequentemente associada a uma narrativa histórica bilateral que remonta ao Tratado de Petrópolis, acordo firmado em 17 de novembro de 1903 entre o Brasil e a Bolívia. O Tratado oficializou a incorporação do Acre ao território brasileiro, encerrando os conflitos decorrentes do ciclo da borracha, mas estabelece contrapartidas significativas ao Estado brasileiro. Entre elas, o compromisso de construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, ligando Santo Antônio, no rio Madeira, a Guajará-Mirim, no rio Mamoré, com o objetivo de viabilizar o escoamento da produção boliviana pelo rio Amazonas (Oliveira, 2004). Embora a ferrovia tenha sido efetivamente construída no início do século XX, a integração física plena entre os dois países permaneceu incompleta ao longo de mais de um século. A ponte aparece, assim, como “capítulo pendente” de uma integração física que permaneceu incompleta por mais de um século, apesar de reiteraões políticas.

A retomada mais consistente do projeto ocorreu no início do século XXI, tendo como marco jurídico-institucional o Decreto nº 6.858, de 25 de maio de 2009, que promulgou o acordo bilateral Brasil–Bolívia para construção de uma ponte sobre o rio Mamoré, conferindo respaldo diplomático e normativo ao empreendimento (TCU, 2024). O texto do acordo explicita motivações ligadas à interconexão viária entre territórios fronteiriços, ao atendimento de demandas locais e ao fortalecimento da integração regional. Trata-se, portanto, de uma obra concebida não apenas como infraestrutura local, mas como peça de uma estratégia de integração regional e geopolítica, conectando agendas de política interna (infraestrutura, logística, desenvolvimento) e política externa (cooperação e integração sul-americana) (Alami; Dixon, 2020; Becker, 2005; Costa; Gonzalez, 2014).

Nesse itinerário político-institucional, o adiamento dos trâmites licitatórios em setembro de 2023 desencadeou manifestação social significativa em

Guayaramerín/Bolívia. Articulado pelo Comité Cívico del Beni, o movimento anunciou paralisação geral e ameaças de bloqueios de serviços e da fronteira internacional como forma de pressão (Portal Guajará, 2023). A manifestação contou com o apoio de trabalhadores locais e foi motivada pela insatisfação em relação às exigências formuladas por representantes do governo boliviano para a modificação do projeto proposto pelo governo brasileiro, circunstância que resultou na suspensão do Edital de Construção da Ponte Binacional.

A partir de outubro de 2023, observa-se intensificação das ações governamentais para viabilização do empreendimento, com retomada de trâmites administrativos, condução do processo licitatório e divulgação de empresa vencedora. Nesse estágio, a ponte passa a ser apresentada como projeto estratégico e praticamente irreversível, consolidado no âmbito do Novo PAC e associado ao desenvolvimento regional e à cooperação bilateral.

4.2. Materialização jurídico-administrativa e lições do processo licitatório

É nesse contexto que se insere a materialização jurídico-administrativa do projeto, expressa no processo licitatório conduzido pelo DNIT. A trajetória da licitação evidencia, simultaneamente, a complexidade técnica do empreendimento e a densidade institucional que o atravessa: recursos sucessivos, reavaliações, disputas administrativas e atuação intensa de órgãos de controle, sobretudo o TCU. A síntese cronológica dos marcos jurídico-institucionais (Apêndice) demonstra que o intervalo entre a abertura do certame (2023) e a homologação (julho de 2025) foi ampliado por contestação técnica, controvérsias sobre habilitação e determinações do controle externo (TCU, 2024). A assinatura da Ordem de Serviço, formalizada em agosto de 2025, encerra a fase jurídico-administrativa e marca a transição para a execução (DNIT, 2025).

Contudo, a relevância analítica do processo licitatório não reside apenas no “tempo” que consumiu, mas no que ele revela sobre padrões recorrentes de gestão de grandes obras na Amazônia: judicialização, instabilidade decisória, disputas técnico-administrativas e elevada dependência de controles corretivos. Em contextos como o amazônico, a soma desses fatores tende a produzir efeitos em cascata:

atrasos, readequações, riscos de aditivos e custos políticos e financeiros elevados. Ainda assim, tais obstáculos raramente reconfiguram a narrativa institucional central, que continua a apresentar a obra como estratégica e necessária.

