

## ASPECTOS GERAIS SOBRE AS RODOVIAS NA AMAZÔNIA E SUA DISCUSSÃO GEOPOLÍTICA

Camila de Sousa Nunes Barros<sup>1</sup>  
 Grayce Gonçalves Reategue<sup>2</sup>  
 Brenda de Araújo Barbosa<sup>3</sup>  
 Elem Patrícia Nunes Marcelino<sup>4</sup>  
 João Paulo Oliveira da Costa<sup>5</sup>  
 Cintya da Silva Pereira<sup>6</sup>  
 Zuleide Pontes de Souza<sup>7</sup>  
 Xenia Julieth Gómez Sánchez<sup>8</sup>  
 Esmeralda Liliana Aldana Salazar<sup>9</sup>

### Resumo

O objetivo deste artigo é analisar de uma forma ampla e geral sobre a introdução das rodovias na Amazônia. Buscou-se analisar, mais especificamente, sobre construção, ampliação e recuperação das rodovias desde o momento que foram projetadas, bem como, analisar de que forma esse emprego em obras de infraestrutura contribuem com o desenvolvimento de uma geopolítica interna. Aborda-se, no curso do trabalho, o conceito e os aspectos históricos acerca da introdução destas vias terrestres para os povos da Amazônia. Analisa-se as vantagens e desvantagens socioeconômicas e ambientais que a inserção de rodovias pode trazer para determinada comunidade.

**Palavras-chave:** Amazônia; Rodovias; Desenvolvimento; Construção; Geopolítica.

### Resumen

<sup>1</sup>Discente do curso de Pós-Graduação Relações Internacionais. E-mail: camila.snb@hotmail.com

<sup>2</sup>Discente do curso de Pós-Graduação Relações Internacionais. E-mail: reategue.grayce27@gmail.com

<sup>3</sup>Discente do curso de Pós-Graduação Relações Internacionais.

<sup>4</sup>Discente do curso de Pós-Graduação Relações Internacionais.

<sup>5</sup>Discente do curso de Pós-Graduação Relações Internacionais. E-mail: joapaulooliveiradacostaatn@gmail.com

<sup>6</sup>Discente do curso de Pós-Graduação Relações Internacionais. E-mail: cintya097991404505@gmail.com

<sup>7</sup>Discente do curso de Pós-Graduação Relações Internacionais. E-mail: zuleide\_tbt@outlook.com

<sup>8</sup>Discente do curso de Pós-Graduação Relações Internacionais. E-mail: julieth\_gomez25@hotmail.com

<sup>9</sup> Discente do curso de Pós-Graduação Relações Internacionais. E-mail: eslial87@gmail.com

El propósito de este artículo es analizar de manera amplia y general sobre la introducción de carreteras en la Amazonía. Se buscó analizar, más específicamente, sobre la construcción, ampliación y recuperación de las carreteras desde el momento en que fueron diseñadas, así como analizar cómo este uso en obras de infraestructura contribuye al desarrollo de una geopolítica interna. En el transcurso del trabajo se aborda el concepto y aspectos históricos de la implantación de estas rutas terrestres para los pueblos de la Amazonía. Se analizan las ventajas y desventajas socio-económicas y ambientales que la inserción de carreteras puede traer a una determinada comunidad.

**Palabras-clave:** Amazonas; Carreteras; Desarrollo; Construcción; Geopolítica.

## INTRODUÇÃO

Desde os tempos remotos, diferentes opiniões sobre os planos ou projetos da região amazônica foram apresentadas sob diversos escopos, geopolíticos, políticos, econômicos, culturais, sociais e ambientais. Argumentos em prol da proteção, tanto nacional quanto internacional, desenvolvimento e preservação dos povos. É por isso que as rodovias introduzidas nesta região do país são temas de debates, posto que, são chaves para o desenvolvimento econômico na região.

São diversas as estradas que cortam a região. Projetadas desde o século passado, na época do regime militar, a construção de suas rodovias até hoje são temas de debates nos diversos grupos geopolíticos, preservacionistas, desenvolvimentistas, dentre outros. A implementação de redes físicas adentrando nossa floresta equatorial é palco para discussões dentre os mais interessados no assunto e dentre aqueles que serão afetados com tal novidade.

Durante o século XX, havia no Brasil o planejamento de integração nacional, com destaque para o projeto de construção rodoviária na Amazônia. A ocupação rodoviária da floresta foi iniciada com os militares de 1964, diante de um discurso nacionalista. Os militares propagavam a unificação do país, por isso, nessa época, iniciaram-se as grandes obras rodoviárias.

Assim, a maior justificativa para a implementação de estradas na região, era a possibilidade de uma maior integração nacional. Essa integração está voltada diretamente para condições de infraestrutura. Assim, surgiriam rodovias

importantíssimas para o Brasil até os dias de hoje, como a Transamazônica e as primeiras grandes rodovias Belém-Brasília e Cuiabá-Porto Velho.

