

**REPESANDO AS RODOVIAS NA AMAZÔNIA NUMA PERSPECTIVA
GEOPOLÍTICA**

Maico Apaguenho Curico¹
Luciana Riça Mourão Borges²

Resumo: Este artigo, busca entender a importância das demonizadas rodovias na Amazônia, tendo essa imagem impregnada com a questão ecológica, neste sentido, buscamos refazer uma releitura do espaço geográfico amazônico, demonstrando a sua importância interna e externa para região. As rodovias na Amazônia são fundamentais para a região como propagadora dos fluxos internos e externos para o país.

Palavras - chave: rodovias, coesão territorial, Amazônia.

**RETHINKING HIGHWAYS IN THE AMAZON FROM A GEOPOLITICAL
PERSPECTIVE**

Abstract: This article seeks to understand the importance of the demonized highways in the Amazon, with this image impregnated with the ecological issue. In this sense, we seek to reread the Amazon's geographical space, demonstrating its internal and external importance for the region. The highways in the Amazon are fundamental to the region as a propagator of internal and external flows for the country.

KEYWORDS: highways, territorial cohesion, amazon.

INTRODUÇÃO

O presente artigo intitulado Repesando as Rodovias na Amazônia numa Perspectiva geopolítica faz uma análise a respeito do surgimento das estradas na Amazônia, tende-se em mente que o padrão geográfico irá mudar conforme Porto (2001), tendo antes o padrão rio floresta, ainda predominante na região, que serviu com ampliação territorial para na região e ocupação da mesma.

Como foi possível a apropriação e a manutenção de aproximadamente cinco milhões de quilômetros quadrados da Amazônia, primeiro por portugueses e posteriormente por brasileiros, dada a escassez de meios técnicos e materiais? A princípio, a unidade física da floresta amazônica, a fragilidade dos povoados vizinhos, a grande distância em relação aos povoados litorâneos e a ausência de reais ameaças por parte de outros poderes hegemônicos parecem ser razões plausíveis. Elas teriam assegurado à região uma posição de relativo isolamento em relação aos principais fluxos de povoamento na América do Sul. Porém, trata-se de uma justificativa a post hoc, uma vez que, de fato, o processo de controle avançou de forma

¹ Licenciado em Geografia pela Universidade do Estado do Amazonas-UEA, ESP. em Metodologia do Ensino de Geografia e História pela Universidade da Venda do Imigrante-FAVENI, Mestrando em Geografia pela Universidade Federal de Rondônia- UNIR.

² Doutora em Geografia Humana e Professora da Universidade Federal de Rondônia – UNIR.

experimental, sem alusão a quaisquer resultados. Neste artigo, apresentaremos um breve histórico das formas utilizadas no controle do território amazônico, analisadas segundo o contexto particular de cada período. Tomamos como ponto de partida o ano de 1616, quando as tropas portuguesas ocupam a foz do rio Amazonas, até chegarmos a 1960, no limite de um período qualitativamente diferente, quando o controle do território toma-se mais efetivo e complexo (MACHADO, 1987).

Neste artigo, o termo controle do território é empregado em seu sentido mais abrangente, ou seja, o exercício de um poder diretivo e repressor sobre o território. Tecnicamente, qualquer grupo social ou instituição pode aspirar ao controle territorial. No caso da Amazônia, a instituição dominante foi invariavelmente um poder externo, respectivamente os governos português e brasileiro, ambos sensíveis, em níveis variados, à situação geopolítica internacional vigente e ao contexto particular de suas sociedades. (MACHADO, p. 19, 1997).

Sendo que o ideal de construção na Amazônia, parte com os militares sendo esta intenção de integração da região por eles com o lema. Durante a ditadura militar, a política para a Amazônia ficou conhecida pelo lema “Integrar para não Entregar”.

Partindo daí a primeira iniciativa de coesão territorial com a construção da Amazônia como o nordeste do país, integrando as duas regiões atrasadas como parça a outras regiões do país desenvolvidas, começava-se assim estimular a migração nordestina para região conforme a figura 01.

