

**A BUSCA CARIBENHA DO BRASIL PARA SUA HEGEMONIA NA AMÉRICA DO SUL**Maria de Nazaré Teles de Lima<sup>1</sup>Emanuele Martins Teles<sup>2</sup>Wendell Teles de Lima<sup>3</sup>

**RESUMO:** As estradas são fundamentais na região, são importantes para os fluxos de maneira geral, que compõem a Amazônia, que passa a ser importante na conjuntura internacional, com seus recursos e sua posição geográfica perto dos mercados asiáticos, que estão inseridos na bacia do Pacífico Sul, que abre espaço para os fluxos internacionais colocando a região em evidência, como isso teremos como metodologia artigos de revista indexados sobre o assunto e trabalhos acadêmicos e livros, sendo necessário urgentemente uma infraestrutura na região sendo que alguns estados de porte médio tem um bom sistema de transporte, que é pontual na região, cabe ao país pensar a melhor forma de transporte rodoviário com consonância para a região.

**Palavras-chave:** Novos sistemas Geográficos, Áreas de atuação, novos caminhos, estradas.

**ABSTRACT:** Roads are fundamental in the region, they are important for flows in general, which make up the Amazon, which becomes important in the international context, with its resources and its geographical position close to Asian markets, which are inserted in the basin of the South Pacific, which opens space for international flows, placing the region in evidence, as a methodology we will use indexed magazine articles on the subject and academic works and books, with an urgent need for infrastructure in the region, with some medium-sized states having a good transport system, which is punctual in the region, it is up to the country to think about the best form of road transport in line with the region.

**Keywords:** New geographic systems, Areas of activity, new paths, roads.

**Introdução**

A busca por estradas na Amazônia, não se resume a busca de integração com o restante do território do país, fato esse importante, que na realidade não restringe só essa visão e sim está ligada a projeções que o país busca a ser lide da América do Sul, como a busca da Bacia Caribenha via região amazônica.

Baseados nesses princípios têm-se a retomada do planejamento territorial no Brasil nos anos de 1990 com a instalação dos eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), conforme Becker (1999), sendo uma resposta aos interesses do país em direção as pretensões de um novo protagonismo sul-

---

<sup>1</sup> Doutora em Educação. Profa. Universidade Federal do Amazonas/UFAM.

<sup>2</sup> Especialista em Docência para a Educação Profissional e Tecnológica/IFES.

<sup>3</sup> Pós-Doc. em Geografia. Prof. da Universidade do Estado do Amazonas/UEA.

**A BUSCA CARIBENHA DO BRASIL PARA SUA HEGEMONIA NA AMÉRICA DO SUL**

americano e ao mesmo tempo no mundo, abrindo caminhos para a consolidação de novas/velhas rotas de aspirações geopolíticas, pretendidas pelos governos civis e militares em um novo Brasil Potência, em que se tem a constituição de grandes territórios direcionados nas linhas mestras de captação e canalização de energia em direção ao projeto hegemônico do país, como na fronteira setentrional, na parte ocidental amazônica apontada para Venezuela, objetivando uma maior presença brasileira no sistema geográfico caribenho (DE LIMA, *et al*, 2014, p.190).

Vemos as pretensões brasileiras geopolíticas voltadas para a América do Sul, onde o Brasil pretende estabelecer sua hegemonia, no subcontinente voltado para outros países, que atenda os interesses brasileiros, como é caso do mar Caribe visto na citação acima, como se demonstra na figura abaixo a direção das ações geopolíticas pelo Brasil.