Ao mesmo tempo, a centralidade conferida ao procedimento licitatório pode produzir um efeito indesejado: ocupar o centro do debate público com a engenharia administrativa do certame, enquanto temas decisivos — governança territorial, salvaguardas socioambientais, capacidade municipal, pacto federativo, planejamento urbano e arquitetura de fiscalização — permanecem periféricos. Por isso, embora o itinerário licitatório seja importante, os resultados desta pesquisa indicam que ele deve ser lido como parte de um problema maior: quais arranjos de governança são mobilizados (ou omitidos) para que uma grande obra não reproduza padrões históricos de benefícios concentrados e custos territorializados?

4.3 Continuidades históricas e assimetrias distributivas e riscos socioambientais: quem ganha, quem paga?

A comparação histórico-institucional com ciclos anteriores sugere mais continuidade do que ruptura. Assim como a EFMM foi concebida para resolver demandas geopolíticas e exportadoras, e como a BR-364 e as hidrelétricas do Madeira reconfiguraram Rondônia a partir de racionalidades nacionais (logística/energia), a ponte é anunciada como obra estruturante, com forte centralidade estatal e promessa de dinamização econômica em escala ampliada. Em termos de racionalidade desenvolvimentista, reforça-se um padrão baseado na lógica da circulação, no qual o território amazônico é mobilizado como corredor estratégico para fluxos de mercadorias e capitais, enquanto efeitos socioambientais e demandas locais tendem a ser tratados como externalidades a serem geridas posteriormente.

Nesse quadro, os riscos analiticamente mais relevantes decorrem do conhecido padrão amazônico de benefício em escala macro e custo territorializado: ganhos potencialmente capturados por cadeias logísticas e setores com maior poder econômico, enquanto pressões sociais, urbanas e ambientais recaem de modo mais intenso sobre municípios de menor capacidade fiscal e institucional, como Guajará-Mirim (Bispo, 2024). A experiência regional recente sugere que grandes obras podem produzir fluxos migratórios temporários e pressão sobre habitação (Souza, 2024),

elevação de custos urbanos e aumento abrupto de demanda por saúde, segurança e saneamento; ao final do ciclo de obra, não raramente, emergem desemprego, precarização e frustração social entre grupos atraídos pela “economia do canteiro”. O risco é a repetição da lógica de “pico e colapso” em territórios com baixa resiliência institucional.

Para organizar esse aprendizado histórico, o Quadro 1 sintetiza padrões recorrentes de grandes obras na região e lições aplicáveis ao caso da ponte.

Quadro 2. Histórico de grandes obras na Amazônia e padrões recorrentes.

Obra/Período	Objetivos Declarados	Impactos Socioambientais	Lições para a Ponte Brasil-Bolívia
EFMM (1907-1912)	Integração territorial e escoamento de produtos bolivianos	Custos humanos elevados e legado territorial ambíguo (Craig, 1947; Peixoto, 2009; Santos Neto; Silva; Silva, 2023)	Infraestrutura sem justiça territorial produz “modernização seletiva”
BR-364 (anos 1970-1980)	Integração e ocupação	Aumento do desmatamento, conflitos fundiários e avanço desordenado da fronteira agrícola. (Lima, 2001; Ott, 2002)	Fortalecimento de mecanismos de controle ambiental e ordenamento territorial
Usinas Santo Antônio e Jirau (2008-2016)	Geração de energia para o desenvolvimento	Remoções forçadas de comunidades; impactos sobre biodiversidade; e tensões socioinstitucionais. (Araújo, 2017; Cavalcante; Santos, 2012; Fearnside, 2015)	Consultas prévias a populações e monitoramento não podem ser formais; precisam ser efetivos

Fonte: Elaborado pela autora.

Em empreendimentos dessa natureza, governança adequada não é uma categoria abstrata: envolve arranjos intergovernamentais claros (União–Estado–Município), instrumentos de ordenamento (zoneamento, plano diretor, regulação de uso do solo), pactos de compensação e investimento social, transparência ativa e monitoramento independente com indicadores públicos (capacidade de saúde, saneamento, moradia, mobilidade e segurança). Sem essa arquitetura, a obra tende a “chegar” ao território antes das políticas públicas necessárias para absorver seus efeitos.

Em síntese, a análise documental e comparativa permite compreender a Ponte Binacional Brasil–Bolívia como expressão contemporânea de um modelo de desenvolvimento territorial que privilegia a integração econômica e a circulação de mercadorias. A crítica central não é negar a importância da infraestrutura, mas problematizar seus sentidos públicos: qual conectividade está sendo produzida e para quem? Conectividade orientada ao bem-estar territorial e ao fortalecimento de capacidades endógenas, ou conectividade voltada a acelerar cadeias externas, internalizando apenas frações residuais do valor gerado? A resposta a essa pergunta depende menos da retórica do empreendimento e mais da governança que o acompanha — e é justamente nesse ponto que se localizam as principais lacunas evidenciadas pelos resultados.