REPESANDO AS RODOVIAS NA AMAZÔNIA NUMA PERSPECTIVA GEOPOLÍTICA

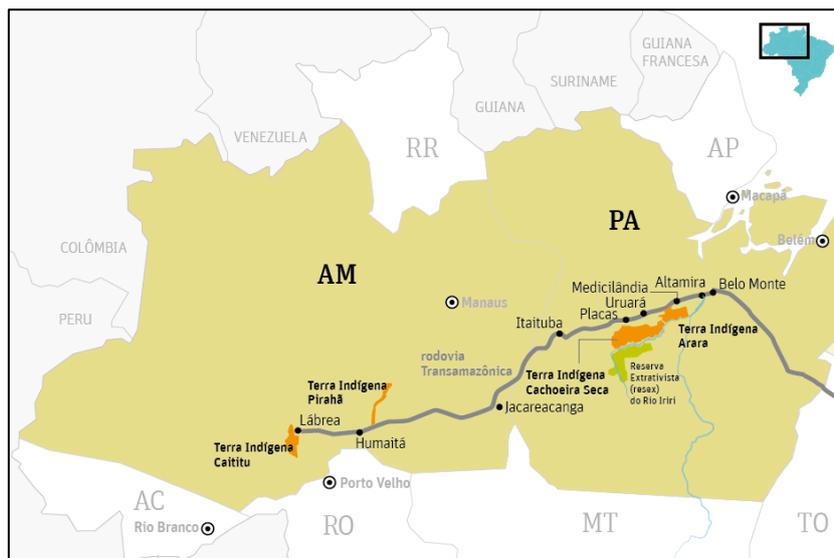


Figura 01. Rodovias na Amazônia

Fonte:

https://docs.ufpr.br/~jrgarcia/macroeconomia_ecologica/Noticias/Transamaz%C3%B4nica%20crime%20e%20abandono%20-%20Cotidiano%20-%20Folha%20de%20S.Paulo.htm

As Rodovias na Amazônia foram criadas no período militar em 1969, com a intenção desbravar a floresta e a integrar a região com todo o restante do país, partindo dessa lógica de integração voltada para região foi criada a rodovia Belém, - Brasília em 1958.



Figura 02. Rodovia Belém – Brasília

Fonte: Localizacao-das-cidades-novas-ao-longo-da-rodovia-Belem-Brasilia-criadas-durante-o

A rodovia identificada na figura acima faz referência à Belém-Brasília, criada com objetivo de captar a região para a órbita da capital do país, refletindo ideia da integração territorial do país com sua capital somando-se assim a região amazônica, e as

demais regiões para esfera da capital do país, dando ideia de integração territorial, pelas rodovias modelo de nodal escolhido pelo Brasil.

O legado territorial herdado pelos brasileiros não pode ser visto apenas por sua dimensão continental. Herdou-se também uma estrutura territorial fortemente litorânea com poucas ligações no extenso território interior. 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 inteira ou parcialmente concluídas. Neste contexto, buscamos averiguar, em trabalhos clássicos da geopolítica brasileira, assim como autores contemporâneos, elementos que demonstrem a raiz do pensamento geopolítico referente ao processo de integração rodoviária da Amazônia brasileira. Na sequência, abordamos as diferentes ligações rodoviárias construídas durante as décadas de 60 e 70, apresentando a política rodoviária e as principais rodovias planejadas, assim como os “grandes projetos” que estavam intimamente associados à construção das redes físicas na Amazônia (NOGUEIRA; NETO, 2016, p. 56).

Tentando buscar num novo padrão geográfico como Gonçalves (2001), destacou que a região foi constituída rodovias em várias cidades na Amazônia, no entanto, dois Estados se destacam nesse modelo rodoviarista, como estados do Pará e Rondônia e Roraima seguidos pelos demais estados da região.