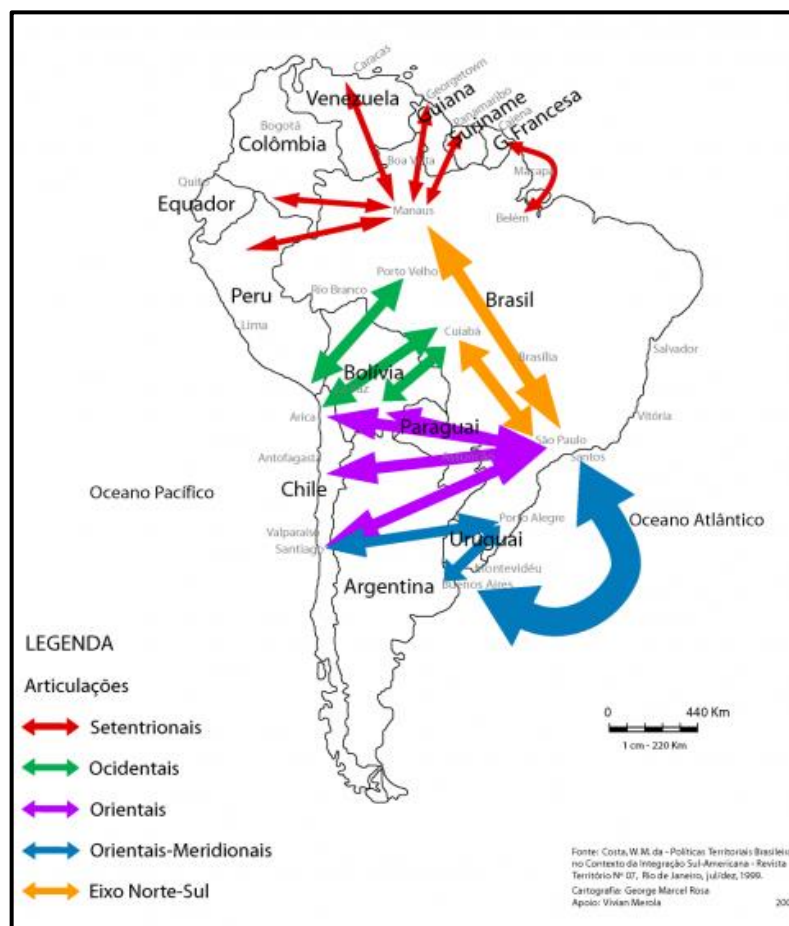


Figura 01. Projeções, geopolíticas do Brasil

Fonte: Costa (2009).

As preocupações com o mar da Caraíba, já era preocupação do marechal Mário Travassos, com sua obra de projeção do Brasil, onde essa porção de território preocupação país, com as influências estrangeiras, diga-se de passagem, com a influência norte-americana, que podia ‘contaminar” toda América do Sul.

## *A BUSCA CARIBENHA DO BRASIL PARA SUA HEGEMONIA NA AMÉRICA DO SUL*

Dentre os diversos temas que abarcam a área dos estudos de geopolítica e relações internacionais (ri), aqueles que abordam as relações entre países hegemônicos e suas áreas de influência imediata são dotados de grande instigação e importância. O desencadeamento de distintos episódios levou o sistema internacional a ser dividido entre grandes potências e países com baixa projeção internacional de poder, os quais passaram a serem áreas de interesses e disputas entre os países dominantes. Dentro deste âmbito, estão incluídas as relações entre estados unidos e América latina (FERREIRA, 2021, p.33).

Nessa busca, em ter a hegemonia brasileira nessa região como domínio brasileiro, isso implicou em aumentar a influência do país, como já falamos no novo sistema geográfico, não tradicional, se lançando em rumo ao caribe como se deu através da BR 174 que sai e Manaus a Venezuela em busca do Caribe. Conforme analisamos na figura 02.



Figura 2. Ligação rodoviária Manaus-Caracas. Fonte: icguedes.

Essa foi uma das medidas geopolítica ainda pensada pelos governos civis em regiões como Amazônia com grande extensão territorial, com a possível construção de estradas como foi o caso emblemático da construção da Transamazônica, no entanto esse serve de exemplo

***A BUSCA CARIBENHA DO BRASIL PARA SUA HEGEMONIA NA AMÉRICA DO SUL***

como modelo de destruição do meio ambiente., a BR 174 foi construída em 23 de novembro de 1998.