Portanto, é válido analisar os motivos que levaram a isso e suas consequências. Apesar de ser importantíssima a questão ambiental e a preservação da floresta, observamos que houve a implementação de diversos projetos agrícolas e agropecuários em diversos lugares após a implementação das rodovias, tendo participação do Estado e empresas privadas com a colonização.

## **1. Aspectos históricos x geopolíticos sobre a origem das rodovias na Amazônia**

A Amazônia, gigantesca massa territorial ligando pontos de um lugar ao outro, com dimensões e extensões de quilômetros remotos da região, é palco de grandes discussões sobre dominação, exploração, integração e preservação. Busca-se, aqui, discutir os aspectos geopolíticos que levaram à implementação de rodovias desde o final da década de 1960.

Diante de embasamentos teóricos de importantes geopolíticos da época, foi implementado no Brasil um plano de integração nacional. Como exemplo, temos que para Friedrich Ratzel, o Estado deveria assumir uma política de poder e de expansão territorial. Essa mesma política de poder servia de base para orientar as diretrizes governamentais na realização de seus objetivos, ou seja, expansão, ocupação e exploração (MIYAMOTO, 1995).

Naquele momento, buscava-se integrar o território nacional e povoar a Amazônia, numa perspectiva geopolítica clássica, que consistia em: integração e segurança nacional das fronteiras, além de promoção do desenvolvimento econômico. Portanto, justificava-se a necessidade de construção de estradas como forma de interiorização a integração através das redes físicas no modelo de colonização.

### **1.1. Geopolítica e pontos Históricos das Rodovias na Amazônia Brasileira**

Inicialmente, faz-se necessário destacar a discussão das construções das rodovias na Amazônia, como objetos geográficos inseridos

associadamente à dimensão política, seja no controle dos fluxos ou na integração territorial.

De acordo com Nogueira e Neto (p. 56, 2016):

No decorrer do século XX o Estado brasileiro estruturou projetos de integração do território por meio de diversas ações, uma das quais resultou na construção de diversas rodovias, que, naquele momento, foram inteiramente ou parcialmente concluídas.

Segundo Nogueira e Neto (2016) os planos de integração da Amazônia e do Brasil foram estruturados por meio de objetos geográficos capazes de oferecer comunicação e circulação, tais como estradas e estações de telégrafo, rádio, correios, etc., no século XX. Nesse ponto de vista, aquele ideal de materialização da integração não foi uma compreensão do regime militar como, talvez, se possa imaginar. Para tal, as preocupações estavam centralizadas em: povoar; integrar; desenvolver economicamente e manter a segurança nas fronteiras. Ou seja, essas preocupações já estavam sendo visadas nos meios políticos pelos administradores do Estado.

Contudo as opiniões teóricas que estimularam a base do pensamento geopolítico no Brasil, em especial dos militares, estruturaram-se no decorrer do século XX, apoiadas certamente nos clássicos da geografia política e geopolítica, em destaque: Friedrich Ratzel, Camille Vallaux e Halford Mackinder. (NOGUEIRA e NETO, 2016).

A partir dos ensinamentos de Friedrich Ratzel, veio a noção de que o Estado deveria assumir uma política de poder e de expansão territorial, a qual serviria de base para orientar as diretrizes governamentais na realização de seus objetivos (MIYAMOTO, 1995).

Vallaux argumentava que algumas das vias de penetração eram irrelevantes economicamente e afastadas das rotas comerciais. Neste aspecto, estas vias destinam-se unicamente a propiciar uma integração das regiões do país, estabelecendo formas de “coesão interna do Estado, a fim de contrabalançar as eventuais forças centrífugas”, destacando que as vias terrestres são, antes de tudo, uma obra política e militar (COSTA, p. 52, 2013).

Nogueira e Neto (2016) relatam que a partir de uma ocasião estruturada numa trindade composta por jurídicos, (geo)políticos e ideológicos, idealizou-se a materialização parcial do projeto rodoviário no Brasil durante século XX.

Podemos observar que a materialização das rodovias, elaboradas no século XX, foram desenhadas e projetadas bem antes do golpe militar no Brasil no ano de 1964. Contudo, seu êxito se deu somente no início do século. Para os generais e as instituições militares, era de extraordinária relevância voltar as suas reflexões e ações sobre as rodovias, que neste caso, apresentou-se como um binômio: desenvolvimento econômico e integração nacional.

A integração realizada no Brasil estava voltada em capturar a região amazônica ao centro de decisões políticas e econômicas do país. Os administradores do Brasil, desde o início do século XX, estavam empenhados em promover o desenvolvimento econômico do país e manter a segurança seja ela na fronteira ou no âmago do território. Os primeiros sinais dessa preocupação foram manifestados pelos militares, a partir de ações centradas no território. Num primeiro aspecto, a construção de linhas telegráficas entre Cuiabá e Acre; posteriormente, com a revisão e demarcação das fronteiras setentrionais a partir das expedições chefiadas pelo Candido Mariano da Silva Rondon (NOGUEIRA e NETO, 2016, p. 60).