4.4 Riscos socioambientais, direitos e governança territorial: evidências e lacunas

Do ponto de vista socioambiental, a implantação da Ponte Binacional Brasil–Bolívia tende a intensificar pressões territoriais por três mecanismos recorrentes em grandes eixos de circulação: (i) aumento do fluxo e indução de novas rotas, com reorganização de trajetórias de transporte e de circulação de mercadorias; (ii) valorização e disputa por terras no entorno imediato e nas áreas de acesso, estimulando mudanças no uso do solo; e (iii) expansão indireta de cadeias produtivas e de frentes de ocupação, especialmente onde a infraestrutura reduz custos logísticos e amplia a atratividade econômica de áreas até então menos acessíveis. Em regiões de fronteira, esses efeitos são potencializados por desafios adicionais, como fiscalização mais complexa, circulação transnacional e assimetrias de capacidade estatal. Conforme apontam Oliveira (2015) e Becker (2005), esses empreendimentos partilham de uma lógica de desenvolvimento centrada na expansão econômica e no controle territorial, frequentemente dissociada das necessidades e direitos das populações locais.

Nessa perspectiva, os riscos não são apenas ambientais; são também institucionais e de segurança pública. A conexão permanente pode demandar nova arquitetura de controle fronteiriço, com reforço de capacidades de fiscalização, aduana, vigilância ambiental e cooperação bilateral, sob pena de ampliar vulnerabilidades associadas ao contrabando, ao tráfico, à circulação de mercadorias

ilegais e à pressão sobre economias ilícitas já presentes em áreas fronteiriças. Do mesmo modo, a facilitação logística pode intensificar garimpo ilegal, grilagem e expansão predatória, caso as capacidades de monitoramento territorial e governança fundiária sejam insuficientes.

No campo da participação e do controle social, registra-se a realização de audiência pública em 17 de outubro de 2025, em Guajará-Mirim, como espaço de debate sobre a obra, mitigação e preocupações locais. Ainda que positiva como sinal de abertura, a questão decisiva é se tais arenas se traduzem em influência real sobre decisões, condicionantes e prioridades, ou se permanecem como ritos formais sem poder de reorientação. Magalhães e Cunha (2017) apontam que déficits de participação social constituem problema estrutural em grandes obras amazônicas, produzindo assimetrias democráticas que comprometem legitimidade e aprofundam vulnerabilidades.

Quadro 3. Riscos socioambientais identificados para a Ponte Brasil-Bolívia.

Dimensão	Riscos Potenciais
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento do fluxo de transporte podem intensificar o desmatamento na região; ▪ Sua função como corredor logístico pode incentivar a expansão da agropecuária em áreas de floresta, incluindo Terras Indígenas e Unidades de Conservação próximas; ▪ Riscos de poluição no Rio Mamoré; fragmentação de habitats.
Social	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento da pressão sobre terras indígenas e comunidades tradicionais; ▪ Crescimento demográfico, inchaço no município; ▪ Aumento dos índices de violência.
Econômica	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acentuação de desigualdades locais: benefícios econômicos concentrados em setores específicos (como o agronegócio), e/ou em grupos empresariais externos; ▪ Aumento temporário do custo de vida em ciclos de obra.
Institucional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fragilidade na fiscalização ambiental; déficit de transparência e participação popular; ▪ Suspensão da licitação e a necessidade de governança que considere a proteção ambiental e os direitos das comunidades locais.

Fonte: Síntese analítica derivada da literatura: Fearnside (2015), Cavalcante (2012), Machado (2021).

Do ponto de vista socioambiental, a análise revela a possibilidade concreta de intensificação de pressões sobre terras indígenas, unidades de conservação e comunidades ribeirinhas, especialmente diante do aumento do fluxo logístico e da tendência à expansão da fronteira agropecuária (Bispo, 2024). À luz do princípio da

responsabilidade de Jonas (2006), o avanço da infraestrutura sem critérios rígidos de precaução ambiental pode resultar em danos irreversíveis, reforçando desequilíbrios ecológicos já agravados por décadas de exploração desordenada. Essa constatação se articula à noção de “progresso sem memória”, de Benjamin (2012), que alerta para processos de modernização que ignoram as histórias locais e apagam modos de vida consolidados.

