

## **Prolongamento da BR-163 entre Óbidos-Tiriós-Paramaribo: breves reflexões**

Thiago Oliveira Neto<sup>1</sup>

O anúncio do prolongamento da rodovia BR-163 no estado do Pará, realizado pelo Governo Federal no ano de 2019, remete ao debate já realizado pelos militares na década 70, quando o objetivo central era a integração da Amazônia por meio da construção de grandes eixos rodoviários. Naquele momento, a construção das rodovias tinha como propósitos associados aos aspectos geopolíticos e geoeconômicos como a integração territorial, aumento demográfico e expansão das atividades econômicas. Atualmente, a retomada desse projeto, com a construção de mais de 600 km da BR-163, possui como objetivos possivelmente atendidos esses aspectos que foram gestados na década de 70, e nesse contexto, esse texto destaca alguns comentários sobre esse anúncio da possível obra rodoviária na Amazônia.

**Palavras chave:** rodovia, Amazônia, geopolítica, geoeconomia.

### **BR-163 extension between Óbidos-Tiriós-Paramaribo: brief reflections**

The announcement of the extension of the BR-163 highway in the state of Pará, carried out by the Federal Government in 2019, refers to the debate already carried out by the military in the 1970s, when the central objective was the integration of the Amazon by means of the construction of major axes road transport. At that time, the construction of the highways had geo-economic and geo-economic aspects such as territorial integration, demographic increase and expansion of economic activities. Nowadays, the resumption of this project, with the construction of more than 600 km of the BR-163, has as its objectives those aspects that were conceived in the 1970s, and in this context, this text highlights some comments on this announcement of the possible work in the Amazon.

**Keywords:** highway, Amazon, geopolitics, geoeconomics.

### **Introdução**

A construção de rodovias pelo Governo Federal na Amazônia atendeu diversos interesses que podem ser agrupados em duas esferas interligadas, pois o objetivo central estava centrado na integração do território, vivificação das fronteiras, facilitar a mobilidade interna de tropas, numa outra esfera podemos pontuar o aumento da densidade demográfica e a expansão das atividades econômicas, reduzir os desequilíbrios regionais e as tensões de outras regiões como o Nordeste e do Sul. Se de um lado os objetivos foram contemplados com a construção das rodovias, fornecimento de subsídios e crédito para as instalações agropecuárias, industriais e de mineração, houve a criação de desigualdades regionais e sociais ao longo dos eixos com processos contraditórios de ocupação e de uso da terra.

---

<sup>1</sup> Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas-UFAM. E-mail: thiagoton91@live.com

Depois de 43 anos da paralização da construção das rodovias que formariam o anel fronteiriço de circulação denominado de Perimetral Norte, o governo atual no ano de 2019, sinaliza que se propõe à construção de aproximadamente 600 km da BR-163 que teve mais de 220 km abertos entre 1973 e 1976, porém sem conexão com o sistema viário nacional.

O anúncio da retomada desse projeto de integração merece ter uma discussão que tange aspectos geopolíticos e geoeconômicos que possivelmente são atendidos pela construção de um novo trecho rodoviário, que por sinal, não ocorre de forma isolada como foi no passado.

Nesse contexto, esse texto possui como objetivo realizar alguns apontamentos sobre o que foi o projeto geopolítico de integração pelas rodovias com destaque para a Perimetral Norte, aponta-se ainda, o anúncio do governo em retomar parte desse projeto, menciona-se aspectos geopolíticos e geoeconômicos que podem ser contemplados com esse velho projeto de circulação.

Para essa pesquisa, optou-se em realizar um levantamento bibliográfico em textos da década de 70, em jornais, livros e trabalhos acadêmicos que abordam a construção das rodovias na Amazônia.

## **Grande Perimetral Norte**

Uma das maiores preocupações por partes dos militares é a ausência de vias terrestres no território brasileiro, principalmente na Amazônia, como apontou Meira Mattos: “a primeira observação que salta aos olhos é a da precariedade da articulação continental com nossos vizinhos, particularmente nas partes norte e noroeste, onde essas fronteiras são mais extensas e despovoadas” (MATTOS, 1977, p. 90). Como medida para reduzir essa precariedade e aumentar a integração e a circulação entre as regiões, o governo federal desde a década de 50 buscou construir grandes eixos entre as regiões, interligando-a com a nova capital federal, Brasília, e após 1968 o governo federal sob a gestão militar continua o projeto de integração com a construção e consolidação dos eixos já construídos.

Embalado na construção de grandes rodovias, em 1970 o governo federal realizou o anúncio das obras de diversas rodovias na Amazônia, com destaque para as rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá por meio do Programa de Integração Nacional-PIN estabelecido pelo Decreto-lei nº 1.106 de junho de 1970, mas foi somente em 1973 que teve início a construção das rodovias: BR-210 com mais de 2 mil km; BR-307 com mais de 1.300 km; prolongamento da BR-163 com mais de 600 km, atingindo uma área de 1.400.000 km<sup>2</sup>, tendo, segundo Andreazza, a função de “civilizar” (ANDREAZZA, 1974, p. 157) que consistia em ocupar o território com fluxos migratórios e catequizar e inserir os costumes exógenos nos povos indígenas.

Em uma sequência histórica podemos apontar que: o presidente Médici assinou o Decreto-lei n.º 1.243, de 30 de outubro de 1972, em que elevou a dotação do Programa de Integração Nacional de 2 bilhões para 2,8 bilhões de cruzeiros, alterando ainda o prazo de vigência de 1974 para 1978 e incluindo ainda a construção da rodovia Perimetral Norte, pois em 1970 o PIN destinaria recursos para a construção imediata da Transamazônica e Santarém-Cuiabá (REBELO, 1973).

Em 1973, mais precisamente no dia 15 de março, o então presidente Médici aprovou a exposição de motivos da construção da Perimetral Norte por parte dos três ministros: Mario Andreazza dos transportes; Reis Vellozo do planejamento; Delfin Netto da fazenda “(...) quando foi destacado que “a execução deste projeto é indispensável à continuidade do esforço que vem sendo desenvolvido pelo seu Governo para a conquista e ocupação da Amazônia”” (REBELO, 1973, p. 124).

Esse projeto da rodovia Perimetral Norte incluía outras obras rodoviárias (fig. 1) como: “à Transamazônica, com que se encontra em Cruzeiro do Sul, no Acre; à BV-8, que intercepta em Caracaraí, à Cuiabá-Santarém-Suriname, no Pará, e à Macapá-Calçoene-Oiapoque, no Amapá” (REBELO, 1973, p. 124).