Halford John Mackinder afirmava que, quem controla uma determinada porção territorial do continente domina o todo. Em Travassos, a teoria do pivô geográfico é inteiramente absorvida e aplicada, com o autor apontando que o “triângulo, o *heartland* sul-americano, teria a incumbência, de neutralizar a vantagem obtida pelas comunicações da Bacia do Prata” (MIYAMOTO, p. 61, 1995).

Do ponto de vista da ação política, a construção de infraestruturas capazes de propiciar os fluxos entre as cidades e regiões, constituíram novos arranjos espaciais por meio de ações políticas com legitimação jurídica. Mas antes de se estabelecerem as leis jurídicas que vão legitimar a construção de estradas na Amazônia e numa boa parte das demais regiões do país, averigua-se que, a priori, o discurso geopolítico estava intimamente associado à esfera ideológica, presente nas entrelinhas das ações voltadas à integração territorial (NOGUEIRA e NETO, 2016. p. 60).

## **1.2. Geopolítica e a Origem das Rodovias na Amazônia**

Construídas no ponto de vista da geopolítica clássica, as rodovias passaram a assumir uma grande importância na perspectiva militar e

atualmente econômica, pois, foram dadas as possibilidades de investimento e retorno, constituindo uma ação que leva em conta a uma diversidade de interesses.

Para Neto (2019):

A construção das rodovias nos territórios constitui uma ação que atende a uma diversidade de interesses e, quando materializada, as vias são capazes de condicionar processos espaciais com diversas formas, funções, conteúdos e estruturas que passam a ser inseridas conforme a própria atuação de atores, como o Estado e as corporações, os quais são capazes de materializar grandes infraestruturas e mobilizar deslocamentos de informação, cargas, pessoas e capital.

Podemos evidenciar, que as construções das rodovias se compõem de uma ação que atenda a uma variedade de vantagens, capazes de estabelecer processos de expansões geográficas com diversas formas, funções, conteúdos e estruturas, inseridas conforme a própria atuação do Estado e das corporações. Assim, estamos criando uma grande infraestrutura utilizada para integração do país e mobilização de cargas e pessoas. Portanto, a construção das rodovias é capaz de favorecer fluxos entre as cidades e regiões.

Becker destaca a importância da integração:

A Amazônia é recortada pela rede viária, que estabelece a integração física do território ao núcleo dinâmico do Sudeste: rede de telecomunicações, comandadas por satélites, assegura a integração ideológica, “psico-social” e estreita as comunicações por uma rede telefonia com funcionamento exemplar; a rede urbana, base ideológica da ocupação da fronteira, é sede das redes de instituições governamentais e das organizações privadas, e base da organização do mercado de trabalho regional, como lugar de circulação da força de trabalho e sua re-socialização (BECKER, 1988, p. 190-191).

Para Costa (1996), o Estado privilegiou o setor de transportes, especialmente as rodovias, que significam instrumentos capazes de estimular a integração do território.

No plano de construção da rodovia Transamazônica, foram estabelecidos diversos projetos: o Projeto Grande Carajás (PGC), que chegou a se fortalecer, porém, foi malsucedido, a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e as principais estradas que cortam a Amazônia Brasileira: Belém – Brasília (BR-010), Transamazônica (BR-230), Santarém – Cuiabá (BR-163), Manaus – Porto Velho (BR-319), dentre outras rodovias estaduais.

Cabe ressaltar que as rodovias foram projetadas em meados do século XX pelo governo militar, e que chegaram a ser construídas, porém, a crise econômica que ocorreu na época desacelerou a implantação e a consolidação do fator rodoviário na Amazônia. Ocasionalmente, também, a falta de manutenção em várias rodovias, tornando-se um empecilho para o fluxo de cargas e passageiros. Atualmente, as rodovias da Amazônia enfrentam problemas, principalmente em manutenção e pavimentação das estradas.

## **2. Principais estradas que cortam a Amazônia Brasileira:**

O maior programa brasileiro de implantação de vias de circulação ocorreu a partir do Decreto-Lei n. 1.106, de 16 de junho de 1970, que instituiu o Programa de Integração Nacional (PIN) 1970-19743, com vultosos recursos nacionais e internacionais para os projetos rodoviários. Uma das maiores obras desse período foi a Transamazônica, seguida da conclusão de outras rodovias de grande extensão, como as BR-174, BR-319 e BR-163.

Nos primeiros seis anos da década de 1970, iniciou-se a construção de diversas rodovias de integração que corta a Amazônia, com destaque para Belém-Brasília (BR-010), Cuiabá-Porto Velho (BR-364), BR-230 (Transamazônica – PA/AM), BR-163 (Cuiabá-Santarém), BR-319 (Porto Velho –Manaus). Tais obras foram acompanhadas de políticas de incentivo para que se realizasse a colonização de terras situadas ao longo das rodovias.