Os transportes com fluxos fluviais, rodoviários, ferroviários e aéreos constituem um conjunto de redes que também fazem parte das dinâmicas urbanas e da própria rede urbana amazônica. De forma particular, os deslocamentos rodoviários tiveram alterações na Amazônia no momento da construção das rodovias e da pavimentação destas, sendo que nesse último, nota-se a formação de outras redes e a potencialização de determinados processos relacionados aos fluxos, com atuação empresarial na montagem de infraestruturas e a consolidação de viagens de caminhões e de ônibus. Os autores Almeida e Ribeiro (1989), Corrêa (1987) e Ribeiro (1998), analisaram a circulação e a rede urbana na Amazônia após a construção das grandes rodovias na região, como também, estudaram as expansões das atividades econômicas e de fluxos entre essa região com as demais do país. Mas, ao longo de mais de 20 anos e, após a publicação desses trabalhos e o esforço do Estado em concluir os grandes eixos construídos, e somando-se com a atuação de grandes corporações que propiciaram a alteração nos fluxos com um novo desenho na circulação dentro dessa região. (OLIVEIRA NETO, 2020, p.64).

Inaugurada em 1976, a rodovia estava completamente pavimentada, garantindo o tráfego e o tempo de viagem de Manaus a Porto Velho estava estimado em 12 horas tentando tirar do isolamento do Brasil Manaus e parte da Amazônia Ocidental afim de estimular os fluxos econômicos para essa parte do território.



Figura 03: Rodovia federal Manaus- Porto Velho.
Fonte: naestrada.site.

Tendo em vista a captação de várias partes do território, o projeto perseguido pelo país o nodal rodoviário, se expandiu em várias partes do território como a construção da parte mais setentrional do país como a construção da rodovia federal da BR 174, Amazonas e Roraima.

Durante todo o governo militar, diversas rodovias foram pensadas para a Amazônia, isso devido o foco econômico se concentrava nessas regiões, com o objetivo de integrar outras regiões do país, integrar para não integrar, como eram destacados em suas falas.



Figura 04. As Maiores Rodovias Brasileiras
Fonte: viagensecaminhos.com

Tendo a finalidade de unir o país foram construídas estradas longitudinais como mostra a figura 04, tendo o intuito de conectar os lugares mais distantes do país, essa lógica geriu a construção dessas grandes estradas no país, pensada geopoliticamente visão a unificação territorial.

De fato, entendia o ministro Albuquerque Lima que a desejada integração da região amazônica à comunidade nacional brasileira seria alcançada mediante ações governamentais que estabelecessem, de uma parte, “condições mínimas de infraestrutura capazes de fixar os que para lá desejarem ir”. De outra parte, pela implantação de estradas de rodagem, visando a ligação daquelas “isoladas regiões do país ao centro econômico Rio-São Paulo.” (LIMA, 1969, p. 24). Como exemplos bem sucedidos de estradas implantadas com este último objetivo, o ministro citou as rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre, planejadas e construídas (sem asfaltamento) durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961). (MACIEL; CARVALHO; LEMES, 2020, p. 95).

Buscando integrar o Amazonas ao restante do país, outra rodovia foi projetada pelo governo militar, mas essa seria uma obra faraônica como foi chamado por alguns autores, tratava-se da Rodovia 230, a Transamazônica, como mostra a figura abaixo.



Figura 05. Projeção da Rodovia 230-Transamazônica.

Fonte: BIT – Banco de Informações e Mapas de Transporte, do Governo Federal, 2014.

As rodovias na Amazônia planejadas pelo Governo Federal resultaram em novo processo de ocupação em toda a Amazônia. Dentro da perspectiva desenvolvimentista nos anos 1970 aos anos de 1980 temos a construção da grande prótese territorial denominada Transamazônica, sua execução não foi concretizada completamente, entretanto, os trechos efetivados causaram novo processo de um padrão de ocupação geográfico.

De acordo com Souza (2014), o ano de 1970 marcaria definitivamente não apenas as memórias de um imenso pedaço do Brasil, como também permaneceria como um símbolo para as chamadas obras faraônicas, construídas pelo governo federal.

A constituição das rodovias na Amazônia é parte componente de um novo modelo de desenvolvimento de exploração na região Amazônica de acordo com Gonçalves (2005) resultando em novas formas de produção que expandem por todo o país em que vão em direção a Amazônia.