A análise de conteúdo do material institucional e jornalístico também evidencia assimetrias de enquadramento: a predominância de uma narrativa desenvolvimentista clássica, na qual a ponte é apresentada como vetor de progresso econômico, integração sul-americana e superação do isolamento histórico da fronteira amazônica. “E essa pressão vai aumentar ainda mais com esse corredor transoceânico que vai afetar toda a região da AMACRO¹” (Bispo, 2024). A obra é associada à substituição do transporte fluvial precário por uma conexão rodoviária permanente, à redução de custos logísticos e à ampliação do escoamento da produção, sobretudo agrícola. Nesse sentido, a ponte é concebida menos como infraestrutura de mobilidade local e mais como elemento de inserção do território amazônico em corredores econômicos nacionais e internacionais.

Guajará-Mirim aparece com frequência como “beneficiária direta”, mas as condições estruturais do município — marcadas por limitações persistentes em serviços públicos, infraestrutura urbana e vulnerabilidade social — raramente são aprofundadas de forma proporcional ao impacto previsto²³. Da mesma forma, a caracterização da região onde a ponte será instalada — uma área de elevada sensibilidade ambiental, atravessada pelo rio Mamoré e próxima a comunidades tradicionais e territórios indígenas — aparece de forma marginal no discurso institucional, sendo mais frequentemente abordada por veículos de imprensa independente e organizações da sociedade civil (Casa Civil, 2023; DNIT, 2025; Ministério dos Transportes, 2023, 2025; Portal Guajará, 2023; TCU, 2024).

Ao examinar a relação entre saberes tradicionais e processos decisórios, a análise também indica que a ausência de diálogo intercultural constitui fator relevante

¹ Acrônimo para região fronteira que abrange municípios nos estados do Amazonas, Acre e Rondônia.

² IBGE 2023. Disponível em <https://www.aguaesaneamento.org.br/municipios-e-saneamento/ro/guajara-mirim>.

³ Caracterização social, territorial e econômica. 2021. Disponível em <https://infosanbas.org.br/municipio/guajara-mirim-ro/>.

de conflito socioambiental. A invisibilização de conhecimentos locais, discutida por Santos (2007) e reforçada por Kopenawa e Albert (2015), reduz a capacidade de construção de soluções territorialmente adequadas e amplia tensões entre as comunidades afetadas e o poder público. Nesse sentido, as experiências passadas evidenciam que a falta de reconhecimento dos saberes tradicionais tende a fragilizar condicionantes socioambientais e a gerar contestações sociais persistentes, que podem comprometer o andamento e a legitimidade da obra.

Dessa forma, a ausência histórica de mecanismos eficazes de governança territorial e de participação social amplia o risco de que benefícios da ponte se projetem em escalas externas — cadeias nacionais e internacionais de circulação — enquanto custos sociais e socioambientais se territorializam localmente, reproduzindo desigualdades estruturais observadas em ciclos anteriores de integração regional. Em termos de política pública, o ponto decisivo é que a ponte não deve ser analisada apenas como obra: ela é um gatilho institucional que redefine fluxos, pressões e prioridades; por isso, demanda governança capaz de antecipar impactos e distribuir responsabilidades com clareza.

Em síntese, os resultados indicam que a viabilidade social, jurídica e ambiental do empreendimento depende da superação das lacunas identificadas e da construção de modelos efetivos de governança, baseados em transparência, participação com capacidade de incidência, planejamento territorial e salvaguardas socioambientais robustas — incluindo instrumentos voltados à fiscalização fundiária, ao monitoramento ambiental e ao controle fronteiriço. A obra só poderá romper com padrões desenvolvimentistas predatórios se articular conectividade com justiça territorial: isto é, se a infraestrutura vier acompanhada de capacidades estatais, pactos intergovernamentais e reconhecimento dos direitos e modos de vida locais. Caso contrário, tende a reiterar a lógica histórica de benefícios concentrados e custos territorializados que marcou a trajetória das grandes obras na Amazônia ao longo do século XX e início do século XXI.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como objetivo analisar as racionalidades de planejamento, as implicações jurídicas e os processos históricos que sustentam o projeto da Ponte Binacional Brasil-Bolívia, a fim de avaliar se o modelo de governança adotado é capaz

de romper com o ciclo de desenvolvimentistas. À luz da análise documental, comparativa e discursiva, o estudo responde ao objetivo proposto ao demonstrar que o empreendimento, tal como se apresenta nos documentos institucionais e na narrativa oficial, tende a privilegiar a integração econômica e logística (circulação de mercadorias e reordenamento de fluxos) mais do que a integração territorial orientada ao bem-estar, à justiça social e à sustentabilidade.