Ainda em 1970, foi criado o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), que realizava assentamentos agrícolas ao longo das rodovias amazônicas. Almeida e Ribeiro (1989, p. 62) destacam que:

No início da década de 70, os governos militares, preocupados com questões de segurança nacional e acirramento das tensões sociais no Nordeste, voltaram-se a grandiosos planos de ocupação via colonização dirigida e de abertura de estradas [...] além do asfaltamento da Belém-Brasília [...].

Nesse sentido, percebemos que o papel de expansão das rodovias na Amazonia foi de suma importância no processo de integração territorial do Brasil. De forma breve, pontuam-se algumas considerações sobre as principais rodovias na Amazônia.

### **Belém-Brasília (BR-010)**

Seu ponto inicial fica no Distrito Federal, na cidade de Brasília, e o final, no estado do Pará, na cidade de Belém, passando pelos seguintes estados: Maranhão, Tocantins e, Goiás.

A implantação da rodovia Belém-Brasília foi um marco não só para a integração da Amazônia com o Centro-Sul do Brasil, como também dinamizou o desenvolvimento urbano do Centro-Norte do Estado de Goiás além de outras áreas do Norte e Centro-Oeste brasileiros. Ligando a primeira metrópole da Amazônia à nova Capital Federal, essa rodovia, também chamada de Rodovia da Unidade Nacional, representou ainda uma estratégia geopolítica de ocupação de uma enorme região localizada no interior do país caracterizada pelo grande "vazio demográfico".

### **Cuiabá-Porto Velho (BR-364)**

O principal evento que marca a colonização recente do território federal de Rondônia e a transformação do mesmo em Estado, foi a abertura da BR 029, posterior 364. Com a abertura da rodovia, o caminho estava livre para a gigantesca migração que não demorou a acontecer.

A "estrada das onças" como ficaria conhecida mais tarde, tem sua origem ligada ao então Governador do Território Federal do Guaporé Aluizio Pinheiro Ferreira que em 1943 inicia sua abertura tendo como ponto inicial a cidade de Porto Velho. Inicialmente, a rodovia foi chamada de 029. A BR-364 foi o mais importante passo para o desenvolvimento regional das terras de Rondônia.

Muitas famílias, em sua maioria oriundas do sul e sudeste, buscavam sua terra prometida e com eles, garimpeiros, grileiros e madeireiros, todos os "eiros" da vida pareciam querer aportar nestas bandas, para de alguma maneira construir seus sonhos e devaneios. Os novos migrantes buscavam um pedaço de terra para garantir sua sobrevivência, e, por isso, foram motivadas a se instalar na Amazônia Rondoniense sem a estrutura básica necessária. Os últimos quarenta anos são exemplos claros de como não se deve promover uma política de Reforma Agrária.

Com os seringais, em tempos anteriores, surgiram praticamente dois municípios: Guajará Mirim e Porto Velho. Após a abertura da BR 364 foram surgindo povoados em todas as localidades, principalmente nas margens da nova estrada. Hoje, contamos com mais 50 municípios ao entorno daquela região, totalizando com Porto Velho e Guajará Mirim 52 municípios, não muito fortes em desenvolvimento.

### **BR-230 (Transamazônica)**

Um dos objetivos da construção da rodovia Transamazônica era interligar a região Norte ao restante do país.

Com a ambiciosa meta de ser a “rodovia da integração nacional”, a construção da BR-230 começou em 1970, no governo do General Médici. O projeto inicial era fazer uma estrada que ligasse Cabedelo, na Paraíba, até a cidade de fronteira de Benjamin Constant, no Amazonas, e de lá seguiria pelo Peru e Equador até o Pacífico, para escoar a produção brasileira. A estrada nunca chegou até lá. Seu ponto final se dá em Lábrea, no Amazonas.

Essa rodovia teve sua construção associada a diversos projetos de colonização, mineração e de construção de diversas infraestruturas como as hidrelétricas.

### **BR-163 (Cuiabá-Santarém)**

A construção da **BR-163** em Mato Grosso, na década de 1970, fez parte do Plano de Integração Nacional (PIN) do Governo Militar e pertencia ao movimento desencadeado na época, cujo tema era: "Integrar para não Entregar!".

Sob pressão para ocupar a região Amazônica, o governo determinou que o Batalhão de Engenharia e Construção (BEC) do Rio Grande do Sul viesse para Cuiabá e instalasse uma base com o objetivo de implantar a **BR-163**, ligando a capital mato-grossense a Santarém, no Pará.

Foram cinco anos de muito trabalho, desafios e também perigos, pois se tratava da ocupação de uma região inóspita, nunca antes habitada por

“homens brancos”. Ainda em 1971, o Coronel José Meireles assume o comando do 9º BEC e dá início aos trabalhos.

### **BR-319 (Porto Velho – Manaus)**

Foi a única ligação por terra entre Porto Velho e Manaus, a BR-319 sendo fruto do projeto de integração nacional promovido pelos governos militares nas décadas de 60 e 70. Neste contexto, a **BR-319** foi aberta e construída entre 1968 e 1975.

