

**GEOPOLÍTICA E A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA**Aline Edilane Ribeiro Castro<sup>1</sup>Diego Roque Evangelista<sup>2</sup>Sebastião Perez Souza<sup>3</sup>

**Resumo:** As rodovias na Amazônia são como um todo demonizado na região, sobretudo com a emergência da questão ecológica, essa ideia ficou cristalizada com a rodovia federal transamazônica com 49 anos de existência que não conseguiu seu propósito, final integrar a região com as demais partes do território, em função da crise fiscal promovida pelos governos militares, incidindo no sua concretização final, este estigma foi repassado a qualquer rodovia que vinha a ser pensado para Amazônia até mesmo a existentes que brigam a ser recapeada, a imagem de impactos ambientais é relacionado à implantação de rodovias, sendo assim essa pesquisa foi constituída com artigos de revista indexada e trabalhos acadêmicos e livros sobre o assunto, devemos ter em mente que imagem de rodovias com grandes impactos ambientais, deve ser superada devido a essa está futuramente entrelaçada com a questão ambiental.

**Palavras chave:** rodovia federal transamazônica, rodovias, Amazônia.

**Abstract:** The highways in the Amazon, as a whole, are demonized in the region, especially with the emergence of the ecological issue, this idea was crystallized with the 49-year-old trans-Amazonian federal highway that did not achieve its purpose, the final integration of the region with the other parts of the territory, due to the fiscal crisis promoted by the military governments, focusing on its final implementation, this stigma was passed on to any highway that was being thought of for the Amazon, even existing ones that fight to be resurfaced, the image of environmental impacts is related the implementation of highways, so this research was constituted with indexed magazine articles and academic works and books on the subject, we must bear in mind that the image of highways with great environmental impacts must be overcome because this is intertwined with the issue in the future environmental.

**Keywords:** transamazonian federal highway, highways, Amazon.

**INTRODUÇÃO**

---

<sup>1</sup> Mestranda em geografia pela Universidade Federal de Rondônia (UNIR)

<sup>2</sup> Mestrando em geografia pela Universidade Federal de Rondônia (UNIR)

<sup>3</sup> Especialista em libras, especialista em EAD, especialista em Neuropsicopedagogia, professor da SEDUC – AM, [perezsouza1810@gmail.com](mailto:perezsouza1810@gmail.com)

## *GEOPOLÍTICA E A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA*

Transamazônica, ou Rodovia Transamazônica (BR-230), foi construída no decorrer do governo de Emílio Garrastazu Médici, entre os anos de 1969 e 1974. Uma obra de grande proporção que ficou conhecida como uma “obra faraônica”.

Tendo á estabelecido seus 49 anos de existência, essa rodovia não concluída foi fundamental para a ligação com outras regiões do país, é considerada uma rodovia transversal.

O percurso da rodovia federal BR-230, que corta a região não concluída com a crise fiscal, nos governos militares, que corta a região Amazônica, e se mostra como um dos caminhos dos fluxos da região, no entanto a rodovia de encontra com sérios problemas estruturais.

A preocupação em integrar o território brasileiro remonta o final do século XIX, desde quando já vinha sendo gestada a estruturação de uma armadura territorial constituída pelos eixos de circulação, tendo, como premissa principal de justificativa, a interligação de frações territoriais interioranas para fins de exploração econômica, com a circulação da produção agrícola e extrativista e a integração territorial. (OLIVEIRA NETO, 2015, p. 287).

Buscando integrar a região, com o restante do território, buscou-se uma conexão com os demais mercados consumidores, com a nova capital do país a cidade de Brasília, onde essa via se espraia com todas as regiões do país, buscando a integração das regoes do país, como vemos na citação acima a incorporação desses mercados consumidores ao restante do território.

A construção da rodovia Transamazônica nasce a partir de uma combinação de fatores que culminaram na abertura da mesma, ligando o litoral nordestino à floresta Amazônica. A representação que é elaborada sobre a construção da imensa rodovia é descrita pela Revista Seleções do Readers Digest, quando da visita do Presidente Médici ao Nordeste em junho de 1970 e se deparava com uma situação de calamidade em decorrência da seca daquele mesmo ano. Como medida visando resolver os empecilhos da Amazônia e os do Nordeste, anuncia a construção da rodovia e o traçado da mesma. (OLIVEIRA NETO, 2013, p. 283,)

O projeto da rodovia tem um viés político, abrindo as frentes para a migração nordestina para a Amazônia como essa população, pela rodovia, como complemento da população nordestina, que era considerada uma região problemática, essa população deve habitar a Amazônia.