Como mostra a figura 05, a Transamazônica foi projetada dando início em Cabelo da Paraíba até Benjamin Constant no Sudoeste do Amazonas na fronteira com o Peru, mas não foi concretizada. De acordo com a figura, a rodovia com feita até o município de Lábrea no Amazonas.

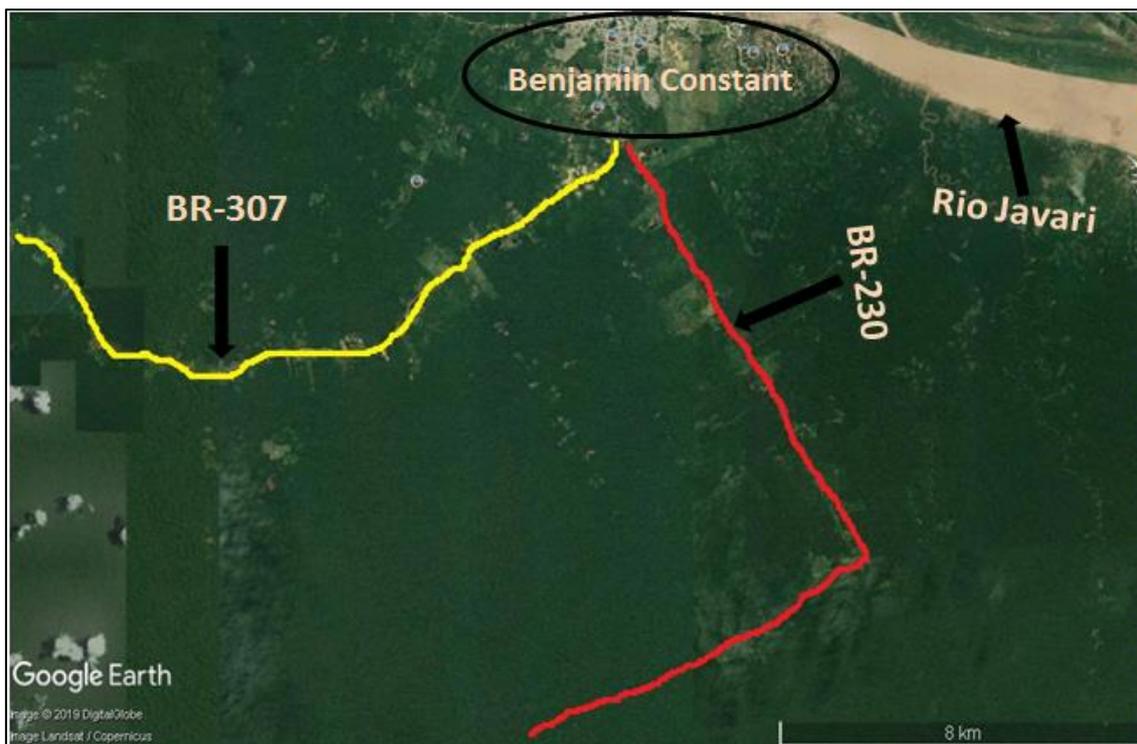


Figura 06. Rodovia Transamazônica projetada na Cidade de Benjamin Constant-AM.
Fonte: Google Earth e adaptado por Maico Curico, em 2023.

A cidade de Benjamin Constant está localizada no sudoeste do Amazonas, na região do Alto Solimões, distando 1.119, km em linha reta de Manaus. A cidade era onde terminaria o maior projeto do governo militar, mas infelizmente não foi concluído completamente.

Outra rodovia na Amazônia brasileira, é 317 como mostra a figura 06, que de acordo com Neto (2019), essa construção 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.



Figura 06: Rodovia Estadual Amazonas e Acre
 Fonte: www.gov.br

Essa rodovia é fundamental para o estado do Amazonas, abre o estado para os fluxos globais para o mundo, pegando essa estrada conectando a mesma com a rodovia transacreama ou da rodovia do pacífico.