Essa BR é estruturante para o estado do de Roraima como ligação com o restante do país, e abre a porta ao mar do Caribe para o escoamento dos fluxos brasileiros. Abre-se um novo caminho de atuação para outro sistema geográfico agora de atuação brasileira.

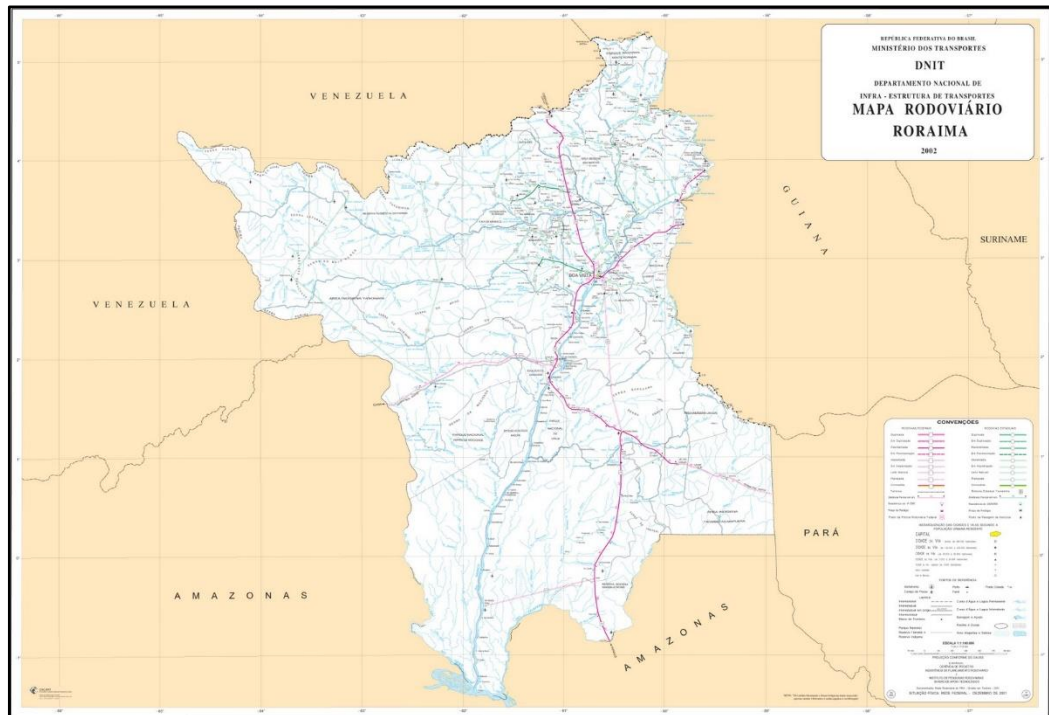


Figura 3. Mapa rodoviário do estado de Roraima. Fonte: DNIT.

Podemos notar na figura acima que o estado de Roraima é um estado viário, que depende das rodovias, com o restante do território brasileiro, e com os demais países que estão em torno dessa unidade, abre-se a porta para o sistema caribenho com a presença de fluxos brasileiros.

A estrada BR-174 foi construída na década de 70 do século XX e sua pavimentação total só foi realizada em 1997, com objetivo de ligar os municípios de Roraima e ao restante do Brasil. A construção e pavimentação desta estrada foram importantes para o país, uma vez que criaram perspectivas de interligação internacional. O principal discurso político, na época, para a pavimentação desta estrada seria permitir o escoamento de produtos produzidos na Zona Franca de Manaus, para mercados nos países vizinhos e demais países do hemisfério norte, além disso, possibilitou a ligação de duas capitais importantes da Amazônia Brasileira (Manaus/AM e Boa Vista/RR). (RODRIGUES, 2011, p. 1).

## *A BUSCA CARIBENHA DO BRASIL PARA SUA HEGEMONIA NA AMÉRICA DO SUL*

Com isso, ao Brasil passa atuar no hemisfério norte com a cidade de Boa Vista, sendo a mesma radiando os países fronteiriços, disputando a hegemonia com a Venezuela que o país mais fortemente geopolítico, na parte setentrional do subcontinente americano.