Até os anos 1970 o processo de ocupação da Amazônia se amparou, dentre outros mecanismos, em elementos do imaginário social, tais como: a procura pelas Amazonas, a busca do paraíso e também do Eldorado. Esses elementos,

## **GEOPOLÍTICA E A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA**

que estavam presentes no período colonial, também podem ser encontrados na época da economia da borracha (quando a Amazônia foi divulgada como manancial inesgotável de matérias-primas) e ainda nos anos 1970, quando a região era vista como terra prometida para os nordestinos sem-terra e assolados pela seca, “terra sem homens para homens sem-terra”, “deserto verde” a ser ocupado e explorado pelos habitantes do “deserto árido”. (DE SOUZA, 2020, pp. 133-134).

Sendo assim, vemos na citação acima que a rodovia transamazônica terminou sendo um projeto, conjunto para atender duas regiões do país, o nordeste brasileiro e Amazônia, considerada um vazio demográfico, que pode ser povoada pela população nordestina.

O período que se inicia com a revolução de 1930, levando ao Estado Novo de 1937 a 1945, passando pelos governos eleitos democraticamente de Getúlio Vargas (1951-1954) e Juscelino Kubitschek (1956-1960), até o governo militar de 1964 a 1985, é de crescente institucionalização de políticas estratégicas para o território amazônico. É na institucionalização de um pensamento geopolítico brasileiro que encontramos com maior clareza indícios de apropriação por parte do aparato político-administrativo de categorias que historicamente foram sendo gestadas para lidar com a complexidade socionatural da Amazônia brasileira. Antes de entrar nas categorias específicas que nos interessam nesse período da história do Brasil, faz-se necessário distinguir dois tipos de produção geopolítica. Podemos dizer que há geopolítica produzida pelo aparato intelectual das Forças Armadas brasileira e geopolítica acadêmica civil. Denomino a primeira de geopolítica militar e a segunda de geopolítica crítica. Esta é mais próxima de uma geografia política que se alinha aos preceitos teórico-práticos de Raffestin (1993) (*Pour une Géographie du Pouvoir*), Raymond Aron (2002), e se expressa, por exemplo, nos trabalhos de Everaldo Backeuser (1926; 1927; 1933), Bertha Becker (1982), Marília Steinberger (1997), Wanderley Costa (1992), Márcia Anita Sprandel (2005), Elias de Castro (2004), entre outros. Contrasta com a geopolítica militar, que no Brasil se vincula aos trabalhos pioneiros de fronteira de Everardo Backeuser (1926), depois às obras dos generais Golbery (1981a; 1981b; 1967), Góes Monteiro, Mário Travassos (1938) e Meira Mattos (1980) e da professora da Escola Superior de Guerra (ESG) Therezinha de Castro (1999), entre outros. Grosso modo, poderíamos afirmar que estes têm maior aproximação intelectual com Friedrich Ratzel (1898-1899) e Paul Vidal de La Blache (1845-1918). A distinção em termos mais substanciais poderia ser colocada do seguinte modo: a geopolítica militar se preocupa mais com uma política de poder de Estado nacional; diferentemente, a geopolítica crítica se preocupa em compreender políticas territoriais e suas composições socioeconômicas. Essa distinção é puramente didática e, em última instância, é convencional. (DE MEDEIROS, 2015, p. 42).

A migração foi um dos pontos constituintes para a constituição da rodovia transamazônica, com o seu povoamento ao longo de sua extensão com o surgimento de cidades

## GEOPOLÍTICA E A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA

futuras que eram vilas ao longo de sua constituição. Como vemos na citação abaixo como a migração ajudou a constituição dessa rodovia.