A ligação rodoviária entre as cidades de Manaus e Porto Velho também foi construída durante o regime militar. As obras de construção do eixo rodoviário ocorreram entre junho de 1968 e início de 1976, ano da inauguração (27/03/1976). Os jornais da época apontavam a estrada Manaus-Porto Velho como uma das mais difíceis obras de engenharia de estradas do Brasil, pois, além de exigir a construção de 300 quilômetros sobre aterros, a rodovia foi a única da Amazônia inteiramente asfaltada após a construção (OLIVEIRA NETO, 2014).

Portanto, sobre a construção de estradas que ligam a Amazônia entre as demais regiões do país, averigua-se, a priori, que o discurso geopolítico estava intimamente associado à esfera ideológica, presente nas entrelinhas das ações voltadas à integração territorial. Do ponto de vista da ação política, a construção das rodovias confere infraestruturas capazes de propiciar fluxos entre as cidades e regiões, constituindo, assim, novos arranjos espaciais por meio de ações políticas com legitimação jurídica.

### **3. A importância geopolítica das principais rodovias da Amazônia**

Para a geopolítica da Amazônia, observamos que suas rodovias estão em destaque no campo das discussões, pois torna-se deveras importante estudos e debates acerca do seu desenvolvimento. Tais construções delinearam a aportes na busca de desbravar território sob o trinômio da segurança nacional, no progresso e desenvolvimento.

Recentemente, temos observado certos conflitos entre as opiniões dos poderes e daqueles que defendem a Amazônia. Há luta de ONG's pela

preservação da Amazônia, e, por outro lado, manifestações de fazendeiros, transportadores, entre outros pela melhoria e recuperação das rodovias na Amazônia. Rodovias estas, que, no entanto, enfrentam problemas de manutenção e revestimento asfáltico, pois, observamos muitas estradas foram construídas no período de 64.

As construções de inúmeras rodovias, foram atribuídas a possibilidade de propiciar a integração física do próprio território nacional. Neste sentido, essas integrações constituem uma ação que atende a uma diversidade de interesses, no momento que é efetivada e materializada, condicionar funções e estruturas que passam a ser inseridas na atuação do estado e as corporações nos deslocamentos de cargas e pessoas.

A matriz da geopolítica brasileira, através dos projetos de integração e interiorização da Amazônia e do Brasil, sempre foram estruturados na condição de manter a ordem da comunicação e circulação.

De acordo com Costa (2013, p. 28), “tem-se a preposição de que o Estado deve estreitar de forma significativa seus laços de coesão e de unidade, de tal modo que consiga atingir toda a extensão do ecúmeno”. Nestes moldes, o Estado deveria assumir uma política de poder e de expansão territorial, a qual serviria de base para orientar as diretrizes governamentais na realização e exploração do território cada vez mais.

Portanto, em nome do desenvolvimento, se desenrolaram as cenas do poder e das relações, tendo sempre o poder a pretensão de dominação e controle sobre os homens e suas coisas pelos resultados de suas ações.

É importante, ainda, destacar a influência que o Estado Brasileiro teve durante o governo militar como interventor, regulador e planejador. A implantação de várias empresas estatais, foi significativa para a tomada de inúmeras ações de planejamento na região, como forma de equilíbrio territorial.

Dentre os projetos de integração da Amazônia, como já abordamos anteriormente, destacam-se dois eixos construídos e interligados a Brasília a cidade de Porto Velho e a de Belém. Mattos (2002, p. 35), destaca que tal feito estava “consolidando as primeiras ligações terrestres da Amazônia com o Planalto Central”.

Posteriormente, a “Operação Amazônia” objetivou trazer a ampliação de suas rodovias, como a construção das Rodovias BR-319 (Manaus-Porto Velho)

e a BR-174 (Manaus-Boa Vista). Esta operação buscava atrair fundos e investimentos privados para a região, por meio de novas rodovias e infraestruturas, oferecendo inúmeros incentivos fiscais para as empresas que ali pretendessem se instalar.

Contudo, apesar de os incentivos tomarem as proporções desejadas, e boa parte das obras terem sido desenvolvidas, o fato é que alguns trechos ficaram inconclusos e outras sequer foram avante. Becker (1982, p. 30) aponta que a “rodovia Transamazônica foi palco de diversos projetos à sua integração regional”. Destaca ainda que, suas rodovias têm profundas implicações geopolíticas, expressas na integração ao Acre, Bolívia, Peru e o Brasil com Pacífico.

Com tais avanços, núcleos populacionais originaram-se ao longo do decurso das rodovias. No entanto, esta infraestrutura que adentrava a Amazônia, tinha inicialmente a proposta de interligação de diversas cidades a partir de seus eixos, tramitando pessoas e cargas. Os impactos que as mudanças trazem, são, portanto, outro aspecto interessante no estudo da geopolítica nessa região.