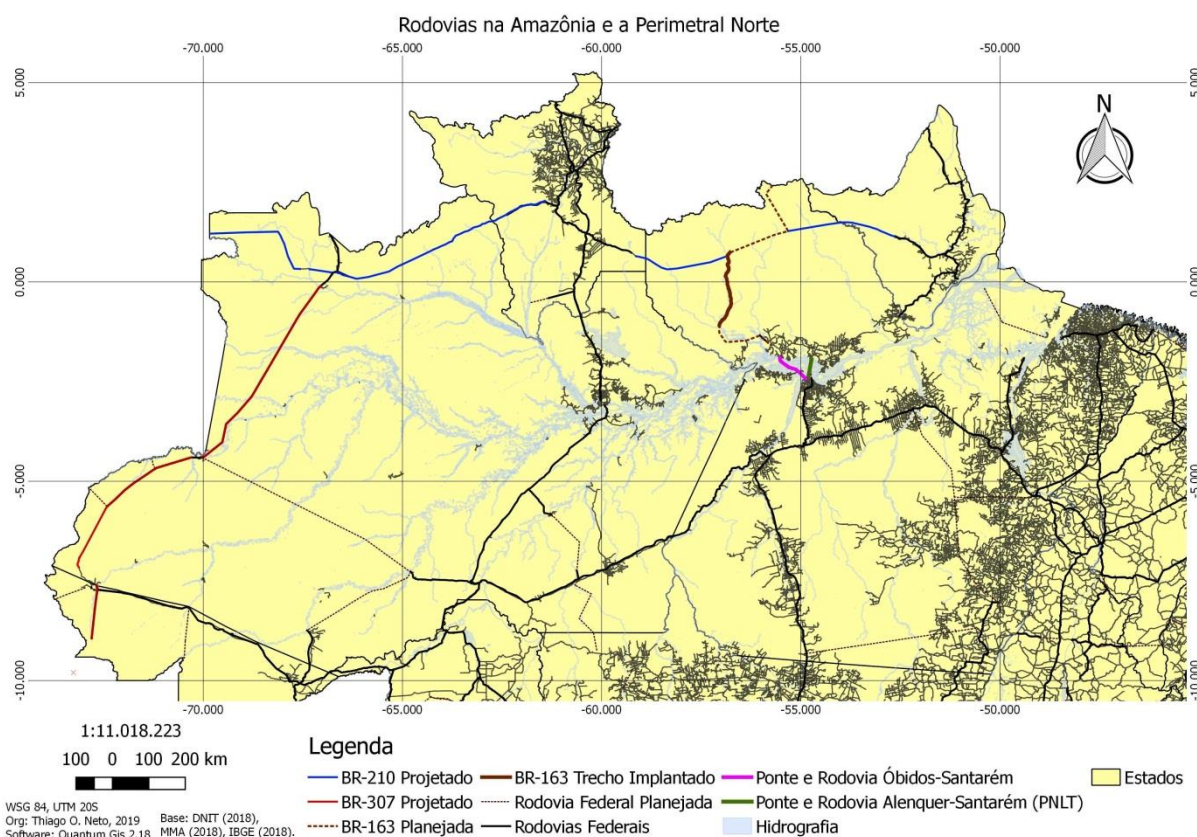


Figura 1. Mapa rodoviário e as rodovias do projeto Perimetral Norte.

O prolongamento da rodovia BR-163 entre Alenquer até a fronteira com o Suriname teve aprovação do projeto básico de construção aprovado em 04 de abril de 1973 pelo presidente Médici, nessa mesma data aprovou-se o projeto da rodovia BR-210. No mesmo mês, no dia 11 de abril, o governo publicou um edital de número 36 especificando as condições de concorrência para implantação dos trechos rodoviários com o prazo de construção fixado em 4 anos e com termino em 1977, com um custo de 824 milhões de cruzeiros (REBELO, 1973)<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> De forma detalhada os valores de cada trecho: “(...) os 2.586 quilômetros de Macapá a Mitu custarão 787 milhões de cruzeiros: cada quilômetro, em média, saíra por 304.300,00.mas há trechos mais caros, como o terceiro, do rio Turuna a Caracaraí, 471 quilômetros a cargo da Construtora Rebelo: cada quilometro custará 342.2450,00. no entanto, o trecho anterior, o maior de todos, 499 quilômetros entre o rio Citaré e rio Uruna, a cargo da Andrade Gutierrez, será mais barato: 262.525,00 o quilômetro (...).

O trecho da BR-163 Santarém-Suriname foi tido como uma ligação que atravessaria “regiões despovoadas, algumas até em estado selvagem, mas com expressiva potencialidade e possibilidade enormes de desenvolvimento, especialmente em atividades primárias” podendo tornar-se um corredor de exportação, tendo em Santarém um porto público (REBELO, 1973, p. 114).

O início das obras de construção da rodovia Perimetral Norte ocorreu em 29 de julho de 1973 na localidade de Porto Grande no Amapá, com a presença do Ministro dos Transportes Mario Andreazza, diretor do DNER, Eliseu Resende, e do Presidente da República Emílio G. Médici, assistindo a cerimônia com hasteamento da bandeira, descerramento da placa de bronze e a derrubada de uma árvore, tida como símbolo do desbravamento da terra<sup>3</sup> (fig. 2).



No primeiro trecho, 473 quilômetros entre Porto Grande (...) e o rio Citaré, entregue à Mendes Junior, cada quilometro custará 322.033,00 (...); Já o quinto trecho, na alagada área do rio Paduari a São Gabriel da Cachoeira (355 quilômetros), sem ponto de apoio, terá que ser mais barato: a Industrial e Técnica terá que fazê-lo por 270.422,00” (PINTO, 1973, pp. 11-12).

Custo de 300.000,00 cruzeiros cada um dos 600 km da Alenquer-Suriname. “Ela custará 180 milhões de cruzeiros. No total as três estradas custarão 1.321 milhões de cruzeiros” (PINTO, 1973, p. 13).

<sup>3</sup> “Em seguida, a 24, ocorreu o início simbólico dos trabalhos, na localidade de Porto Grande, no Amapá, com a presença do Presidente Médici, quando ele teve a oportunidade de assistir à derrubada de uma árvore de 35 metros de altura e inaugurar um marco constituído de um bloco de manganês da Serra do Navio, tendo em uma placa de bronze a seguinte inscrição: “Na presença do Presidente Emílio Garrastazu Médici, inicia-se hoje a construção da Rodovia Perimetral Norte, que começa nas encostas do Tumucumaque, junto ao Atlântico e atravessa todo o vasto setentrião do Brasil. Prossegue assim o povo brasileiro em seu inabalável proposito de conquistar a Amazônia, ocupando com trabalho e audácia mais esta imensa região do solo pátrio. Porto Grande, Município de Macapá, 29 de julho de 1973” (REBELO, 1973, pp. 129-131).