Assim, em conformidade com noção de trabalho e migração acima referida, pode-se traçar também um panorama da Amazônia do século XX, em que os fluxos migratórios estiveram inteiramente entrelaçados com a ideia de trabalho e geração de renda, o que a geógrafa Bertha Becker (2005), resumiu como surtos e declínios<sup>5</sup>, em que por vezes a região estava no foco do desenvolvimento econômico nacional, mobilizando milhares de pessoas das mais variadas regiões do país, inclusive de outras nacionalidades, a procura de trabalho e de melhores condições de vida, como fora os ciclos da borracha<sup>6</sup>, seguidos de momentos de extrema decadência. (DA SILVA, *et al*, 2018, p. 105).

Tendo em vista a estratégia brasileira de povoamento da região Amazônica, foi constituída a rodovia Belém e Brasília, que visa incorporar essa região por essa rodovia federal, com a antiga e única metrópole no momento do norte de país.

Uma das questões suscitadas com a abertura da rodovia federal transamazônica, foi que ela provocou desmatamento ao longo de sua implantação, ao longo desse evento com os gestores militares que pretenderam construir a rodovia, nunca tiveram a preocupação com as questões ambientais, para essa questão era um obstáculo para região, sendo assim essa imagem ficou propagada em todas a construção cristalizada para todas rodovias ao longo da Amazônia em sua implementação.

A Transamazônica sempre teve espaço na imprensa. No princípio, em função do caráter de obra faraônica que para alguns consumiria os recursos públicos e serviria apenas para ligar o nada a lugar nenhum. Para outros, a redenção da Amazônia, que seria definitivamente incorporada ao resto do país e teria seu desenvolvimento garantido. Mais tarde, o abandono do projeto por parte do Governo Federal também virou manchete: o drama de milhares de famílias migrantes isoladas no meio das vicinias intransitáveis, sem acesso a saúde, educação e crédito agrícola também foi notícia em jornais e revistas de circulação estadual e até nacional recheando também a retórica dos políticos, obviamente não com a mesma repercussão do passado. A partir de 1987, a reação da sociedade civil organizada, liderada pelos agricultores e a Igreja Católica, ocupou novamente as páginas dos jornais<sup>2</sup> estaduais. Surgia então o Movimento Pela Sobrevivência na Transamazônica (MPST): uma reação dos agricultores que foi apoiada por vários outros grupos organizados, dentre esses a Prelazia do Xingu, que exigiam do governo a retomada do projeto de colonização. (SOUZA, 2006, p. 17).

## *GEOPOLÍTICA E A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA*

Vemos na citação acima, que a rodovia federal, teve o intuito de promover a colonização, com isso ao longo de sua trajetória, vão surgir inúmeros centros urbanos que caracterizam em cidades, sobretudo no estado do Pará.

A preocupação dos ecologistas da implantação de rodovias na Amazônia, a pressão sobre os recursos naturais, na região, no entanto não podemos esquecer parte da população em torno dessas rodovias, dessas cidades e assentamentos, devemos ter um consenso na sua totalidade de implantação das rodovias na Amazônia, não devemos ter uma visão extremista de intocabilidade dos recursos.

A agenda ambiental, internacionalmente, vem ganhando visibilidade e importância. Cada vez mais se vê discussões a respeito de pautas que envolvem a sustentabilidade, meio ambiente e a proteção do meio natural. A relação entre o homem e a exploração da natureza é uma dessas pautas em voga. O presente estudo busca gerar uma reflexão no leitor a respeito dos impactos que os recursos naturais possuem sobre os Estados, e como sua exploração poderá colocá-la em risco. (Cordeiro, 2022, p. 8).

A questão ambiental ganhou relevância escalar, passando a ser preocupação do mundo, sobretudo nos países periféricos, que tem grande porções territoriais de recursos naturais, como o Brasil, que se vem agora pressionado pelos países centrais, como presidente Luís Inácio da Silva 2023, chegou a declarar na cúpula dos BRICS é um mecanismo internacional de cooperação econômica e desenvolvimento formado por cinco importantes economias emergentes: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, que denominou com uma nova ação dos países centrais, como um novo colonialismo, diante da proteção de recursos naturais no mundo, que os países detentores desses recursos não tem agido para se ter proteção com esses bens naturais.