Os resultados indicam que a ponte se insere em um padrão histórico de “saltos desenvolvimentistas” na região, no qual grandes infraestruturas são mobilizadas como soluções universalizantes para o desenvolvimento. Nesse enquadramento, benefícios potenciais se projetam em escala ampliada, enquanto custos e riscos — sociais, urbanos e socioambientais — tendem a ser territorializados, recaindo com maior intensidade sobre municípios com menor capacidade institucional, como Guajará-Mirim. Ainda que a obra carregue forte dimensão simbólica de “integração aguardada há décadas”, sua trajetória recente e seu discurso legitimador reforçam a necessidade de distinguir integrar territórios de integrar mercados.

Como contribuição científica, a pesquisa avança ao articular três movimentos analíticos: (i) reconstrução histórica dos ciclos de integração em Rondônia e na Amazônia Ocidental; (ii) leitura crítico-institucional do empreendimento como dispositivo de seleção de fluxos e prioridades; e (iii) interpretação, a partir de evidências documentais, das continuidades do desenvolvimentismo e de seus efeitos distributivos. Com isso, o estudo contribui para o debate de desenvolvimento regional crítico e justiça territorial, oferecendo uma chave de leitura aplicável a outros projetos de infraestrutura em fronteiras amazônicas.

Do ponto de vista da gestão pública, o estudo contribui ao explicitar que a viabilidade social e ambiental do empreendimento depende menos do “fato” da obra e mais do modelo de governança que a acompanha. Em termos práticos, os achados sustentam que a ponte só poderá romper com o padrão histórico se houver: transparência ativa e controle social efetivo; planejamento territorial e urbano compatível com a mudança de fluxos; salvaguardas socioambientais com monitoramento independente; e participação social com capacidade real de influenciar decisões, não apenas de cumprir formalidades. Em região de fronteira, soma-se a isso a necessidade de uma arquitetura institucional robusta de fiscalização e

cooperação bilateral, capaz de enfrentar riscos associados ao aumento de fluxos, à ampliação de ilícitos, à pressão fundiária e à intensificação de dinâmicas predatórias.

Entre as limitações, destaca-se que o empreendimento encontra-se em execução e, portanto, a análise se concentra nos documentos disponíveis, em marcos jurídico-administrativos e em narrativas institucionais e públicas do período considerado. Mudanças futuras no desenho do projeto, na implementação de condicionantes, nos arranjos de fiscalização ou em decisões supervenientes podem alterar parcialmente o cenário. Além disso, por se tratar de estudo de natureza qualitativa e documental, não se realizou, nesta etapa, trabalho de campo sistemático com comunidades locais, o que restringe a captura direta de percepções e experiências territorializadas do impacto.

Como agenda de estudos futuros, recomendam-se quatro linhas prioritárias: (i) Estudos de campo com comunidades ribeirinhas, indígenas e atores locais, visando analisar percepções, expectativas e riscos concretos associados ao empreendimento; (ii) Avaliação de governança e capacidade estatal em Guajará-Mirim, considerando cenários de aumento de fluxo e pressão por serviços; (iii) Monitoramento socioambiental longitudinal do entorno do rio Mamoré e dos corredores de acesso, com foco em efeitos indiretos (uso do solo, pressões fundiárias, dinâmica de desmatamento, impactos na pesca e na mobilidade local); e (iv) Análise político-econômica das cadeias beneficiadas, identificando quem captura valor e quais mecanismos podem ampliar a internalização de benefícios para o território.