As rodovias assumem também outros papéis, o de promoverem o acesso a um lugar isolado ou ao centro de um país. Além disso, se estabelecermos um objeto geográfico do centro do país até suas faixas de fronteira, teremos presentes ali, símbolos de um Estado Nacional, fato que reforça a imperatividade do Brasil perante os olhares internacionais.

Sob um olhar ideológico, outro ponto importante é que a construção de uma rodovia permite uma liberdade para chegar a qualquer lugar do território, no que tange a concepção de desenvolvimento econômico e valorização das terras. Mediante isso, a redução de investimentos e o descaso das autoridades tornam improdutivos os investimentos feitos em nome do desenvolvimento.

É válido dizer que, muitos projetos, foram executados com a intenção de investir em integração nacional, além de transformar o Brasil e as regiões em potências de desenvolvimento, com infraestrutura elevada, e relação com espaço e poder. Porém, percebe-se atualmente descaso, consequências das ações de um passado recente.

Para especialistas da questão ambiental, desbravar uma estrada significa desmatamento, contudo, uma realidade distinta também deve ser

observada; objetos geográficos, como rodovias, possuem uma finalidade estratégica geopolítica, além de trazerem o devido acesso à população, promovendo a circulação entre diferentes lugares.

#### **4. Outras rodovias como instrumentos de integração na Amazônia Legal**

As rodovias são e sempre foram um meio e uma alternativa para integrar áreas remotas dos países, entre seus estados e municípios, e, quando falamos do Brasil, não podemos deixar de pensar na Amazônia Brasileira, território emblemático, vasto e exuberante, com características únicas, onde encontramos uma grande riqueza em biodiversidade fauna e flora capazes de encantar o mundo.

Conforme (Neto e Nogueira, 2015, p. 2), a região teve um processo de conexão lenta e com pouca efetividade nos planos de desenvolvimento regional por parte do Governo Federal, Estados e Municípios.

No espaço amazônico, esse processo de interiorização<sup>3</sup> e de integração por meio do estabelecimento de redes físicas se efetivou parcial e tardiamente no século XX. No início, por meio da construção de linhas telegráficas, posteriormente, com a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré, concluída em 1914, e, na década de 50, com a construção das primeiras grandes rodovias a serpentear a borda da floresta amazônica, interligando as cidades de Belém a Brasília e Brasília até Rio Branco (Acre) (NETO E NOGUEIRA, 2015, p. 2)

Como vimos anteriormente, em 1964, no período do regime militar, iniciou-se um forte movimento direcionado à interiorização do território brasileiro, movimento este, iniciado por Juscelino Kubitschek. Na época, os governos militares buscavam uma ocupação diferenciada concreta em todo o território norte do Brasil, com grandes incentivos fiscais e financeiros, fato que proporcionaria e facilitaria investimentos públicos e privados em infraestrutura por toda a região.

O investimento massivo em estradas de rodagem para o alcance de tais objetivos se deu a partir dos efeitos positivos registrado com a construção da Rodovia Belém - Brasília, onde sua margem se tornaram polos de concentração e atração e transformação as “áreas vigem e desertas em áreas

povoadas, com respostas favoráveis imediatas do setor econômico” (RESENDE, 1973).

As rodovias sempre tiveram nos planos de integração nacional. Podemos citar algumas construções de grande porte que também fazem parte deste projeto, como a rodovia que liga as cidades de Cuiabá a Santarém, considerada uma das principais vias de escoamento de grão entre o Norte e Centro-Oeste do país. Iniciada em 1844, segue inconclusa após 175 anos de seu planejamento.

Inaugurada em 1976, a BR-319, é uma via diagonal ligando Porto Velho a Manaus a BR-319, sendo a única rodovia amazônica que teve o projeto concluído, pavimentada, possibilita o deslocamento de pessoas e produtos, antes concentrados somente no Rio Madeira. A partir de 1986, observamos o abandono da via, que se encontrava em péssimo estado. Contudo, a retomada da construção manteve-se presente nos planos do governo Federal e Estadual desde a década de 90, tendo, ao longo de duas décadas, a pavimentação de 400km e o restante, 405km, porém, continuam com embargos ambientais.

É válido ressaltar a importância e ousadia do projeto da Rodovia Transamazônica, atual BR- 230, tornando-se talvez o projeto rodoviário mais importante em níveis de integração nacional. Esta rodovia tem dimensões continentais que seriam capazes de ligar o Brasil ao Peru e Equador e Oceano Pacífico. Em seu projeto inicial, com sabemos, a pretensão era construir uma via que passasse entre o Ceará, Maranhão, Pará, Paraíba, Piauí e Tocantins, Amazonas, iniciando em Cabedelo na Paraíba e terminando de Benjamin Constant, fronteira amazônica, com uma extensão total de 5.662,60 km. No entanto, a BR chegou até o Município de Lábrea-AM, a 687 quilômetros antes do final do projeto inicial. A Transamazônica, portanto, vista como elemento imprescindível para integração e desenvolvimento nacional, oferece uma conexão direta entre o norte e o nordeste, estimulando uma ocupação territorial em toda sua extensão.