Figura 2. No mosaico: a) chegada do presidente; b) hasteamento da bandeira nacional; c) descerramento da placa de bronze numa rocha de manganês; d) placa de bronze; e) e f) derrubada da árvore; g) pronunciamento do Ministro Mario Andreazza; h) Andreazza explicando em um mapa o traçado das rodovias; i) placa do governo federal informando as obras rodoviárias no Amapá. Fonte: (BRASIL HOJE, 1973).

A construção (fig. 3) dessas rodovias na faixa de fronteira representava a possibilidade de ocupação e de acesso às terras e a recursos naturais em uma porção territorial que se apresentava com baixa densidade demográfica, poucas cidades e acessíveis apenas pelos rios ou por via aérea, além disso, o acesso terrestre facilitaria, naquele momento, acesso aos recursos naturais e minerais como o Morro dos Seis Lagos que possui uma das maiores reservas de Nióbio do mundo e demais reservas entre o estado do Pará, Roraima e Amazonas, correspondendo a uma área de formação geológica e geomorfológica cristalina com rochas antigas e com minérios.



Figura 3. Ministro dos Transportes Mario Andreazza acompanhando as obras da Perimetral Norte e ao lado de um trator de esteira D8. Fonte: (ANDREAZZA, ANDREAZZA, 2009).

O início das obras foi às pressas de tal forma que as empresas construtoras não tiveram tempo “para transferir homens e máquinas para as frentes pioneiras e começar [as obras], tal como estava previsto, a construção em julho a fim de aproveitar integralmente o período de poucas chuvas que vai até dezembro” (PINTO, 1973, p. 2).

O projeto da Perimetral Norte é constituído por duas rodovias distintas, a primeira inicia-se em Macapá e termina na fronteira entre o Brasil e a Colômbia no município de São Gabriel da Cachoeira, uma ligação Leste-Oeste, enquanto a segunda rodovia na diagonal ligaria o distrito de Cucuí-São Gabriel da Cachoeira-Tabatinga-Coronel Thaumaturgo com mais de mil quilômetros, ambas as rodovias “correndo paralelamente às fronteiras norte e noroeste do Brasil” (PINTO, 1973, p. 3).

Complementando o projeto geopolítico de integração e de circulação na faixa de fronteira setentrional, uma terceira rodovia foi projetada ligando a cidade de Alenquer até a fronteira com o Suriname com uma extensão aproximadamente de 600 km, como aponta Pinto:

Na sua exposição de motivos, o ministro Mario Andreazza considerou essa estrada como um prolongamento da Cuiabá-Santarém, embora entre esta cidade e Alenquer haja o rio Amazonas com pelo menos 10 quilômetros de largura e 100 metros de profundidade, e 53 quilômetros de uma mais pantanosa e alagadas regiões amazônicas, além de uma infinidade de ilhas (1973, p. 4).

A construção desse prolongamento da Cuiabá-Santarém estava destinada a ser realizada pelo 8º Batalhão de Engenharia e Construção-BEC, sediado em Santarém, tendo o plano de construção de uma ligação entre Santarém até a cidade de Alenquer, perpassando por uma área alagadiça em uma extensão de 40 km nas margens do rio Amazonas e posteriormente:

A partir daí a estrada sobe por uma serra muito acidentada, entre os rios Maicuru e Curuá, para interceptar a Perimetral Norte a 250 quilômetros de Alenquer. Em seguida atravessa bem ao centro o recentemente extinto Parque Nacional do Tumucumaque, vence as cachoeiras do Maicuru e e passa bem próximo à localidade de Tiryós, Base das Conas e Maloca Velha, habitada por aproximadamente 500 índios, para atingir finalmente a fronteira do Suriname, após o que seu destino ainda é incerto (PINTO, 1973, p. 6). Em Tiryós, no extremo norte, o prolongamento da Cuiabá-Santarém poderá permitir uma conexão com Paramaribo, capital do Suriname, embora não se deva pensar nisso a curto prazo devido às dificuldades apresentadas para a construção de uma estrada. Independentemente da Perimetral Norte mas através dela, poderá ser feita a ligação com a capital da Guiana Francesa através da BR-156, Macapá-Caiena, em construção, que já está em Oiapoque (PINTO, 1973, p. 7).

No texto de 1973, Lucio Flavio Pinto destaca que a construção dessa parte da rodovia BR-163 seria um desafio para o 8º BEC, pois o traçado parte de uma área pantanosa e perpassa por área de serras e alguns terrenos rochosos, e essas condições geomorfológicas parecem ter afastado as empreiteiras em disputar as licitações para construir, sendo “um duro desafio que provavelmente nenhuma construtora particular aceitaria se não tivesse garantia de preços altíssimos, certamente inaceitáveis pelo governo” e “a conclusão óbvia dessa situação: os BEC constroem as estradas que estão fora das possibilidades ou mesmo interesses das construtoras particulares” (PINTO, 1973, p. 9).

Do ponto de vista geopolítico, a construção das rodovias, principalmente aquelas na faixa de fronteira, foram projetadas tendo uma justificativa associada a uma geopolítica clássica de defesa, de integração e de ocupação das fronteiras. Nesse aspecto pontua-se:

A [rodovia] Perimetral Norte nasceu sob essa inspiração geopolítica: seu um arco de proteção para o Norte do Brasil, que permitirá também a intensificação do comércio interamericano. Em ambos os casos correspondendo à integração entre segurança e desenvolvimento que caracteriza a ação do governo na zona da fronteira, a Perimetral torna inquestionável seu valor pelo desempenho dessa tarefa de penetração e consolidação de áreas brasileiras tidas como cobiçadas ou até mesmo ameaçadas por outras frentes pioneiras de nações vizinhas. Ou, como gosta de insistir o Itamaraty: ela vai forçar os países limítrofes a ocupar suas áreas

fronteiriças com o Brasil, para que se estabeleça o equilíbrio do desenvolvimento da região. E com isso se evite a famosa cobiça internacional (PINTO, 1973, pp. 13-14).

A construção dos sistemas de engenharia por parte do Estado simboliza a sua presença no território, como foi pensado no caso das rodovias do projeto Perimetral Norte que “serviria como um forte indicador da presença brasileira, atraindo para seu leito um contingente colonizador capaz de assegurar a soberania brasileira” (PINTO, 1973, p. 15).

