

AS GEOPOLITICAS DAS ESTRADAS PARA A AMAZÔNIASebastião Perez Souza¹Eliuvomar Cruz da Silva²Wendell Teles de Lima³

RESUMO: Este artigo busca demonstrar importância das estradas para Amazônia, com as demandas de integração com as demais regiões do país, buscando a coesão territorial do país, sendo de suma importância, mesmo com a gritaria ecológica no mundo, são necessárias para os vários tipos de fluxos existentes sobre seu território, e passam a serem fundamentais para a integração da América do Sul, pretensões brasileiras, pela bacia do Pacífico Sul, ainda é proeminente a busca de estradas na Amazônia, neste momento elas devem ser estabelecidas com a preocupação ecológica, sendo assim, teremos como metodologia artigos de revista indexadas e trabalhos acadêmicos sobre o assunto, portanto a discussão ainda é necessária. Mesmo com a gritaria ecológica ainda é proeminente para toda a região.

Palavras chave: estradas, debate, geopolítica.

THE GEOPOLITICS OF THE ROADS TO THE AMAZON

ABSTRACT: This article seeks to demonstrate the importance of roads to the Amazon, with the demands of integration with the other regions of the country, seeking the territorial cohesion of the country, being of paramount importance, even with the ecological outcry in the world, they are necessary for the various types of flows that exist over its territory, and become fundamental for the integration of South America, Brazilian pretensions, through the South Pacific basin, the search for roads in the Amazon is still prominent, at this moment they must be established with ecological concern, therefore, we will use articles from indexed journals and academic works on the subject as a methodology, so the discussion is still necessary. Even with the ecological shouting it is still prominent for the whole region.

Keywords: roads, debate, geopolitics.

INTRODUÇÃO

A estrada é fundamental para o deslocamento de mercadorias e para Zona Franca de Manaus (ZFM), e ainda tem a finalidade de conecta o estado do Amazonas como restante do

¹Especialista em libras, especialista em EAD, especialista em Neuropsicopedagogia, professor da SEDUC-AM, perezsouza1810@gmail.com

² Doutor em educação, professor da SEDUC-AM, eliuvomar9@gmail.com

³ Pós Doutor em Geografia, Professor de Geografia da UEA, wlima@uea.edu.br

AS GEOPOLITICAS DAS ESTRADAS PARA A AMAZÔNIA

território nacional, tendo a preocupação com a coesão territorial para integrar a parte ocidental amazônica no ano e dia de 27 de março de 1976.

Na primeira década do século XXI, observa-se uma retomada por parte do Estado da construção e reconstrução na Amazônia de eixos de circulação implantada desde a década de 1960 quando se constrói a rodovia Belém-Brasília, pois estes objetos geográficos –vias de circulação- sempre se constituíram como estruturas fundamentais de políticas territoriais, seja voltada à defesa, sejam destinadas à articulação do território de um Estado. Por isso mesmo foi tema de preocupação dos clássicos da geografia política. Isto justifica o fato de que instituições do próprio Estado brasileiro tenham participado de estudos ambientais e técnicos sobre construção das rodovias na região. O impasse se instaura a partir de prerrogativas apoiadas, muitas vezes, no vetor ambiental, que é sempre o elemento de maior preocupação de uma boa parte dos intelectuais, ambientalistas (Oliveira Neto; Nogueira, p. 2, 2017).

Podemos perceber acima que implantação de estradas na Amazônia é um “problema” ligado ou relacionado com o ambientalíssimo, isso implica na construção de novas rodovias na região ou na existente, como é o asfaltamento na BR 319.

Como vemos a necessidade de estradas em regiões mais longínquas como Amazônia é necessária para a coesão territorial e para desenvolvimento da região, sabendo que o momento deve ser pensado a questão ambiental, que não foi contemplada com o as estradas atuais.

Embora as vias de circulação permitam o deslocamento de produtos, os homens não trocam produtos somente por elas, também não as usam somente para isso; pelas vias, também se trocam pensamentos. A própria circulação não é somente para fins econômicos, e, 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. Vallaux destaca que 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. (OLIVEIRA NETO, 2019 p. 3).

Essa percepção com a construção de estradas na Amazônia cristalizou consequências negativas, nos governos militares, que consideravam o meio ambiente hostil, parara o desenvolvimento da região como obstáculo para seu desenvolvimento. Neste contexto, “o conceito de integração tem variadas nuances a depender da área de pesquisa acadêmica que se estuda. Neste trabalho, utilizaram-se as perspectivas jurídicas e das ciências políticas para nortearem esse estudo” (LIMA, 2022, p. 23).