Em síntese, a Ponte Binacional Brasil–Bolívia emerge como expressão contemporânea de um modelo de integração que historicamente tem tratado Rondônia como meio de circulação. A conclusão central não é negar a importância da infraestrutura, mas afirmar que seu sentido público depende das escolhas de governança: sem mudanças substantivas nos instrumentos de participação, planejamento territorial e proteção socioambiental, o empreendimento tende a reiterar a lógica de benefícios concentrados e custos territorializados. Por outro lado, se associado a políticas integradas, salvaguardas efetivas e reconhecimento dos direitos e saberes locais, a ponte pode se tornar vetor de desenvolvimento territorialmente enraizado — e esse é, precisamente, o desafio público colocado à Amazônia no presente.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. Justiça ambiental e construção social do risco. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v. 5, p. 49–60, 19 jun. 2002.
- ALAMI, Ilias; DIXON, Adam D. The strange geographies of the ‘new’ state capitalism. **Political Geography**, v. 82, p. 1–12, out. 2020.
- ARAUJO, Neiva; MORET, Artur; CAPISTRANO DA LUZ, Mineia. Hidrelétricas e territórios tradicionais em Rondônia: indícios de reprodução do circuito inferior da economia. **Veredas do Direito**, v. 22, p. 1–24, 6 ago. 2025.
- ARAUJO, Neiva; MORET, Artur; LUZ, Mineia Capistrano da. Hidrelétricas e territórios tradicionais em Rondônia: indícios de reprodução do circuito inferior da economia. **Veredas do Direito**, v. 22, p. 1–24, 6 ago. 2025.
- ARAÚJO, Wagner dos Reis Marques. A expansão das fronteiras amazônicas: o legado das Usinas Hidrelétricas (UHEs) Santo Antonio e Jirau no estado de Rondônia (RO). **Revista Eletrônica Mutações**, v. 8, n. 15, p. 91–105, 2017.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. 3ª reimp. da 1ª ed. ed. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BECKER, Bertha K. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, v. 19, n. 53, p. 71–86, abr. 2005.
- BENJAMIN, Walter. **Magia e Técnica, Arte e Política: Ensaio Sobre Literatura e História da Cultura**. 8 ed. ed. São Paulo: Brasiliense, 2012. v. 1
- BISPO, Fábio. Ponte Brasil-Bolívia quer escoar produção do agro, mas não considera desmatamento e impacto nas comunidades. **InfoAmazonia**, 2024.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 51ª ed. Brasília: [S.n.].
- CASA CIVIL. **Novo PAC: Rondônia terá R\$ 29,6 bilhões para serem investidos em obras e serviços**. Agência GOV, , 2023.
- CAVALCANTE, Maria Madalena de Aguiar; SANTOS, Leonardo José Cordeiro. Hidrelétricas no Rio Madeira-RO: tensões sobre o uso do território e dos recursos naturais na Amazônia. **Confins**, v. 15, 2012.
- COELHO-JUNIOR, Marcondes G. *et al.* Unmasking the impunity of illegal deforestation in the Brazilian Amazon: a call for enforcement and accountability. **Environmental Research Letters**, v. 17, n. 4, p. 1–7, 2022.

CONAMA. **Resolução CONAMA nº. 1, de 23 de janeiro de 1986.** [S.l.]: Conselho Nacional do Meio Ambiente, 1986.

COSTA, Carlos Eduardo Lampert; GONZALEZ, Manuel José Forero. Infraestrutura e integração regional: a experiência da IIRSA na América do Sul. *In: Boletim de economia e política internacional/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada*. 1. ed. Brasília - DF: Ipea, 2014. v. 1 p. 23–40.

CRAIG, Neville B. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição.** São Paulo: Ed. Nacional, 1947.

DNIT. **DNIT assina Ordem de Serviço para construção de Ponte Internacional de Guajará-Mirim, na BR-425/RO.** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, , 2025. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-assina-ordem-de-servico-para-construcao-de-ponte-internacional-de-guajara-mirim-na-br-425-ro>>. Acesso em: 9 fev. 2026

FEARNSIDE, Philip M. **Hidrelétricas na Amazônia: impactos ambientais e sociais na tomada de decisões sobre grandes obras** . Manaus: Editora do INPA, 2015. v. 1

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOMES, Emmanoel. **História e Geografia de Rondônia**. Vilhena - RO: Gráfica e Editora Express, 2012.

IPHAN. **Real Forte Príncipe da Beira (RO) completa 75 anos de tombamento pelo Iphan.** Disponível em: <<https://www.gov.br/iphan/pt-br/assuntos/noticias/real-forte-principe-da-beira-ro-completa-75-anos-de-tombamento-pelo-iphan>>. Acesso em: 28 dez. 2025.

JONAS, Hans. **O princípio responsabilidade: ensaio de uma ética para a civilização tecnológica**. Rio de Janeiro: Editora Contraponto, 2006.

KOPENAWA, Davi; ALBERT, Bruce. **A Queda do Céu: Palavras de um Xamã Yanomami**. 1ª ed. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

LIMA, Edilene Coffaci. Erros Repetidos: A Pavimentação da BR-364 e os Katukina. **CAMPOS - Revista de Antropologia Social**, v. 1, p. 203–214, 31 dez. 2001.

MACHADO, Débora Teixeira. **A expansão da fronteira agrícola no Vale do Guaporé - Rondônia**. São Paulo – SP: Dialética, 2022.