Da construção da Rodovia Perimetral Norte, atualmente BR-210/307, a preocupação com a fronteira era assunto que estava em alta na época, em um contexto geopolítico clássico, que buscava o povoamento da fronteira e o favorecimento do deslocamento das tropas com agilidade, ou seja, apropriação e consolidação dos limites fronteiriços. O projeto da construção das rodovias

interligava as cidades de Macapá, Boa Vista, São Gabriel da Cachoeira, Tabatinga, Cruzeiro do Sul e Thaumaturgo. Tinha como propósito fazer frente a uma possível centralidade de rotas de circulação nas fronteiras com Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia que possuem as mesmas características de selva Amazônica na zona Pan-Americana.

Um trecho que também nos chama a atenção é a BR-307, que liga o Município de São Gabriel da Cachoeira à Comunidade de Cucuí, na fronteira com a Venezuela e Colômbia. Implantada desde 1973, a manutenção da estrada vem sendo realizada pelo o exército Brasileiro, com a última recuperação feita em 2010, servindo de um elemento de integração na floresta Amazônia.

Após o período militar, tivemos algumas construções de estradas concluídas, como exemplo, a BR-174, também conhecida por Manaus–Boa Vista, que é uma rodovia longitudinal que interliga os estados brasileiros de Mato Grosso, Rondônia, Amazonas e Roraima a Venezuela. Sua importância está baseada na produção agrícola e escoamento de produtos da região, em que se é possível a interação entre as cidades citadas.

A BR-401, outra rodovia que tem sua importância, é uma BR federal brasileira que liga a capital do estado de Roraima aos municípios de Normandina e Bonfim, ambos na fronteira com a Guiana. Essa obra foi construída em 04 de fevereiro de 1972, já a ponte sobre o rio Branco, conhecida como Ponte dos Macuxis foi construída em 1975. Esta infraestrutura foi construída para permitir acesso e o deslocamento de veículos na fronteira entre o Brasil e a República da Guiana. Apesar de não ser local onde há conflito, recentemente, o Brasil perdeu parte do território para Guiana na disputa conhecida como questão do Pirará. Esta obra Possui 202 quilômetros de extensão, estando pavimentado somente 125 km, o restante continua sem pavimentação, localizada em Boa Vista, interligando as BR -174, BR-205, BR-207,432, BR-319. Todas têm um papel importante na integração da região Amazônia brasileira.

Já a rodovia BR-317, complementando a integração territorial no estado do Acre, conecta as cidades de Boca do Acre até Assis Brasil, assume o papel importante de ser parte do projeto das rodovias interoceânica que constitui uma conexão entre Brasil e Peru. Esse eixo foi criado pelo o governo Federal no

final da década de 90 e início de 2000, como corredor de escoamento dos grãos oriundos de Rondônia e Mato Grosso. Além disso, existe bastante movimento de transporte de carga bens, produtos agrícola e pessoas.

Podemos citar que a BR-364 é uma importante rodovia diagonal do Brasil que se inicia em Limeira –SP indo até a divisa com Minas Gerais, depois passa por Goiás, Rondônia e Acre, atualmente está asfaltada no estado do Acre até o município de Manoel Urbano, distância de 244 quilômetros do Rio Branco. A maior e mais complicada parte está asfaltada em parte, e o trecho entre Manoel Urban e Feijó, aproximadamente 100 quilômetros já liberado para tráfego permanente.

Outra rodovia importante BR-429, é uma rodovia federal de ligação brasileira criada e introduzida no plano nacional de viação pela lei federal nº 5.917 de 10 de setembro de 1973, que liga a região norte do País, fica no estado de Rondônia e liga seis Municípios, sendo eles Presidente Médici, Alvorada do Oeste, São Miguel do Guaporé, Seringueiras, São Francisco do Guaporé e Costa Marques que faz fronteira com a Bolívia.

Outro eixo importante que podemos apresentar é BR-156, localizada no estado Amapá, é uma rodovia federal brasileira transfronteiriça que liga Sant George na Guiana Francesa. A estrada é composta por 595km entre Oiapoque e Macapá e 369 km entre Macapá e Laranjal do Jari, totalizando 964 km de estradas atravessando floresta e savana, apenas 347 km da estrada entre Macapá e Calçoene são pavimentadas.

É neste sentido, portanto, que entendemos que as rodovias fazem parte de um movimento social e econômico que é muito importante para o país. Não podemos pensar em um desenvolvimento do país sem pensar em uma integração social e cultural. As vias públicas ou privadas servem para integrar o povo, culturas e manifestar os direitos de ir e vir a todos os brasileiros.