O projeto da rodovia era fazer frente ao projeto de integração dos países limítrofes que estavam construindo as rodovias Marginal de la Selva e a Pan-americana, tendo a possibilidade de captura para a órbita desses eixos, os fluxos interiores da Amazônia brasileira, e para evitar esse possível processo, as rodovias na faixa de fronteira seriam um mecanismo de manter a centralidade desses fluxos dentro do território nacional<sup>4</sup>. As rodovias que compunham o projeto de cercamento das fronteiras seria uma repetição do projeto governamental da rodovia Transamazônica, tendo projetos de colonização, de exploração de recursos minerais e florestais.

Como a construção dessas rodovias ocorreu com trechos distintos entre os BEC's e as construtoras, no caso do prolongamento da BR-163 um trecho de mais de 220 km da rodovia BR-163 entre a Cachoeira da Porteira nas margens do rio Trombetas até o entroncamento com a rodovia BR-210, teve início em 15 de agosto de 1973 quando a construtora Andrade Gutierrez fez a instalação do acampamento por meio de uma contratação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER. Essa instalação da construtora e o trecho construído ocorreram numa área ocupada por quilombolas e por indígenas (FARIAS, JUNIOR, 2016). Ou seja, a região não era despovoada, apenas apresentava baixa densidade demográfica se comparada com outras partes do território brasileiro.

A suspensão das obras de todas as frentes de serviço das rodovias BR-210, BR-307 e prolongamento da BR-163 ocorreram em 1976 devido a crise econômica que o país passou a ter após 1973 com a primeira crise do petróleo, tendo a redução dos investimentos e com reajuste de valores das obras, pois o traçado das rodovias era constituído em áreas alagadas, solos de baixa resistência e de topografia irregular, tendo ainda ausência de cidades em trechos com mais de 500 km ou vilas. O jornal da época noticiou da seguinte forma a paralisação das obras:

Porém, só agora – numa distante cidade da Amazônia e por meio de fonte oficiosa – o governo revela seu desejo de parar totalmente a construção da estrada. Essa ansiada definição, se realmente existe, só ocorre quando a estrada já deveria estar concluída (segundo o cronograma original), metade da abertura do seu leito foi realizada e seu custo aumentou em 80 a 90 por cento (cada quilômetro não deve estar por menos de 700 mil cruzeiros). Um dos assessores de Dirceu Nogueira (Ministro dos Transportes do governo Geisel) confirmou a paralisação em Boa Vista. Essa é a primeira vez que fonte oficial confirma o abandono dos trabalhos na Perimetral Norte [...]. Há um ano, ficava patente que o prazo estabelecido para a conclusão da Perimetral Norte não seria cumprido. E mais, nos 976 quilômetros já abertos, o governo havia gasto 900 milhões de cruzeiros, mais que o custo total inicialmente calculado. Mesmo assim, aos poucos, os trabalhos foram sendo

---

<sup>4</sup> A carreteira Marginal de la Selva mesmo concluída e o abandono da Perimetral Norte não ocasionou esse processo que estava sendo pensado no início da década de 70.

abandonados, relegados a segundo plano, embora, oficialmente, o governo se recusasse a admitir o desinteresse pela obra (ESTADO DE SÃO PAULO, 27/01/1977, p. 19).

O trecho do prolongamento da rodovia BR-163 também foi paralisado no ano de 1976 como aponta Farias Junior<sup>5</sup>:

Este trecho da BR-163 era para ser constituído da seguinte forma, Trecho BR210/Cachoeira Porteira, Trecho Cachoeira Porteira/ Rio Cuminã, Trecho Rio Cuminã/PA-439 (acesso a Oriximiná) e PA-254 (que segue até a margem do rio Jari). Segundo o sr. Raimundo Adão de Souza, as obras de construção da estrada paralisaram, em 1976, ficaram poucas pessoas, somente uma equipe de conservação. Durante este período, o trecho referido a Cachoeira Porteira-BR-210 estava implantado. Segundo o sr. Waldemar, Como eu estava contando da Gutierrez, fizemos a estrada, chegamos até no 220 e quando nós estávamos começando abrir o pico pro outro lado, nós fizemos 12 quilômetros pra cá, pra Macapá, da rodovia que vinha de lá pra cá e fizemos de picada 40 quilômetros do lado do rio, aí parou. O acampamento não estava pronto de lá, aonde eu vim, vai no vai (...) (2016, p. 309).

O conjunto de rodovias como aponta Valverde (1989) teve apenas alguns trechos construídos e não conectados entre si. Apesar da paralização das obras rodoviárias, os estudos de aproveitamento hidrelétrico no rio Trombetas continuaram na década de 80 e sendo retomada a possibilidade da construção de usinas hidrelétricas nessa área somente no início do século XXI.

### **Retomada do projeto?**

No dia 23 de janeiro de 2019, o governo federal anunciou a edição de um decreto referente à criação de um programa de desenvolvimento da Amazônia, tendo o nome de Projeto Barão do Rio Branco. O plano noticiado, porém não publicado, possui três principais infraestruturas a serem construídas, todas no Oeste do estado do Pará: uma usina hidrelétrica no rio Trombetas; uma ponte sobre o rio Amazonas na cidade de Óbidos; e por fim, o prolongamento da rodovia BR-163 da cidade de Óbidos até a fronteira com o Suriname. O projeto está sendo constituído pela Secretaria de Assuntos Estratégicos-SAE que é subordinada à Secretária-Geral da Presidência da República e comandada pelo secretário Maynard Marques de Santa Rosa, que já defendia o projeto desde 2013 (SOARES, 2019).

---

<sup>5</sup> “Todas essas unidades familiares se reconhecem como “parentes” e findam por delimitar uma área que abrange todas essas unidades familiares, além das áreas de castanhais (pontas de Castanha). É oportuno frisar que o castanhal não é a mesma área da casa e das atividades agrícolas, como ressaltou acima, o sr. Vicente. O conjunto dessas áreas constitui um território. No entanto, essa organização territorial sofre drásticas mudanças com a implantação do projeto para a construção do trecho referido a rodovia federal BR 163, no começo da década de 1970. Tais unidades famílias da Porteira foram transferidas para as margens da pista em construção e sua antiga área de residência foi transformada em uma área portuária tendo sido parte aterrada para a ancoragem de balsas com suprimentos para as empreiteiras. Para esse mesmo lugar a margem da pista, vieram diversas unidades familiares, seja pela facilidade de serviços, como o acesso a escola para os filhos. Tal mudança desorganiza as regras de residência e herança” (FARIAS JUNIOR, 2016, p. 153).



Alguns objetivos que podem ser elencados e que possuem correlação com esse anúncio da possível retomada da construção de parte dessa rodovia estão vinculados a um interesse associado aos aspectos geopolíticos e geoeconômicos.