MAGALHÃES, Sônia Barbosa; CUNHA, Manuela Carneiro da. **A expulsão de ribeirinhos em Belo Monte: relatório da SBPC**. São Paulo: SBPC, 2017.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 15 ed. ed. São Paulo: Hucitec, 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Demanda histórica, ponte internacional de Guarajá-Mirim tem edital lançado: conexão entre Brasil e Bolívia**. Assessoria Especial de Comunicação Assessoria Especial de Comunicação, , 2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2023/11/demanda-historica-ponte-internacional-de-guaraja-mirim-tem-edital-lancado-conexao-entre-brasil-e-bolivia>>. Acesso em: 8 fev. 2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Governo Federal autoriza início da construção de ponte aguardada há mais de 100 anos por brasileiros e bolivianos**. Assessoria Especial de Comunicação Assessoria Especial de Comunicação, , 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/canais_atendimento/avisos-de-pauta/2025/08/governo-federal-autoriza-inicio-da-construcao-de-ponte-aguardada-ha-mais-de-100-anos-por-brasileiros-e-bolivianos>. Acesso em: 8 fev. 2026

NASCIMENTO, Cláudia Pinheiro. O processo de ocupação e urbanização de Rondônia: uma análise das transformações sociais e espaciais. **Revista de Geografia**, v. 27, n. 2, p. 53–69, 2010.

NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. A geopolítica rodoviária no Noroeste: a vertebração da BR-364. **Revista ReGeo**, v. 8, n. 2, p. 48–62, 2017.

OLIVEIRA, Ovídio Amélio de. **História, Desenvolvimento e Colonização do Estado de Rondônia**. 8ª Edição ed. Porto Velho - RO: Dinâmica Editora, 2004.

OLIVEIRA, Marília Silva. Capacidade estatal e implementação de política de desenvolvimento regional sustentável na Amazônia. **Novos Cadernos NAEA**, v. 18, n. 3, p. 271–291, 30 dez. 2015.

OTT, Ari Miguel Teixeira. **Dos projetos de desenvolvimento, ao desenvolvimento dos projetos: o Planaflo em Rondônia**. Doutorado em Ciências Humanas—Florianópolis: UFSC, 2002.

PEIXOTO, Fabrícia. **Linha do tempo: Entenda como ocorreu a ocupação da Amazônia** **BBC News Brasil**. Brasília: [S.n.]. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2009/07/090722_amazonia_timeline_fbdtdt>.

PORTAL GUAJARÁ. Protestos continuam em Guayaramerín, Bolívia por conta da suspensão dos trâmites da Ponte Binacional. **Portal Guajará**, 2023.

RODRIGUES, Jondison Cardoso; LIMA, Ricardo Angelo Pereira. Grandes projetos de infraestrutura na Amazônia: imaginário, colonialidade e resistências. **Revista NERA**, v. 23, n. 51, p. 89–116, 13 jan. 2020.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2011.

SANTOS, Boaventura de Sousa. Para além do Pensamento Abissal: Das linhas globais a uma ecologia de saberes. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 78, p. 3–46, 1 out. 2007.

SANTOS NETO, Artur Bispo dos; SILVA, Everton Melo; SILVA, Renalvo Cavalcante. A Amazônia subordinada aos imperativos do capital financeiro. **Revista de Políticas Públicas**, v. 27, n. 1, p. 28–46, 4 jul. 2023.

SOUZA, Jonimar Silva. **Ensinar é colonizar? Por uma perspectiva decolonial no ensino de sustentabilidade**. Doutorado—Curitiba - PR: Universidade Federal do Paraná, 16 maio 2024.

STOLERMAN, Paula *et al.* A implantação da usina hidrelétrica de Jirau no Rio Madeira e os processos de desterritorialização em Rondônia. **Terra Plural**, v. 8, n. 2, p. 371–387, 2015.

TCU. **Construção da ponte entre Brasil e Bolívia deve retornar para fase de licitação**. Tribunal de Contas da União, 2024. Disponível em: <<https://portal.tcu.gov.br/imprensa/noticias/construcao-da-ponte-entre-brasil-e-bolivia-deve-retornar-para-fase-de-licitacao>>. Acesso em: 8 fev. 2026

THÉRY, Hervé. Rondônia: imagens da antropização do território 1984-2020. **Confins**, n. 55, 15 maio 2022.

WADE, Robert H. Boulevard to broken dreams, Part 1: the Polonoroeste road project in the Brazilian Amazon, and the World Bank's environmental and indigenous peoples' norms. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 36, n. 1, p. 214–230, mar. 2016a.

WADE, Robert H. Boulevard to broken dreams, Part 2: Implementation of the Polonoroeste road project in the Brazilian Amazon, and the World Bank's response to the gathering storm. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 36, n. 3, p. 646–663, set. 2016b.

WANDERLEY, Luiz Jardim. Repensando a noção de fronteira no contexto de reestruturação espacial da Amazônia no século XXI. **Terra Livre**, v. 1, n. 46, p. 13–48, 25 fev. 2018.