A pretensão é de que, todas juntas deveriam interligar cidades, que seriam modelos de desenvolvimento econômico brasileiro, criando e incentivando novas atividades econômicas e atraindo parte da mão de obra excedente de outras regiões.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Apesar de terem sido projetadas desde os anos 50, as rodovias na Amazônia foram introduzidas com eficácia no período militar. Tais redes físicas são de grande valia quando paramos para estudar os impactos que o “desenvolvimento” pode trazer para a nossa floresta equatorial e sua população. O interesse em um forte crescimento econômico do país, teve como consequência a exploração do território em busca de matéria prima que seria destinada à efetivação de sua integração por rodovias, que ligaria todos os estados do Norte, com o resto do país. É notória uma relação entre Espaço e Poder.

No que tange a ocupação do território, desenvolvimento, interiorização e facilidade de locomoção, é válido afirmarmos que estas redes físicas trazem efeitos positivos após a sua implementação. A geopolítica internacional do Brasil que envolve a Amazônia, ficaria fortalecida com a presença de estradas e a facilidade de deslocamento de um ponto a outro em meio a florestas tão densas.

Contudo, ao projetar mudanças significativas em determinado local, devemos analisar os aspectos gerais que envolvem o espaço geográfico. Deve-se pensar além da geopolítica, mas também nas mudanças que ocorrerão no meio ambiente, ecologia, espaço cultural, e, até mesmo, quando se fala em aumento ou redução das desigualdades sociais. Introduzir uma rodovia na Amazônia, traz efeitos diferentes para cada época e lugar.

Atualmente, percebe-se que há um aumento, por parte da população e por parte daqueles que se preocupam com a Amazônia Legal, na preocupação com a preservação da floresta. Introduzir estradas e rodovias em lugares que precisam ser incessantemente preservados, pode significar desmatamento e aumento da destruição da biodiversidade. O ideal é que sempre haja, por parte dos responsáveis, um equilíbrio entre a preocupação com o desenvolvimento do país e sua sustentabilidade. Desenvolvimento sustentável deverá ser a base para qualquer governo incumbido de gerenciar, por sua vez, o nosso país e a nossa Amazônia.

Finalmente, na atualidade também chama a atenção, questões apresentadas em diversas rodovias. Observa-se a falta de manutenção das estradas e sua desintegração, deixando parte do caminho intransitável em

épocas de chuva, pois que, hoje são poucas as partes pavimentadas e em bom estado. É evidente, ainda, que atualmente há preocupação com a reestruturação dessas estradas. Somente 50 anos depois, estamos vendo a concretização de projetos iniciados na década de 60, deixando a amostra todos os problemas estruturais que estão enraizados no nosso país.

## REFERÊNCIAS

BECKER, Bertha Koiffamann. **Geopolítica da Amazônia**: a nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica**: Discurso sobre o Território e o Poder. São Paulo: EDUSP, 2013.

COSTA, Wanderley Messias da. **O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil**. São Paulo: Contexto, EDUSP, 1996.

COSTA, W. M. da. **Geografia Política e Geopolítica**: Discurso sobre o Território e o Poder. São Paulo: EDUSP, 2013.

MATTOS, Carlos de Meira. "Amazonia: **O Grande Desafio Geopolítico**". Escola Superior de Guerra, v. 19, n. 41, 313-321, 2002.

MIYAMOTO, S. **Geopolítica e Poder no Brasil**. São Paulo: Papyrus, 1995.

NOGUEIRA, R. J. B.; NETO, T. O. **Geopolítica e Rodovias na Amazônia Brasileira**. Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege) p.55-83, volume 12, n.17, jan-jul. 2016.

SILVA, G. C. (1967) **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Jose Olympio, 1984.

NETO, T. O. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica. **Revista Franco-Brasileira**, Natal, volume 4, n. 2, jun. 2018.

NOGUEIRA, R. J. B.; NETO, T. O. Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário. **Revista de Geopolítica**, Natal volume 6, n.2, jul./dez. 2015.

NOGUEIRA, R. J. B.; NETO, T. O. Geopolítica e Rodovias na Amazônia Brasileira. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege)**, p. 55-83, volume 12, n.17, jun./jul. 2016.

NOGUEIRA, R. J. B.; NETO, T. O. Geografia Política Clássica e Contemporânea dos Séculos XX e XXI: Geopolítica Rodovias na Amazônia Brasileira. **Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território**, Rio de Janeiro, 2014.

\_\_\_\_\_. Questões sobre tecnologia e gestão do território nacional. In: BECKER, Bertha K.; MIRANDA, Mariana; BARTHOLO JR.; EGLER, Claudio. **Tecnologia e gestão do território**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1988. p. 183-218.

OLIVEIRA NETO, Thiago. A geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-319. **Revista de Geopolítica**, v. 5, n. 2, 2014a, p. 109-128.

RESENDE, Eliseu. **Rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. Ministério dos transportes, 1973.

Recebido: 14 de março de 2019  
Aceito: 24 de junho de 2020  
Publicado: 30 de agosto de 2020