### **Geopolítica e a rodovia na faixa de fronteira**

As rodovias podem atender uma gama variada de interesses e de objetivos, principalmente do Estado, quando este ator sintagmático toma a decisão de planejar e de construir uma via de circulação que pode ser com objetivo (geo)político, ou seja, o Estado constrói algo para fins e uso do próprio Estado.

Esse uso do próprio Estado merece destaque. A própria circulação não é somente para fins econômicos<sup>6</sup>, mais ainda, é uma intervenção direta do Estado. A “circulação terrestre tem um caráter político”, principalmente quando o Estado busca transmitir o pensamento e as vontades coletivas para todo o território (VALLAUX, 1914, p. 272) com objetivo de neutralizar tendências centrífugas<sup>7</sup>. Para Vallaux, as vias de circulação foram pensadas não apenas para atender princípios econômicos, como escoamento de riquezas; o traçado das vias também obedece a aspectos geopolíticos clássicos, de interesse do Estado, como o cercamento das fronteiras políticas e o acesso a elas.

O cercamento e acesso às fronteiras foi um dos principais objetivos, estas foram tidas como uma das principais áreas de um Estado nacional, pois “pela formação das “fronteiras”, uma vez que é a partir dele que se organizam os movimentos autonomistas que provocam a erupção de novos territórios, e, portanto, de novas fronteiras” (MARTIN, 1992 p. 11). Talvez esteja aí uma das preocupações dos militares em relação às fronteiras setentrionais, apesar de estarem estabelecidas e consolidadas a mais de um século. Ainda pontua-se:

Mas aqui se faz necessário acrescentar que a “densidade de ocupações” não deve ser medida unicamente pela razão entre o número de habitantes e a área considerada, mas sim e principalmente pela capacidade que essa população tem de aproveitar a extensão e os recursos naturais e sua disposição. Então, uma boa rede de transportes e comunicações valerá mais do que um número elevado de habitantes (MARTIN, 1992, p. 13).

Não é um sistema de engenharia rígido que vai propiciar a defesa e a segurança do território, como pontua Martin tomando como exemplo o caso da Muralha da China (1992), mas alguns elementos que equipam e que podem tornar a fronteira um espaço de circulação não rígido e que dá dinamismo a esta, muitas vezes não possui correlação com as grandes infraestruturas de circulação, mas pequenos sistemas de

---

<sup>6</sup> “Además, las exigencias de la circulación, aun únicamente desde el punto de vista económico, no se satisfacen con la simple creación de vías de comunicación. Es preciso también que, a lo largo de los caminos, la seguridad esté garantida de una manera duradera; las garantías de este orden, son, por excelencia, las obras del Estado” (VALLAUX, 1914, p. 270).

<sup>7</sup> Vallaux destaca esse aspecto para o caso particular das vias romanas: “vías militares romanas, que fueron, con las colonias, el verdadero cimiento de aglutinación del Imperio [...]. Todos os grandes conquistadores han sido grandes constructores de caminos. Cuando más rápidamente se constituye, mayores elementos heterogéneos comprende y más siente la necesidad de corregir las tendencias centrífugas por medio de vías que abran por todos un acceso fácil y rápido á su voluntad” (VALLAUX, 1914, p. 294).

engenharia como: escolas, hospitais, aeroporto, porto, base militar etc., contribuem para esse dinamismo e para a própria defesa e segurança de uma parte do território. O que parece estar centrado na discussão de povoamento e de ter infraestruturas de circulação na faixa de fronteira e a concepção de ter meios para circular e mobilizar tropas por caminhos terrestres como forma de reduzir ou dissuadir toda e qualquer força centrífugas e centrípetas nessa faixa, ainda mais, a fronteira passa a ser concebida como área a ser incorporada às demandas econômicas do próprio país, o que transmite um imaginário de que a ausência de interações espaciais pode denotar uma fragilidade na posse do território fronteiriço, algo já resolvido com os acordos fronteiriços.

Além disso, a disposição de Pelotões Especiais de Fronteira-PEF e demais estruturas militares permite uma integração que não se restringe ao plano terrestre com as rodovias, mas no plano aéreo com o domínio e monitoramento deste, dependendo da existência de meios técnicos para tal.

Nas áreas onde as fronteiras tiveram a inserção de grandes eixos de circulação com a presença histórica de cidades, uma dinamicidade foi criada entre as cidades e ao longo do eixo, mas no caso da construção da rodovia BR-163 na fronteira, existe apenas: uma base militar, onde a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica-COMARA iniciou sua atuação em Tiriós em 1978 (BRASIL, 2015) e onde está o Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo-DTCEA Tiriós, sendo um dos 26 DTCEA existentes; uma área povoada por indígenas. Algo completamente distinto de quando se construiu as rodovias BR-174 na fronteira Brasil-Venezuela com as cidades de Pacaraima (Brasil) e Santa Elena de Uairén (Venezuela), BR-401 na cidade de Bonfim (Brasil) e Lethem (Guiana), BR-425 com as cidades de Guajará Mirim (Brasil) e Guayaramerín (Bolívia), BR-156 com a cidade do Oiapoque (Brasil) e Saint George (Guiana Francesa), onde uma cidade ou vila já denotava uma ocupação pretérita nas fronteiras e que foram se dinamizando com a circulação, aumento demográfico e de serviços conforme se construiu as rodovias e se inseriu as atividades econômicas. Um acampamento das equipes construtoras, o entroncamento de eixos rodoviários e travessias de rios em balsas são pontos onde se instalam ocupações que oferecem serviços como restaurantes e bares, formando aglomerações que constituem em vilas e distritos na Amazônia, principalmente quando ocorre estímulo a migração, ou seja, expansão da frente pioneira.

A construção desse trecho da rodovia BR-163 será o terceiro eixo de circulação no sentido Norte-Sul que ligará a bacia Amazônica à porção setentrional da América do Sul, tendo já pavimentada a rodovia BR-174 entre as cidades de Manaus, Boa Vista e Pacaraima permitindo acesso a Venezuela e ao mar do Caribe, estando desde 1998 permitindo uma integração comercial e territorial efetivamente; na outra parte da Amazônia, no estado do Amapá, a rodovia BR-156 entre as cidades de Macapá até a cidade fronteiriça de Oiapoque faltando pavimentar 100km, atualmente permite a ligação do estado com o sistema viário e com o Território Ultramarino da Guiana Francesa, acesso ao Suriname e a República da Guiana por meio de diversas rodovias –guianenses. A BR-163 perpassaria entre esses dois eixos já consolidados. Apesar de ser o terceiro eixo projetado, atualmente a área aonde está o projeto original da Perimetral Norte e do prolongamento da BR-163 coincide com um mosaico de territórios que foram delimitados e instituídos como unidades de conservação e terras indígenas (fig. 4), um processo que ora esteve vinculado com a premissa de barrar a

expansão rodoviária nessa parte da Amazônia, ora esteve associado à necessidade de frear a expansão agrícola e garimpeira nessa região.