Com o discurso ambiental, os países centrais sendo uma forma de “punir” algumas atividades econômicas, para proteger o meio ambiente para a população mundial, isso implica, nas políticas públicas dos países mais pobres, como é o caso da construção das rodovias na Amazônia, com isso utiliza o discurso conservacionista, como visto na citação acima.

Na atualidade, o receio da reconstrução e a possibilidade do avanço do desmatamento cercam os debates, que vão desde as falas de políticos até de pesquisadores, notando-se uma discussão calcada quase que exclusivamente em uma ciência clássica, seja na ideia de modelos de desmatamento ou na concepção de causa efeito, ou, ainda, em ideias baseadas no senso comum. (Oliveira Neto, 2019, p. 77).

## **GEOPOLÍTICA E A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA**

Na citação acima percebemos que o autor retrata que a construção de rodovias na Amazônia, é equivocada isso remete a todo tipo de construção na região, como já abordamos a imagem dessas obras são cristalizadas desde anos de 1970 que os governos militares não se importavam com a questão ambiental, para eles o ambiente era um obstáculo na construção das rodovias.

As estradas têm uma função para os fluxos econômicos e para o deslocamento da população, elas podem existir, com a preocupação ambiental na Amazônia, como diferente nos governos militares, agora existe uma preocupação com preeminência nos governos em se pensar em construir estradas na região.

Nos governos militares, apesar de existir críticas a esses governos a região Amazônica foi valorizada, concebida como cobiça internacional, daí fazer a região se integrar com as demais, surge os planos viários para região.

As rodovias na Amazônia algumas existentes e outras somente no plano teórico, para serem feitas, no entanto, com a crise fiscal dos governos militares, não foi possível a sua execução.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As estradas são fundamentais na Amazônia como foi à rodovia transamazônica, para integrar a região com as demais áreas do país, nos governos militares.

O problema solidificado dessa imagem dessa rodovia federal foi a geração de impactos ambientais, que ficou existente nas futuras construções de rodovias na Amazônia, essa imagem é necessária ser superada no imaginário de muitos.

Quando não desconectar as estradas na região o com a degradação ambiental, não se pode pensar de forma correta a Amazônia e as políticas públicas voltadas para a região.

### **BILIOGRAFIA:**

CORDEIRO, Mariana Toledo. A exploração dos recursos naturais e a influência na soberania dos Estados: Brasil em foco, **Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)**. Curitiba, 2022.

DA SILVA, José Valtemir Ferreira; SMITH JÚNIOR, Francisco Pereira; DA SILVA, Aline Costa. Migração e colonização da transamazônica na obra de Odette de Barros Mott. **Nova Revista Amazônica**, v. VI, n.º 2, 2018.

*GEOPOLÍTICA E A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA*

DE MEDEIROS, Rodrigo Augusto Lima. A ditadura de 1964 e o governo da natureza: a construção de uma Amazônia geopolítica, *Universitas Humanas*, Brasília, v. 12, n. 1-2, p. 41-58, jan./dez. 2015.

DE OLIVEIRA, Leandro Dias. A ideologia do desenvolvimento sustentável na reestruturação territorial da cidade de Volta Redonda/RJ. *Revista Fluminense de Geografia*, v. 3, 2007.

DE SOUZA, Matilde. Transamazônica: integrar para não entregar. **Nova Revista Amazônica**, v 7, 2020.

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

MARINHO, Nilza Lima; DIAS, Daniella Maria dos Santos. A influência da rodovia Transamazônica no processo de interligação entre a região nordeste e norte. <https://epg.unifesspa.edu.br/images/Artigos/NilzaLimaMarinho.pdf>

OLIVEIRA NETO, Thiago. Uma crítica e uma construção da abordagem sobre rodovias na Amazônia: o caso da BR-319. **Textos e debates**, n.32, pp. 75-90, 2019.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia Transamazônica: falência de um grande projeto geopolítico. **Revista Geonorte**, 2013, pp. 282-298.

SOUZA, Ana Paula Santos. O Desenvolvimento Socioambiental na Transamazônica: A trajetória de um discurso a muitas vozes. Dissertação em Agriculturas Amazônicas, UFPA, Belém, 2006.