AS GEOPOLITICAS DAS ESTRADAS PARA A AMAZÔNIA

Não devemos pensar que a questão ecológica novamente trava o desenvolvimento da região como nos governos militares, que era considerada como um obstáculo para o desenvolvimento da região como é o caso das estradas, devemos atentar que essa questão foi ignorada pelos governos militares.

O programa de desenvolvimento infraestrutural foi baseado no conceito de planejamento de eixos de desenvolvimento, realizado por construção de numerosas estradas de longa distância, como a Transamazônica e a Perimetral Norte, a Cuiabá-Santarém e também a Cuiabá-Porto Velho-Manaus. As estradas pioneiras serviram de roteiros de migração para a Amazônia e foram planejadas para o estabelecimento de áreas de atividades econômicas na forma dos chamados “corredores de desenvolvimento”, mas sua construção causou sérios impactos ambientais (Goodland/Irwin, 1975). As bases legais foram estipuladas no sentido de estabelecer corredores de 200 quilômetros de extensão para colonização estatal. De acordo com o modelo do INCRA, para a operação de assentamento em grande escala, principalmente de trabalhadores rurais e arrendatários do Nordeste, foi fixada uma faixa de 10 quilômetros de extensão de ambos os lados das estradas através da Amazônia, com vistas ao estabelecimento de pequenas propriedades de 100 hectares cada, num sistema de rotação de terras com apenas 50% de devastação – o restante era organizado em unidades de três mil hectares. Infelizmente, o plano de remover 2,2 milhões de km² de terras de especulação por desapropriação ao longo das estradas principais não foi realizado. Isso certamente teria fortalecido atividades federais e regionais na conservação de vastas extensões de florestas tropicais em décadas posteriores (KOHLHEPP, 2002, p. 38)

Sendo assim, devemos ter em mente em qualquer projeto voltado para Amazônia, a questão ambiental onde predomina a grande floresta tropical em todos estados da região, como vemos na citação acima que retrata ainda os conflitos de interesses territoriais na região que desse ser entendido pelos vetores industriais e técnico- ecológico.

São diferentes as demandas do vetor tecnoecológico (VTE), que envolve projetos preservacionistas e projetos conservacionistas. Os primeiros são frutos de interesses distintos: a legítima consciência ecológica, que visa preservar o mundo natural como estoque de vida, e a geopolítica ecológica, que visa preservá-lo como reserva de valor. Suas metas coincidem com os interesses dos projetos conservacionistas, alternativas comunitárias de ‘baixo para cima’, que, para sobrevivência, se aliam a redes sociais transnacionais. Os principais atores do VTE são os governos do Grupo dos Sete (G-7) e do Brasil, o Banco Mundial, as igrejas e as ONGs, associados a comunidades locais (BECKER, 2010, p. 21).

Na busca de um novo desenvolvimento para a região que inclua seus recursos naturais, e a introdução de população existente no território amazônico, começa a se pensar em novas

AS GEOPOLITICAS DAS ESTRADAS PARA A AMAZÔNIA

formas de pensar a Amazônia, que é composta conforme a sua configuração geográfica, isso implica em repensar como deve ser pensada as estradas na região.

Nos anos 1970, a BR-319 teve pouco tráfego, já que a produção industrial de Manaus foi exportada de forma mais barata por meio de navios, e até via aérea. Rondônia ainda era o destino da maioria dos migrantes do Paraná e de outras áreas fontes que seguiram a rodovia BR-364 (Cuiabá-Porto Velho). Até que Rondônia estivesse repleta e transbordando de migrantes, a BR-319 se degradou a ponto que as condições de trafegabilidade inibiram a migração adicional ao norte. Porém, até que o serviço de transporte por ônibus de Porto Velho para Manaus estivesse suspenso em 1988, muitos migrantes seguiram rumo a Manaus e especialmente a Roraima para afetar significativamente o seu crescimento. As más condições da BR-319 fizeram com que fosse mais fácil para os migrantes que deixavam Rondônia irem para o Acre ou para a parte sul do Estado do Amazonas do que para Manaus ou para Roraima. A alternativa ao transporte rodoviário era uma viagem de barco de quatro dias de Porto Velho para Manaus, o que representou uma barreira significativa para os paranaenses, não acostumados à navegação, que constituíam a maior parte da população de migrantes de Rondônia. A camada fina de asfalto na BR-319 se tornou uma série quase contínua de buracos que são, ambos, mais difícil de consertar e mais danoso aos veículos do que seria o caso de uma estrada sem pavimento. Muito da rota teve que ser desviado para trilhas temporárias ao lado da estrada, mais do que o próprio leito da rodovia. O trecho da estrada de Porto Velho até Humaitá permaneceu trafegável desde que a rodovia foi construída, e os primeiros 200 km ao norte de Humaitá foi colonizado por pequenos agricultores em lotes de 100 ha distribuídos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). A maioria destes lotes já mudou de mãos uma ou mais vezes até agora, e está consolidada em pequenas fazendas (“fazendolas”) de 500 ha ou mais. A rodovia permaneceu pelo menos marginalmente transitável nos primeiros 100 km, e em grau menor nos 100 km seguintes. (FEARNSIDE; GRAÇA, 2005, p. 3).