YIN, R. K. **Pesquisa Qualitativa do Início ao Fim**. Porto Alegre: Penso Editora, 2016.

APÊNDICE

Quadro 4 - Marcos jurídico-institucionais da licitação da Ponte Binacional Brasil-Bolívia.

Data	Marco jurídico - institucional	Descrição sintética
05 out. 2023	Designação da Comissão de Licitação	Institucionalização formal do procedimento licitatório pelo DNIT, marcando o início do processo administrativo, nos termos da Portaria nº 5.574/2023 (DOU nº 217).
16 nov. 2023	Aviso de Licitação Regime Diferenciado Contratação Eletrônico nº 539/2023-00.	Divulgação do Aviso de Licitação no Diário Oficial da União, formalizando a abertura do certame para contratação integrada da Ponte Binacional sobre o Rio Mamoré.
28 nov. 2023	Publicação do Edital RDC Eletrônico nº 539/2023-00	Estabelecimento das regras do certame para contratação integrada (projetos básico e executivo e execução da obra), em lote único, incluindo acessos e complexo de fronteira. Valor estimado de R\$ 429.593.564,20, critério de julgamento por menor preço e modo de disputa aberto.
29 dez. 2023	Sessão pública de abertura das propostas	Realização da sessão pública para abertura das propostas de preço. Três empresas participaram da fase de lances, sendo a melhor proposta apresentada pelo Consórcio MAMORÉ, no valor de R\$ 421.398.000,00.
26 jan. 2024	Aceitação inicial da proposta	Aceitação e habilitação preliminar do Consórcio MAMORÉ, com abertura de prazo para interposição de recursos administrativos.
02 fev. 2024	Interposição de recurso administrativo	Recurso apresentado pelo Consórcio CONSTRUBASE-CIDADE-PAULITEC, contra a habilitação do Consórcio MAMORÉ.
09 fev. 2024	Apresentação de contrarrazões	O Consórcio MAMORÉ apresentou suas contrarrazões ao recurso administrativo interposto.
20 fev. 2024	Julgamento do recurso Administrativo.	Provimento do recurso, com inabilitação do Consórcio MAMORÉ, em razão da não comprovação de experiência técnica exigida (obra de ponte ou viaduto extradorso ou estaiada).
22 fev. 2024	Retorno à fase de habilitação	Convocação do Consórcio CONSTRUBASE-CIDADE-PAULITEC, para apresentação de

		documentação de habilitação, com proposta no valor estimado do edital.
07 mar. 2024	Habilitação de nova proponente	Aceitação e habilitação do Consórcio CONSTRUBASE-CIDADE-PAULITEC, com abertura de novo prazo recursal.
14 mar. 2024	Novo recurso administrativo	Interposição de recurso pelo Consórcio A. GASPAR S/A, ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA. E ENESCIL ENGENHARIA contra a habilitação da CONSTRUBASE-CIDADE-PAULITEC.
21 mar. 2024	Contrarrazões ao recurso	Apresentação de contrarrazões pelo Consórcio CONSTRUBASE-CIDADE-PAULITEC.
	Decisão de Recurso Administrativo	O recurso foi provido, mantendo-se, contudo, a habilitação desse consórcio CONSTRUBASE-CIDADE-PAULITEC.
28 ago. 2024	Acórdão TCU nº 1.775/2024	Determinação do Tribunal de Contas da União para reavaliação das propostas, em razão de inconsistências identificadas no julgamento técnico anterior.
23 set. 2024	Retomada da sessão pública	Retomada da sessão de julgamento das propostas, em cumprimento às determinações do TCU.
26 set. 2024	Reabilitação do consórcio original	Reaceitação e habilitação do Consórcio A. Gaspar–Arteleste–Enescil após reanálise técnica.
10 out. 2024	Suspensão da sessão pública	Suspensão da sessão em razão de novo recurso interposto perante o Tribunal de Contas da União.
09 jul. 2025	Comunicado de retomada	Comunicação oficial de retomada do julgamento após manutenção do entendimento do TCU.
15 jul. 2025	Decisão final da Comissão	Indeferimento do recurso da Construbase-Cidade-Paulitec e manutenção do Consórcio A. Gaspar–Arteleste–Enescil como vencedor.
19 jul. 2025	Relato de homologação	Assinatura do Relato n.º 111/2025 pelo Diretor-Executivo do DNIT, recomendando adjudicação e homologação do certame.
29 jul. 2025	Aviso de Homologação e Adjudicação	Homologação definitiva da licitação e adjudicação ao Consórcio MAMORÉ, pelo valor com valor global de R\$ 421.398.000,00.

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT (2025).