A região Amazônica ultrapassa as fronteiras brasileiras, sendo um bioma compartilhado entre os vários países na América do Sul, logo dando a ideia de uma geopolítica da pan-amazônica, que retrata inúmeros países da América do Sul.

Outro estado da região Norte que procura o modelo rodoviário do Sul da Amazônia e o estado do Acre, para tentar interligar suas cidades existentes na Amazônia Ocidental.

É como vemos na citação acima, que o estado Acre abre uma porta para o Pacífico Sul, com a construção da rodovia transacriana em direção aos portos do oceano. Pacífico aos portos Peruanos, para o escoamento de vários produtos brasileiros, em direção ao sudoeste asiático.

Buscaram-se novos mercados para outras áreas geográficas, como foi o caso do Pacífico Sul, na busca dos mercados dos países do sudoeste asiático, sendo que essa bacia oceânica tende a ser mais dinâmica do mundo, sendo assim, começa a se pensar nas rodovias biomecânica em direção ao Pacífico Sul. Além das rodovias pensa em se construir as ferrovias, ligando país com os demais, sendo que a ideia de Pan-Amazônica é fortalecida, como estratégia dos estados membros.

Os nodais interoceânicos, buscam uma alternativa, para a saída para oceano Pacífico Sul, como rota de escoamento para a produção brasileira, visto que o país não banhado pelo Pacífico Sul, sendo natural a busca de caminhos em direção ao oceano pacífico.

Entender que a Amazônia aparece como uma das regiões privilegiadas no contexto internacional, pela sua aproximação com os mercados asiáticos e com o Pacífico Sul, necessitando a se pensar em novas formas de implantar as estradas, tendo em vista, a preocupação ambiental na Amazônia, como vemos a ideia na citação acima.

A primeira foi a Rodovia Belém-Brasília, completada em 1964, antes da Operação Amazônia. Essa rodovia foi a primeira a criar a conexão por terra entre a Amazônia e o resto do país. Uma consequência imediata da construção dessa estrada foi a migração para o norte do Estado de Goiás, sudeste do Estado do Pará e sul do Estado do Maranhão. A criação extensiva de gado espalhou-se de modo desorganizado, apesar dos esforços do governo para regular os assentamentos rurais [ver, por exemplo, Mahar, 1989; Mueller, 1983]. (Pfaff; Barbieri; Ludewigs; Merry; Perz; Reis, p.3.s.d.)

Conforme a citação acima, a questão ambiental deve fazer parte das estradas a Amazônia, como é vista mesmo com o possível asfaltamento das estradas existente a região, como na construção de novas vias ou modais, que vão modificar o lugar.

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. (Oliveira Neto, p.64, 2020)

Notamos que a região Amazônica sofreu inúmeras consequências, com a ação do estado na região como vemos por parte dos governos estaduais, e federal, que altera o eu meio físico, com novas construções de próteses territoriais, modificando a paisagem da região, com suas novas construções.

A alteração territorial que presenciamos hoje na Amazônia, resulta de importantes mudanças que ocorreram na sociedade e na economia nas últimas décadas. Entre estas assinalamos as dinâmicas do mercado mundial de diferenciação interna de produtividade e valor que alteraram os processos de produção, os sistemas de uso da terra e a estrutura da propriedade. Seu entendimento requer que se considere a interação entre os processos locais e a dinâmica dos mercados globais, dimensão fundamental para se identificar as conexões lógicas que explicam os fluxos transnacionais e a pressão de estruturas e de agentes econômicos sobre os recursos naturais. (de Castro, p. 19, 2017)

Com isso, apontamos com essas interferências no meio na região, a ação do estado modificou de forma drástica a paisagem na região, com sua intervenção podemos falar em território múltiplo, com diversas ações territoriais, não podemos dizer que a Amazônia é uma região contígua, dada a sua diversidade da paisagem e realidade social múltipla.