A própria institucionalização e a demarcação das terras indígenas e unidades de conservação “muitas vezes se embaraça com o problema das fronteiras internacionais”, pois o receio de criar delimitações para fins de conservação e de preservação, para o pensamento clássico militar “não se deve fazer coincidir a linha das reservas com as internacionais, o que equivaleria a admitir a possibilidade de surgimento de um outro Estado no futuro” (MARTIN, 1992, p. 84), apesar de alguns elementos como a baixa densidade demográfica e a existência de PEF’s serem um indicador da impossibilidade da criação de um Estado dentro de outro e praticamente isolados, tendo acesso talvez pelos rios ou via aérea.

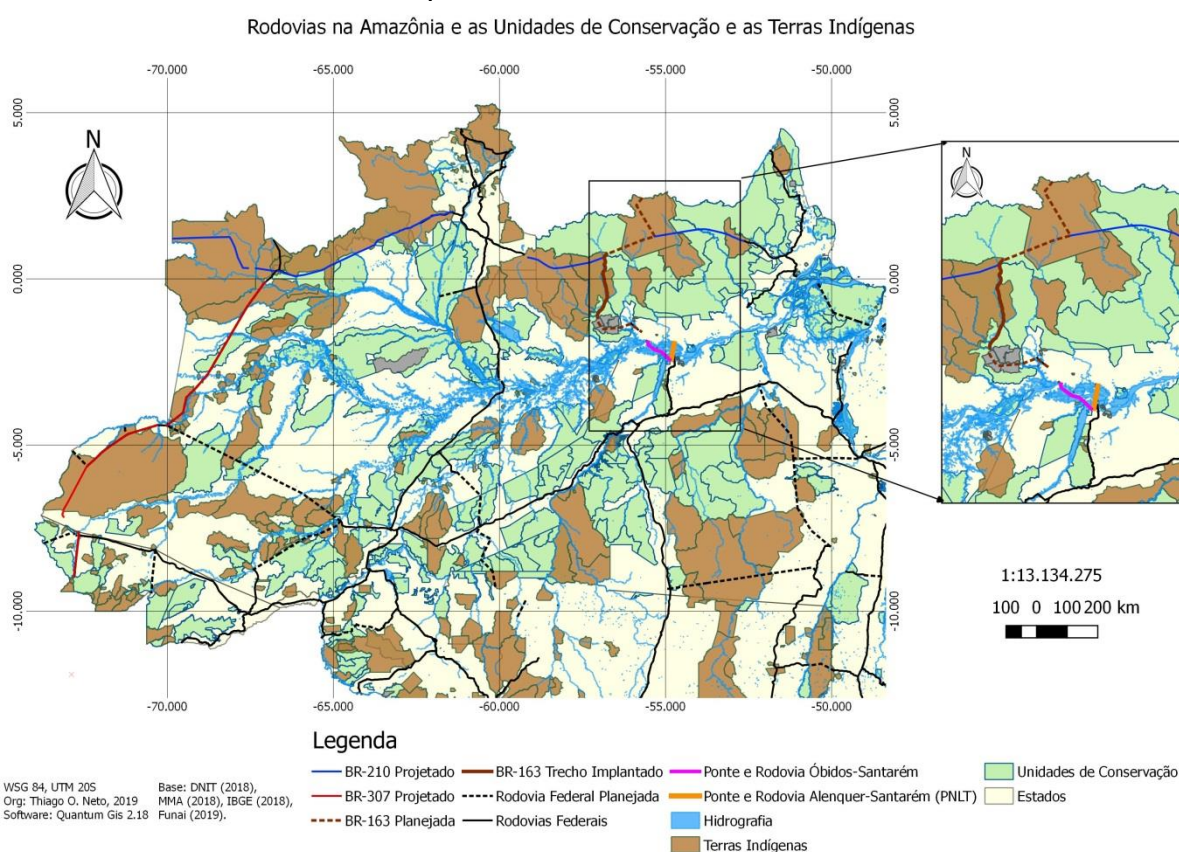


Figura 4. Projeto das rodovias e os territórios protegidos.

Para além dos aspectos geopolíticos que esse projeto parece ter, outros interesses podem estar diretamente vinculados e associados à inserção de novos sistemas de engenharia, expansão das atividades agrícolas e da circulação com o transporte de carga.

### Geoeconomia: uma rodovia para fins econômicos

Para Luttwak (1990), essa seria a “geoeconomia”, gerada por meio da lógica de mercado e comercial, saindo da exclusividade dos conflitos essencialmente geopolítico, adentrando numa lógica do comércio. Isso, por um lado, não quer representar, em sua totalidade, que o comércio é a essência de toda e qualquer ação do Estado em seu território para equipá-lo, para, unicamente, objetivar fins econômicos. A rigor, continua ainda, mas em menor proporção, a concepção das

infraestruturas para fins geopolíticos, já que essas infraestruturas passam a ter seu uso dividido, literalmente, com o mercado, o qual usa o que está posto para realizar seus fins, com objetivo de expandir e obter lucro. Se de um lado, as infraestruturas postas possuem essa dupla objetivação, as novas que são construídas são distintas daquelas já postas, primeiro pela dimensão e pela forma, que muitas das vezes está centrada em ponto e não em linha, como a construção de portos, aeroportos; e não de grandes rodovias ou ferrovias com mais de 1000km. Outro aspecto é mais amplo no sentido da forma, em que a grande maioria de obras para a construção das vias de circulação já foram realizadas, em momentos passados, dentro de contextos geopolíticos, e, atualmente, fazem-se adaptações e adequações ao que está posto. Contudo, não se constrói uma rede com centenas de quilômetros para atender unicamente o mercado, este apenas utiliza o que está pronto, inserindo, em alguns casos, objetos para permitir uma dada funcionalidade ao processo de circulação ou de produção. Uma das questões fundamentais desse contexto envolve a pouca inserção de infraestruturas para fins principais de mercado e onerosidade para materializar uma dada infraestrutura de grande porte, seja para o Estado ou para as corporações. Uma ressalva que deve fazer a isso refere-se ao recente caso do Estado chinês, o qual emprega somas vultosas de capital para constituir uma rede inexistente, cujo objetivo, do próprio Estado, nesse caso, não é apenas a defesa, esta já é feita com outras técnicas, mas estas infraestruturas, como pontes, rodovias, ferrovias, hidrelétricas, portos, entre outros, atendem demandas econômicas, seja para centralizar investimentos internacionais ou mesmo nacionais.