Podemos ver na citação acima na análise pela única via que o estado do Amazonas tem é a BR 319, com o restante do país, que existe uma forte pressão às vezes mundial, e dos ecologistas contra o asfaltamento dessa rodovia e os possíveis impactos que pode ocasionar, pensamos que existe a necessidade proeminente do asfaltamento da rodovia, em função da população que está em torno, é do acesso a grande Manaus para o restante do território brasileiro, caímos na velha discussão não superada entre os vetores industrial e ecológico que rege a região.

É necessário com a discussão das estradas na região pensar em novo modelo de desenvolvimento da região, isso implica como deve ser a gestão do território amazônico, não é somente a existência dos recursos naturais existentes na Amazônia.

AS GEOPOLITICAS DAS ESTRADAS PARA A AMAZÔNIA

Deve-se pensar a Amazônia, como parte integrante do Brasil não mais como uma região periférica, para atender a demanda das necessidades para o desenvolvimento da região, isso implica no tipo de forma que devem ser escoados os fluxos. Nos anos de 1970.

Em 1972, foi lançado pelo governo de Emilio Médici o Plano de Integração Nacional (PIN), como forma de integrar economicamente a região norte ao restante do país. Para implementação do plano, iniciou-se a construção da rodovia Transamazônica (BR-230) que liga o município de Cabedelo, no litoral da Paraíba, ao município de Lábrea, no Amazonas, com 4.223 km de extensão. Simultaneamente, o governo federal promoveu uma campanha de migração para a ocupação econômica da região, proporcionando a transferência de cerca de 6.000 famílias para os assentamentos agrários, as chamadas agrovilas, que foram se formando às margens da rodovia, principalmente no Estado do Pará. (Ramos, p. 351, s. d.)

Buscando um modelo de desenvolvimento para região, buscou-se a integrar Amazônia a partir dos anos de 1970 com a construção da Transamazônica.

O planejamento dessa rodovia foi feito visando o desenvolvimentismo do país, sobretudo, das regiões mais distantes dos grandes centros mais dinâmicos como é o caso da Amazônia, pegando na época a radiação da cidade de Belém a única metrópole da região.

Essa integração está diretamente associada à construção de infraestruturas sobre o território, pois o país que consegue dominar e estruturar meios de comunicação em seu âmbito consegue também estabelecer relações de integração e de acesso às áreas consideradas despovoadas ou às fronteiras, caso contrário porções do território estarão desarticuladas dos centros econômicos e políticos. a partir dessa máxima geopolítica, estruturada por Otto Maull (1960), nota-se que o planejamento, voltado para a integração da Amazônia, ocorreu através da construção de diversas rodovias, partindo do centro político e dos centros econômicos em direção às fronteiras setentrionais. (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2014, p. 230).

Podemos ver que a questão estrutural dos estados da Amazônia começa a ganhar vulto com o surgimento de todo os tipos de estradas na região, não somente as rodovias federais, e outras como as estaduais e municipais e pontes sobre os grandes rios da região, como foi o caso do surgimento do estado de Rondônia com sua malha densa rodoviária, facilitada pela sua extensão territorial, devemos ressaltar existem grandes espaços territoriais geográficos na região com importantes malhas rodoviárias estratégicas como o caso do estado do Pará., sendo assim, este estado foi criado. Em 41, de 31/12/1981, é criado o Estado de Rondônia, e em 04 de janeiro de 1982, o Estado é instalado, tendo como seu primeiro governador o Coronel Jorge Teixeira.

AS GEOPOLITICAS DAS ESTRADAS PARA A AMAZÔNIA

Sendo que a estrada denominada artéria do estado de Rondônia BR 364 se projeta em direção ao estado do Acre, e em direção as cidades Peruanas, e aos seus portos.