O melhoramento das estradas é um sonho regional, tanto do lado brasileiro como dos lados peruano e boliviano na Amazônia Sul-Occidental. Este sonho está se tornando realidade no Acre, Brasil via investimentos como o Programa Avança Brasil na estrada BR-317. O Avança Brasil é um programa do Governo Federal que prevê investimentos de bilhões de reais nos próximos anos na construção de estradas, pontes, hidroelétricas e ferrovias na região norte do país, com o objetivo principal de integrar mercados, tanto nacional como internacionalmente (BROWN et al, 2002, p. 2.).

Tendo em vista as mudanças de fluxos econômicos no mundo o Brasil procura caminho na conjuntura atual a costa do Pacífico Sul, que se configuração como a principal bacia econômica do mundo, com ascensão da China, a amazona em função da sua a proximidade deixa essa rodovia transcontinental geopoliticamente importante para o país.

A construção de rodovias “transoceânicas” do Atlântico ao Pacífico, uma delas a BR 317 no estado do Acre na fronteira tripartite Brasil-Peru-Bolívia, representa mais um passo em direção à consolidação de políticas de integração sul-americana. A BR 317, do Acre segue em direção a portos do Pacífico no Peru como Carretera Interoceânica e o último obstáculo vencido foi a construção da ponte sobre o rio Madre de Dios em Puerto Maldonado no Peru,

REPESANDO AS RODOVIAS NA AMAZÔNIA NUMA PERSPECTIVA GEOPOLÍTICA

inaugurada em julho de 2011. Essa ponte completa a rodovia do Pacífico e torna-se um símbolo do projeto de integração sul-americana em sua porção norte, eixo Brasil-Peru-Bolívia no oeste da Amazônia.

Como é de se esperar de projeto dessa magnitude, a proposta de integração da América do Sul por via terrestre na Amazônia com a implementação de novas rodovias trará consigo profundas mudanças regionais e impactos em áreas até então remotas da fronteira. Mudanças que, se não bem administradas, podem levar à reprodução de desmatamento e marginalização da população, a exemplo de outras áreas da Amazônia afetadas com a construção de estradas, (BICALHO, 2013, p.186).

As construções dessas rodovias tinham um único objetivo, estavam voltadas para a influência econômica que a região amazônica apresentava na época. Portanto, os olhares do governo estavam voltados para essa questão.



Figura 07. Rodovia Transacreana.

Fonte: pt.wikipedia.org

Na figura 07 demonstramos a importância das rodovias interoceânicas na Amazônia, com os novos fluxos econômicos, ou seja, cria-se pela Amazônia brasileira novas aberturas, novos sistemas geográficos para o país.

A constituição de dois sistemas geográficos internos compostos pelas bacias hidrográficas do Prata e Amazonas, e as influências externas estritamente ligadas as bacias oceânicas do Atlântico e Pacífico, são concebidos como estímulos geográficos que estão dispostos na constituição do território e que, através da ação do Estado, são transformados em desígnios geopolíticos, estabelecendo um jogo de força para dentro e para fora do continente. Esses fatores geográficos são determináveis (e não determinações geográficas) porque estão relacionados às relações de força estabelecidas por cada país que compõem cada sistema. Já Friedrich Ratzel soube observar a importância dos elementos geográficos no território, no sentido de

REPESANDO AS RODOVIAS NA AMAZÔNIA NUMA PERSPECTIVA GEOPOLÍTICA

componente essencial nas políticas territoriais. (LIMA et al, 2014, p. 98).

A Amazônia tem um papel fundamental na atualidade dos fluxos mundiais a estradas estigmatizadas na Amazônia, aparece como estratégico para região essa estrada interoceânica é fundamental para o país e abertura para os novos sistemas geográficos.