Alguns pontos devem ser estabelecidos, referentes à “geopolítica clássica”, a qual teve influência de militares, juristas e geógrafos, sendo que uma parcela significativa das ações estava estreitamente centrada no Estado, este como ator principal, em que as ações e o planejamento foram feitos por ele e para ele, com objetivo de estabelecer e fortalecer o próprio Estado. Nesse aspecto, o uso das infraestruturas para fins de mercado é recorrente.

O prolongamento da rodovia BR-163 poderá atender demandas de mercado e do próprio Estado. A obra de construção da rodovia deve incluir a participação de empresas ou o próprio exército que deverá utilizar equipamentos como máquinas e aquisição de novas; a rodovia perpassará mais de 150 km<sup>8</sup> da Reserva Nacional de Cobre e Associados-Renca<sup>9</sup> com 47 mil km<sup>2</sup>; acesso a áreas de savanas que podem ser convertidas em áreas de plantações de soja e milho na porção territorial que está situada na faixa de fronteira e onde está o Pelotão Especial de Fronteira de Tirios, que a rigor, áreas de savana/lavrado estão sendo convertidas em áreas de plantações como em Roraima, no Amazonas, no município de Humaitá e recentemente no estado do Amapá; acesso ao curso superior do rio Trombetas que possui desníveis como a área da Cachoeira da Porteira, possibilitando a construção da futura usina em Cachoeira Porteira e outras (fig. 5), tendo acesso para o deslocamento dos equipamentos via rodovia.

Outro aspecto que deve ser pontuado é o deslocamento de veículos, tendo o transporte de cargas entre a base militar até o rio Amazonas, e o transporte de cargas entre Óbidos até o litoral do Suriname, caso aquele país construa o trecho rodoviário até sua fronteira, o que teria aproximadamente 250 até 350 km, possibilitando o

---

<sup>8</sup> No estado do Amapá, a rodovia BR-210 fica situada uma distância de 15 km da área da Renca.

<sup>9</sup> A Renca foi instituída em 1984 e que no ano de 2017 o Presidente da República Michel Temer editou o decreto nº 9.142 de 22 de agosto de 2017 que extinguiu a Renca e permitindo ao setor privado a realização de atividades de pesquisa mineral, e em 25 de setembro de 2017, por meio do O Decreto nº 9.159, que revogou decreto que extinguiu a Renca.



deslocamento de fertilizantes entre os portos daquele país até Óbidos e posteriormente o envio até a região produtora de grãos de Santarém, Mojuí dos Campos e Belterra (PA) ou no estado do Mato Grosso.

Paralelamente a esse projeto, o documento Arco Norte publicado em 2016, aponta a necessidade de conclusão de parte da rodovia BR-210 entre o estado de Roraima até o estado do Pará e a conclusão do prolongamento da BR-163 (fig. 5), com o propósito de ser um corredor de escoamento da produção de grãos do estado de Roraima<sup>10</sup>.

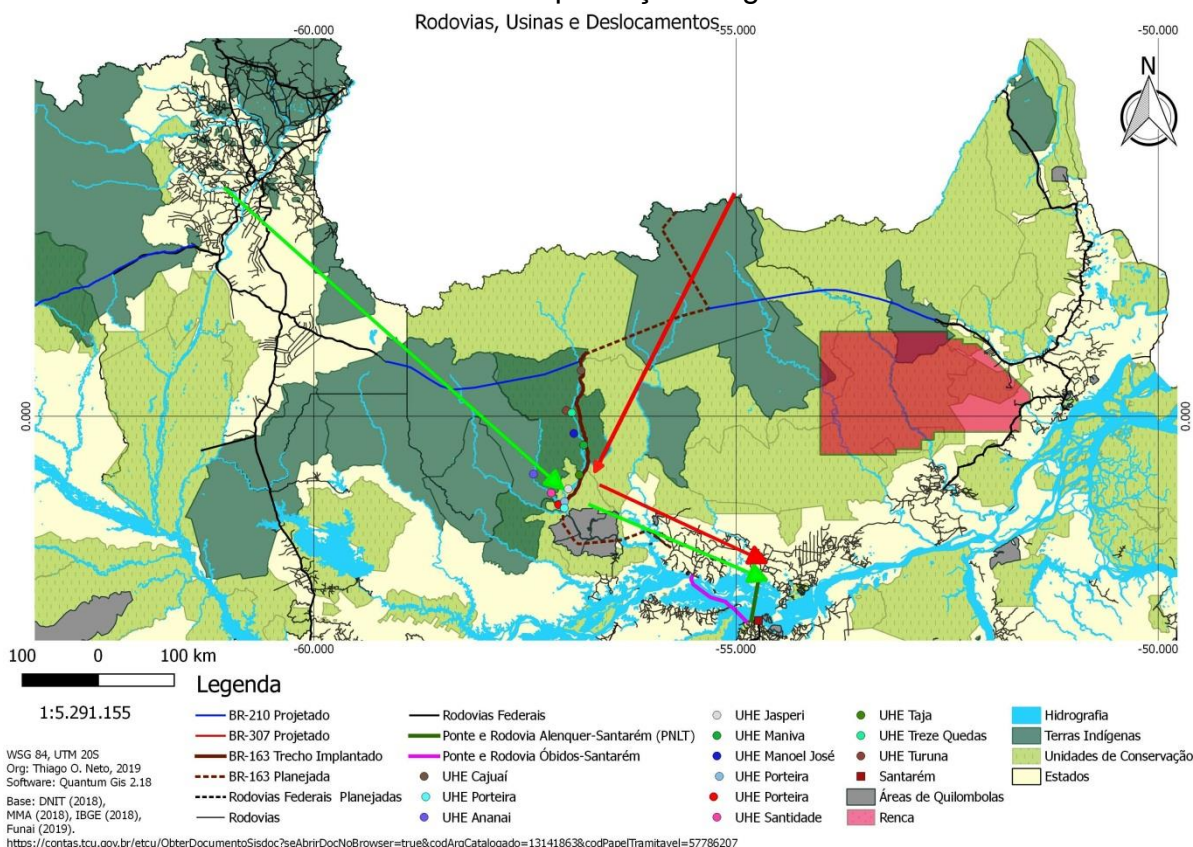


Figura 5. Mapa da proposta de prolongamento da BR-210 de Roraima para o Pará, e o prolongamento da BR-163 e as usinas hidrelétricas projetadas. Setas de cor verde indica o deslocamento dos grãos de Roraima e a setas de cor vermelha os deslocamentos da fronteira até o rio Amazonas.