No entanto, a fronteira não pode ser concebida apenas como um limite político administrativo que agrega ou segregam diferentes grupos sociais. Assim, ela não pode ser vista apenas como linhas divisórias simples, mas como faixa de terra que se encontram aqueles que aí vivem; como território de interação, de complementação, e, sobretudo, de alteridade, onde um reconhece o que é do outro e legitima sua condição essencial de pertencimento ao defender e resguardar sua condição de ser e estar num lugar. Não, se trata de um elemento inerte, mas sim de grande vivacidade, formado por fluxos entre os atores sociais que nela circulam. Nesse contexto, a fronteira contém em si um elemento que a divide, ou seja, uma “linha divisora” – o “limite” (o marco físico, o rio, o monte, a linha convencionada), sendo este onde a alteridade ganha visualização física. Portanto, fronteira é mais que limite; é área (faixa) de interação, de complementação, de conflitos/superação que comporta o limite (estes sim, o marco da existência física da divisão territorial). Assim, se a fronteira (faixas) se complementa, em contrapartida os limites a separam entre si. (DA SILVA; DA SILVA, 2020, p. 560).

Como vemos na citação acima, essa estrada é fundamental para o Sul da Amazônia para os estados de Rondônia e Acre sendo a artéria condutora dos dois estados, e se projetando internacionalmente até as cidades peruanas que vai ao encontro dos portos do Pacífico.

Sendo assim, essa estrada se alonga para além da Amazônia e vai de encontro com os portos do oceano Pacífico Sul do Peru, demonstrando uma alternativa para o escoamento brasileiro do país, e de seus produtos para o mercado internacional.

Em função da proximidade da Bacia do Pacífico Sul, os estados da Amazônia neste século, ganham vantagem na frente de outros, mais próximos a essa bacia oceânica, que tende neste século a ser a bacia oceânica mais dinâmica do mundo com os países do sudoeste asiático, incrementando as transações econômicas do mundo.

Na citação, acima que a China tem pretensões de criar uma grande infraestrutura na região, em função de obter o escoamento da produção para esse país, via Amazônia, dada a aproximação da região com esses países.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A questão de estradas na Amazônia ainda é proeminente na região para todos os tipos de natureza de fluxos que permeia a região, a sua imagem ficou cristalizada, com os governos militares de grandes impactos ambientais, sendo necessário um avanço nessa discussão,

AS GEOPOLITICAS DAS ESTRADAS PARA A AMAZÔNIA

respeitando o meio ambiente que rodeia a região, com a busca de novas rotas em direção ao Pacífico Sul, a Amazônia se tornar uma região estratégica para o escoamento da produção brasileira.

Não podemos ter uma visão estreita dos debates sobre as estradas, devemos ter em vista os brasileiros existentes de mais de 25 milhões de habitantes que clamam ligação com o restante do país.

BIBLIOGRAFIA

BECKER, Bertha Koiffmann. Novas territorialidades na Amazônia: desafio às políticas públicas, Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi. Cienc. Hum. Belém, v. 5, n. 1, p. 17-23, jan.- abr. 2010.

DA CUNHA, Guilherme Lopes; CAMPELLO, Marcelo de Moura Carneiro. A inclusão da China na Amazônia: análise e considerações geoestratégicas, **Trans-pasando Fronteiras**, Núm.6, 2014. Cali-Colômbia.

DA SILVA, Ednilson Gomes; DA SILVA, Silvio Simion. BR-364 – nos confins da fronteira oeste do Brasil: uma via para a integração rodoviária do Acre (Cruzeiro do Sul) com Ucayalli (Pucallpa), **Ciência Geográfica** - Bauru - XXIV - Vol. XXIV - (2): Janeiro/Dezembro – 2020.

DE JESUS, Samuel. A integração sul-americana: o caso de Brasil e Peru. Dimensões históricas, políticas, culturais e ambientais. [recurso eletrônico], – Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2020.

FEARNSIDE, Philip M.. GRAÇA, Paulo Maurício Lima de Alencastro. BR-319: A rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. **Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA)**, 09 de setembro de 2005.

KOHLHEPP, Gerd. Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira, **Estudos Avançados**, v. 16, n.º 45, 2002.

LIMA, Bruno Teixeira. BR-174 e BR-364: a Engenharia Militar integrando a Amazônia, (TCC) **Trabalho de Conclusão de Curso**, Rio de Janeiro, 2022.

OLIVEIRA NETO, Thiago. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica. *Confins*, n.º 501, 2019 <https://doi.org/10.4000/confins.21176>

AS GEOPOLITICAS DAS ESTRADAS PARA A AMAZÔNIA

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Geopolítica rodoviária na Amazônia. In: **Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território**, 2014. Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 229-240.

OLIVEIRA NETO, Thiago, NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. O debate institucional sobre rodovias na Amazônia: o caso da BR-319. **Sociedade e Território** – Natal. Vol. 29, N. 1, p. 84 – 101, 2017.

RAMOS, Marina Courrol. O Desenvolvimento Econômico na Amazônia Legal: seus Impactos Sociais, Ambientais e Climáticos e as Perspectivas para a Região. **Cadernos do Programa de Pós-Graduação em Direito/UFRGS**.