Sendo assim, não podemos esquecer no contexto de uma região uma outra escala que é internacional que faz parte do contexto amazônico, que incidem diretamente em vários estados brasileiros, sendo assim que fazem parte da Amazônia.

Para alguns a palavra Amazônia é a terceira mais pronunciada no mundo contemporâneo apenas após Jesus Cristo e Coca-Cola (MENDES, 2001). Certo ou não, a realidade é que a Amazônia alcançou o mundo inteiro, tornando-se um assunto não somente de interesse nacional, mas também regional e global, sobretudo pelo seu relevante papel nas mudanças climáticas, e seu enorme estoque de recursos estratégicos disputados ao redor do mundo (AMIN, 2015). Como acertadamente argumenta Becker (2004, p. 127), “se os fluxos financeiros são globais, os estoques de natureza estão localizados em territórios de Estados [como a Amazônia] ou em espaços ainda não regulamentados juridicamente.” Segundo a mesma autora, vive-se,

## *A BUSCA CARIBENHA DO BRASIL PARA SUA HEGEMONIA NA AMÉRICA DO SUL*

atualmente, acirrada disputa pelo controle e exploração desses estoques, entre as potências detentoras da moderna tecnologia, localizadas nos países hegemônicos, e aqueles detentores dos maiores estoques de natureza, localizados principalmente em países periféricos (Aragón, p. 15, s.d.)

Como vemos a região amazônica se apresenta como um lugar de fronteira que faz conexão com vários países do subcontinente, o Brasil procura conexão com inúmeros países da América do Sul, com a construção de rodovias federais, para citarmos um exemplo com a Venezuela com a BR- 174 que dar ao acesso ao mar do Caribe pela Amazônia.

Esse é um dos caminhos que o Brasil faz sua projeção geopolítica pela Amazônia, que busca novos sistemas geográficos de atuação, via estados da Amazônia Ocidental.

A BR-156 é uma rodovia federal do Brasil. A estrada é composta por 552 km entre Oiapoque e Macapá, e 271 km entre Macapá e Laranjal do Jari, totalizando 823 km de estrada entre mata e cerrado. Apenas a estrada entre Macapá e Calçoene é asfaltada. O resto da estrada tem uma superfície de terra.

Como podemos observar na figura acima que essa rodovia é estratégica para o país, abre as portas, para União Europeia, com a Guiana Francesa, e ao mesmo tempo abre uma projeção para o país, ao extremo norte.

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. (Oliveira Neto, p.1, 2019)

Com essa preocupação de integrar a região e promover a coesão territorial, através das rodovias modelos, adota pelo modal nos anos 1970, na Amazônia e suas extremidades territoriais, o estado foi concebido pela IIRSA, que é a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, ou simplesmente IIRSA, é um programa conjunto dos governos dos 12 países da América do Sul que visa a promover a integração.

A parte mais setentrional da Amazônia é parte constituinte do interesse internacional, com o estado do Amapá, que uma nova saída para o Brasil e para sua projeção geopolítica, em plena Amazônia.

## *A BUSCA CARIBENHA DO BRASIL PARA SUA HEGEMONIA NA AMÉRICA DO SUL*

Como vemos abaixo a região Amazônica é muito compartilhada com o projeto da IIRSA, que busca atender os interesses internacionais, sendo assim, tenta-se ou busca-se um novo modal para região, para atender os fluxos econômicos mundiais.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As estradas na Amazônia continuam a ser demonizada em função da imagem cristalizada, relacionadas aos impactos ambientais, no entanto aparece uma outra demanda, que vem de fora da região, para incluir fluxos internacionais. A região Amazônica aparece na atual conjuntura como uma região bem localizada, próxima aos países do sudoeste asiático, próximo ao oceano Pacífico Sul, isso demanda uma infraestrutura regional, para o escoamento das mercadorias da região.

Fazendo um panorama geral, observamos que a rede de transportes na região em vários estados é espaçada, em estados de menor área territorial a densidade da rede viária é mais concentrada, diferente de estados com grande extensão territorial como o Estado do Amazonas, portanto, podemos falar em uma rede de transporte esparsa ao longo da constituição da região, que necessita atender a demanda do capital externo pela rede de transportes.