São três grandes sistemas de engenharia que foram anunciados e que possuem uma vinculação ainda associada a “soberania nacional”, o que remete às décadas passadas, quando as grandes infraestruturas eram planejadas e construídas para atender o binômio segurança nacional e o desenvolvimento econômico. Mas depois de décadas e com obras inconclusas como as rodovias Transamazônica, BR-319, BR-364 no estado do Acre e outras, sendo que estas deveriam ser tidas como prioridade, pois se deve concluir o que está posto e construir pequenos sistemas engenharia ao longo dessas rodovias já construídas, não para atender as demandas de mercado somente, mas as necessidades da população que passou a morar e a ter suas

<sup>10</sup> No discurso do Deputado Federal de Roraima, Remídio Monai enfatiza que: “Esse estudo [Arco Norte: um desafio logístico] contempla também a viabilidade da BR 210, a Perimetral Norte, uma rodovia de extrema relevância para a Amazônia setentrional. Estou convicto de que ela proporcionará um grande impulso à economia da Região Norte. Será a porta de entrada dos Estados de Roraima e do Amapá para o Brasil e para o mundo. Hoje os dois são Estados isolados, que estão um de costas para o outro. A BR 210 vai interligar os Estados que estão despontando como novas fronteiras agrícolas do País” (VALE, MONAI, 2016, p. 174).



relações econômicas e sociais ao longo desses grandes eixos e que depois de 1974, praticamente não tiveram mais assistência por parte do Estado.

As infraestruturas para atender as demandas de mercado são materializadas no território pela própria iniciativa privada, e esta, somente instalando seus fixos, ou seja, fixa capital, nos eixos que apresentam maiores rentabilidades para suas respectivas atividades, algo que é distinto da atividade do Estado, que instala seus sistemas de engenharia não aonde possui rentabilidade, mas nos lugares aonde vivem pessoas ou nas áreas de segurança e de defesa do território.

Na década de 70, as preocupações ambientais e com os povos indígenas era substancialmente reduzida, tendo maior destaque após as conferências de 1972 e com maior inserção no final da década de 70. Ou seja, as obras e a paralização dessas ocorreram em um momento que o vetor ambiental não estava permeando as políticas públicas, algo que é completamente diferente 43 anos depois, em que internacionalmente e nacionalmente a preocupação ambiental e as exigências de redução de impactos, assim como a proteção das florestas se tornou relevante dentro das políticas de Estado. Mesmo com o governo anunciando a flexibilização destas, a retomada de antigos projetos poderá ter repercussão nacional e internacional, como foi o caso do Polonoroeste em Rondônia com as manifestações nos Estados Unidos.

### **Considerações finais**

O anúncio do projeto de retomada da construção do prolongamento da rodovia BR-163 com a construção de outros sistemas de engenharia como a ponte em Óbidos e o projeto hidrelétrico no rio Trombetas, podem, de forma conjunta, alterar substancialmente uma parte da Amazônia que não possui acesso terrestre, além disso, pode-se deslocar a frente pioneira de ocupação e problemas sociais e ambientais centrados atualmente no eixo da Santarém-Cuiabá.

Na área onde foi construída os 220 km da BR-163 e que permanece acessível apenas pelo rio Trombetas, as comunidades de quilombos e indígenas tiveram, a partir de 1973, um processo de reorganização das suas atividades e de moradia com a instalação do acampamento da empreiteira que construiu o trecho rodoviário, e atualmente, o possível retorno das obras com a recuperação desses 220 km e abertura de mais 400 km pode ocasionar conflitos e reorganizações desses grupos com a inserção de novos atores.

Esse anúncio realizado no mês de janeiro já denota que a construção desse trecho rodoviário não deverá ocorrer de forma isolada, assim como foi no passado, pois já é possível notar que ainda tem o projeto de construção da ponte e de uma usina hidrelétrica, sendo que esta última precisa de acessos rodoviários para ser construída. Enfim, uma rodovia ou o seu prolongamento atende uma gama variada de interesses que permeia aspectos de uma geopolítica clássica ou de uma geoeconomia que muitas vezes não está presente nos discursos oficiais com a possível inserção de uma fração territorial da Amazônia para a expansão, atendendo interesses não somente nacionais do Estado, como os interesses econômicos nacionais e internacionais.

### **Referências**

ANDREAZZA, Mario. Perspectivas para os transportes. Vol 2. Rio de Janeiro: S.G-MT, 1974.

BRASIL HOJE. N. 36, 1973. Arquivo Nacional, vídeo, trecho: 0.24-1.38 min. Disponível em: <[http://www.zappiens.br/portal/VisualizarVideo.do?\\_InstanceId=0&\\_EntityIdentifier=cgiWfbD6wHCkLdtkYA\\_kpqEu8Sv\\_3psBVQBdezBmRdEeYk.&idRepositorio=0&modelo=0](http://www.zappiens.br/portal/VisualizarVideo.do?_InstanceId=0&_EntityIdentifier=cgiWfbD6wHCkLdtkYA_kpqEu8Sv_3psBVQBdezBmRdEeYk.&idRepositorio=0&modelo=0)> Acesso em: 26 de jan. de 2019.

FARIAS JÚNIOR, Emmanuel de Almeida Megaprojetos inconcludentes e territórios conquistados: diferentes processos sociais de territorialização da comunidade quilombola de Cachoeira Porteira, Oriximiná, Pará. Tese de Doutorado em Antropologia, UFAM. Manaus, 2016, 445f

LUTTWAK, Edward N. from geopolitics to geo-economics logic of conflict grammar of commerce. *The National Interest*, n. 20, 1990, pp. 17-23.

REBELO, Darino Castro. Transamazônica: integração em marcha. Rio de Janeiro: CDP-MT, 1973.

MARTIN, André Roberto. Fronteiras e Nações. São Paulo: Contexto, 1992.

MATTOS, Carlos de Meira. Brasil: Geopolítica e Destino. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1975.

\_\_\_\_\_. A geopolítica e as Projeções do Poder. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

\_\_\_\_\_. Uma geopolítica pan-amazônica. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

PINTO, Lúcio Flávio. Rodovia Perimetral Norte: uma nova Transamazônica. Instituto de Geografia, USP, Geografia e Planejamento, n° 10, 1973, 45 f.

SOARES, Jussara. Governo prepara decreto para construir hidrelétrica e ponte e concluir rodovia na Amazônia. 21/01/2019. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/governo-prepara-decreto-para-construir-hidreletrica-ponte-concluir-rodovia-na-amazonia-23393157>> Acesso em: 25 de jan. de 2019.

ESTADO de São Paulo, São Paulo, 27/01/1977, p. 19.

VALE, Lucio; MONAI, Remídio. Arco norte: o desafio logístico. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2016.

VALVERDE, Orlando. Grande Carajás: planejamento da destruição. Rio de Janeiro: Florence, 1989.