As estradas da Amazônia brasileira em geral são descritas de modo melodramático. Por décadas, as fotografias mostram estradas de terra, remanescentes de floresta queimando lentamente, um povo pobre, e talvez a mensagem: estas são estradas não pavimentadas; imaginem o que a pavimentação e investimento de capital fariam! Tal “análise de custo-benefício visual”, não surpreendentemente, carrega algumas verdades, mas nem todas. Quando ocorre o desmatamento, ele realmente afeta os ecossistemas. Estradas aumentam o acesso à floresta e a elas segue-se o desmatamento com impactos ecológicos: fornece habitat adequado para algumas espécies, mas reduz e fragmenta outros habitats, degrada riachos e a qualidade da água, fomenta a propagação de espécies exóticas invasivas, o que causa a mortalidade da vida silvestre e a perda de espécies, e até a mudança do clima local (PFAFF et al, s.d.).

As rodovias na Amazônia são fundamentais para a região e a população residente, tirando o processo de demonização com a questão ecológica ainda são fundamentais para os fluxos do capital que beneficia a sociedade como um todo, como é caso recente das transcontinental acreana ou pacífica.



Figura 08. Rodovias Transcontinentais América do sul

Fonte: www.oabertinho.com.br

Fazendo uma análise mais profunda, na figura acima, notamos que a América do Sul é cortada por rodovias transcontinentais, como a região amazônica a conter a única transcontinental a se espraiar em direção ao Pacífico Sul, abrindo as portas para esse oceano dando a possibilidade de o país atuar no novo sistema dos fluxos mundiais do Pacífico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste sentido, as rodovias representam na Amazônia, como um nó fundamental para o país, e para a sociedade amazônica, demonizadas pela questão ambiental, fato este não entrar em sintonia com a questão ambiental, tendo uma imagem cristalizada de impactos ambientais.

Ainda importantes na constituição dos fluxos internos econômicos na região, como estratégicas para aberturas de novos sistemas geográficos para inserir o país em outros sistemas como a região. Através das rodovias amazônicas, foi possível analisar e compreender a geopolítica da dinâmica e territorialidades das regiões, sobretudo a região Norte do país. Os resultados obtidos foram relacionados com as pesquisas bibliográficas que deram um contexto analítico às problemáticas do projeto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BICALHO, Ana Maria de Souza Mello. Estrada do Pacífico na Integração Sul-Americana e o Acre. **Espaço Aberto**, V. 3, N.2, p. 185-208, 2013.

BROWN, Irving Foster; BRILHANTE, Silvia H. C.; MENDOZA, Oliveira. Estrada de Rio Branco, Acre, Brasil aos Portos do Pacífico: Como maximizar os benefícios e minimizar os prejuízos para o desenvolvimento sustentável da Amazônia Sul-Occidental. 2001. <https://lcluc.umd.edu/documents/estrada-de-rio-branco-acre-brasil-aos-portos-do-pac%C3%ADfico-come-maximizar-os-benef%C3%ADcios-e>

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 1ª Ed. São Paulo: Contexto, 2001.

GONÇALVES, C. W. P. **Amazônia, Amazônias**. Contexto. 2005.

MACHADO, Lia Osório. O controle intermitente do território amazônico. **Revista Território**, n. 1, v 2, 1997.

MACIEL, Dulce Portilho; CARVALHO, Lígia Maria de.; LEMES, FERNANDO. Integração nacional no Brasil: as grandes rodovias da Amazônia (1970-1979) **Dimensões**, v. 44, jan.-jun. 2020.

REPESANDO AS RODOVIAS NA AMAZÔNIA NUMA PERSPECTIVA GEOPOLÍTICA

NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista; OLIVEIRA NETO, Thiago. Geopolítica e rodovias na Amazônia brasileira, **Revista da Anpege**, V.12, n.17, 2016, p.55-83.

NETO, Thiago Oliveira. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica. **Confins**, nº 501, 2019.

PFAFF, Alexander; BARBIER, Alisson; LUDEWIGS, Thomas; MERRY, Frank; STEPHEN, Perz; REIS, Eustáquio. Impactos de Estradas na Amazônia Brasileira, https://daac.ornl.gov/LBA/lbaconferencia/amazonia_global_change/7_Impactos_Estradas_Pfaff.pdf.

SOUZA, César Martins . **Ditadura, grandes projetos e colonização no cotidiano da Transamazônica**. Revista Contemporânea, 2014.