Que demanda novos sistemas geográficos de atuação como o Pacífico Sul e o mar do Caribe, que no futuro pode ser polarizado pela geopolítica do Estado brasileiro.

Tendo em vista, o processo de circulação e busca de novos sistemas geográficos, o Brasil procura constituir uma rede de circulação, sendo este com a possibilidade, de escoar a produção em geral de todo tipo de fluxos, sendo este um dos grandes “problemas” das regiões deprimidas na América do Sul e Brasil, isso pode ser resolvido em parte, com os acordos políticos de junção de integração entre os países componentes da América do Sul.

### **BIBLIOGRAFIA:**

ARAGÓN, Luis Eduardo. A dimensão internacional da Amazônia: um aporte para sua interpretação. *Revista NERA*, v. 42, 2018, pp. 14–33.

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

BRIGOLA, Higor Ferreira. **Geopolítica das relações entre EUA e América do Sul**, Boa Vista: Editora IOLE, 2021.



*A BUSCA CARIBENHA DO BRASIL PARA SUA HEGEMONIA NA AMÉRICA DO SUL*

COSTA, Wanderley Messias da. O Brasil e a América do Sul: cenários geopolíticos e os desafios da integração. *Confins*, n.º 7, 2009

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

DE CASTRO, Edna Maria Ramos. AMAZÔNIA NA ENCRUZILHADA: SAQUE COLONIAL E LUTAS DE RESISTÊNCIA, Territórios em transformação na Amazônia - saberes, rupturas e resistências, Edna Maria Ramos de Castro - organizadora. – Belém: NAEA, 2017.

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.

DE LIMA, Wendell Teles; DE OLIVEIRA, Ana Maria Libório; DA SILVA, Iatiçara Oliveira. Geopolítica do sistema geográfico brasileiro na bacia caribenha. **Geographia Opportuno Tempore**, Londrina, v. 1, p. 186-201, 2014.

GOMES, Marcos de Lima; GOMES, Paulo Cezar de Lima; SENHORAS, Elói Martins. Geopolítica na fronteira entre Brasil e Venezuela: presença russa como fator de desequilíbrio. In: XIV Encontro Nacional de Pós-graduação e pesquisa em Geografia, 2021. [https://editorarealize.com.br/editora/anais/enanpege/2021/TRABALHO\\_COMPLETO\\_EV15\\_4\\_MD1\\_SA157\\_ID202513112021042834.pdf](https://editorarealize.com.br/editora/anais/enanpege/2021/TRABALHO_COMPLETO_EV15_4_MD1_SA157_ID202513112021042834.pdf)

FERNANDES, Roberto Mauro da Silva. A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia e vários caminhos, **Dissertação**, Dourados-MS 2012.

LIMA, Leonardo Freitas de Souza. O CONCEITO GEOPOLÍTICO DE PAN-AMAZÔNIA, **Revista de Geopolítica**, v. 14, n.º 2, p. 1-18, abr./jun. 2023.

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

MEDEIROS, Walliane da Costa Silva. Influência da BR - 174 na dinâmica da produção do espaço no Município de Rorainópolis-RR. 2021. 131f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Fronteiras) - Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Fronteiras, Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, 2021.

OLIVEIRA NETO, Thiago. RODOVIAS NA AMAZÔNIA E AS MUDANÇAS RECENTES NA CIRCULAÇÃO REGIONAL, **Rev. Tamoios**, São Gonçalo (RJ), ano 16, n. 3, pág. 63-84, jul-dez 2020.

*A BUSCA CARIBENHA DO BRASIL PARA SUA HEGEMONIA NA AMÉRICA DO SUL*

RODRIGUES, Eduardo Paschoal. Dinâmica da paisagem no entorno da Br-174 (1978 - 2008). 2011. 96 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2011.

OLIVEIRA NETO, Thiago. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica, <https://journals.openedition.org/confins/21176>