

FRONTEIRA E RODOVIAS NA AMAZÔNIA

Thiago Oliveira Neto¹
Ricardo Jose Batista Nogueira²

Resumo

Este artigo busca elucidar pontos em discussão do projeto rodoviário nacional elaborado no século XX, que almejava interligar diversos pontos da região amazônica. Nesse contexto, destacaram-se aspectos históricos e geopolíticos das ações do Estado, referentes à construção de grandes vias de circulação, em destaque, a rodovia Perimetral Norte BR-210 e seu conjunto de vias de articulação.

Palavras-chaves: fronteira, rodovia, geopolítica.

Resumen

Este artículo tiene como objetivo aclarar los puntos en la discusión del proyecto nacional de carreteras desarrollada en el siglo XX, cuyo objetivo era unir diferentes partes de la región amazónica. En este contexto, se destacan los aspectos históricos y geopolíticos de las acciones del Estado, para la construcción de las principales rutas de tráfico, puesto de manifiesto la carretera norte del perímetro BR-210 y su conjunto de vías de articulación.

Keywords: frontera, carretera, geopolítica.

Introdução

As fronteiras políticas sempre fizeram parte de debates na esfera do Estado, seja pelo atrito com outros países ou pela necessidade de manter uma comunicação com essa porção territorial. A concepção da geopolítica clássica de interligar as diversas frações territoriais partia da necessidade que os Estados tinham de manter uma comunicação e circulação com as fronteiras, seja para defendê-las ou povoá-las.

Os objetos geográficos que permitem as comunicações, com destaque as linhas férreas e estradas carroçáveis, foram amplamente postos nos territórios em vários países, com destaque: Estados Unidos, antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas e França, atendendo objetivos tanto de ordem econômica, como o transporte de bens manufaturados e matéria-prima, quanto atendiam

¹ Graduado em Geografia pela UFAM em 2016, Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia 2017. E-mail: thiagoton91@live.com

² Professor do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia, doutor em Geografia Humana pela USP em 2002. E-mail: nogueiraricardo@uol.com

premissas estratégicas de segurança nacional, a rigor, o acesso a áreas antes isoladas e a fronteira política, representando a presença do Estado em seu território.

No Brasil, durante a primeira metade do século XX, foram gestados projetos de integração territorial, calcados na materialização de objetos geográficos, os quais, por sua vez, estabeleceram a interligação de diversas partes do país, inclusive a região amazônica. A dimensão continental do território brasileiro impunha tal ação.

Um dos projetos de circulação elaborado antes do governo militar (1964-1985) foi a Estrada de Ferro Equatorial, com 2.636 km, interligando Macapá no Amapá até São Gabriel da Cachoeira no Amazonas, esboçada no plano ferroviário de 1936. Outro foi o projeto rodoviário, datado de 1926, representando a malha pensada, construída na região norte do Brasil, a partir da década de 50, paralisada, contudo, desde 1977.

Nesse sentido, este artigo busca, também, destacar alguns apontamentos referentes à rodovia Perimetral Norte BR-210 e aos projetos de circulação, antecedentes ao governo militar e que apresentam vias de circulação na fronteira setentrional.

RODOVIAS NA FAIXA DE FRONTEIRA: UM PROJETO ANTERIOR A 1964

A construção de estradas pelos Estados Nacionais sempre tiveram objetivos estratégicos de controle e de defesa territorial e econômicos. Essas construções, porém, também foram objeto de outras organizações, anteriores à própria existência dos Estados Nacionais, como no Império Romano e no período do povo Inca, que habitava a cordilheira dos Andes, na América do Sul, onde construíram uma rede de estradas e caminhos interligando o que se denomina, atualmente, de Equador e Chile.

Sobre esse assunto, estudos apontam que:

Inventada a roda, passam a ocorrer mudanças constantes nos veículos, gerando a necessidade de abrir caminhos para seu deslocamento – as estradas. Os romanos construíram uma grande rede de estradas pavimentadas para movimentação de tropas, que eram utilizadas, em menor escala, por veículos particulares providos de rodas. A difusão delas sempre esteve ligada a interesses militares, e a necessidade de deslocamento rápido de tropas incentivou sua implantação, como mostram os avanços na construção de estradas na França, durante o século XIX, por

Napoleão, e nos regimes fascista e nazista, na Itália e Alemanha, respectivamente (SANTOS, 2002, p. 28).

Nesse contexto, nota-se que as infraestruturas de circulação possuem dois principais objetivos que justificaram sua construção: a necessidade de circulação de produtos, matéria-prima e a atividade de transporte de passageiros, isso numa perspectiva econômica; enquanto a outra assume o caráter de defesa do território, permitindo a circulação de militares e de tropas entre os lugares³.

No Brasil, as infraestruturas de transporte de grandes extensões para o fluxo de veículos foram implantadas maciçamente no decorrer do século XX, tendo dois objetivos, como foi exposto anteriormente, um geopolítico e outro geoeconômico. Na área geopolítica, foi construído no decorrer do processo de formação territorial do Brasil, e, em específico, da Amazônia brasileira, onde se observa aquisição do território que compõe o estado do Acre, mas, também, houve a perda territorial em Roraima na “Questão do Pirara”, e, ainda, disputa territorial no Amapá com a França. Esses três episódios ocorreram na fronteira amazônica, desprovida que estava de objetos geográficos que marcassem a presença do Estado naquelas frações territoriais, representado, esparsamente, pelos fortes, construídos nas margens dos principais rios.

Com esse panorama de disputas territoriais na fronteira da Amazônia, o projeto nacional do início do século XX almejava conectar uma parte da fronteira com outras regiões do país, facilitando o acesso a áreas inacessíveis⁴. Seguindo esse raciocínio, Reis (1965) aponta que, desde o processo histórico de ocupação da Amazônia, os estrangeiros tentaram realizar missões com o objetivo de se apossar de frações territoriais, lembrando que o advento demográfico, com o descompasso da produção de alimentos, ocasionaria uma “pressão” na região amazônica. Embora Reis tenha dado enorme contribuição aos estudos amazônicos, fica evidente aí uma concepção malthusiana, que já foi posta à criticada pela demografia.

³ Berthomier aponta que, na Idade Média, as estradas possuíam duas razões: uma para efetuar o transporte de produtos indispensáveis às atividades comerciais; outra de caráter religioso, com o deslocamento de peregrinos de um lugar para outro ou a visita de bispo etc. (1961).

⁴ “[...] a Estrada do Rio Branco. Parte de Manaus a Caracaraí e daí, pela estrada já construída, a Boa Vista, seguindo pelos campos até à margem esquerda do Tacutu, ligando-se às linhas inglesas que, de Demerara, vão a esse ponto. A Estrada das Guianas. Parte de Macapá, no Estado do Pará, segue pelos Campos Gerais até entroncar com a estrada do Rio Branco, tendo dois ramais, para Alenquer e Almerim, na margem esquerda do Amazonas” (SILVA, 1947, p. 86).

Vale ressaltar, ainda, que, desde a década de 20, os projetos de circulação almejavam também cercar ou permitir o acesso as fronteiras políticas, conforme ilustrado na Figura 1⁵.

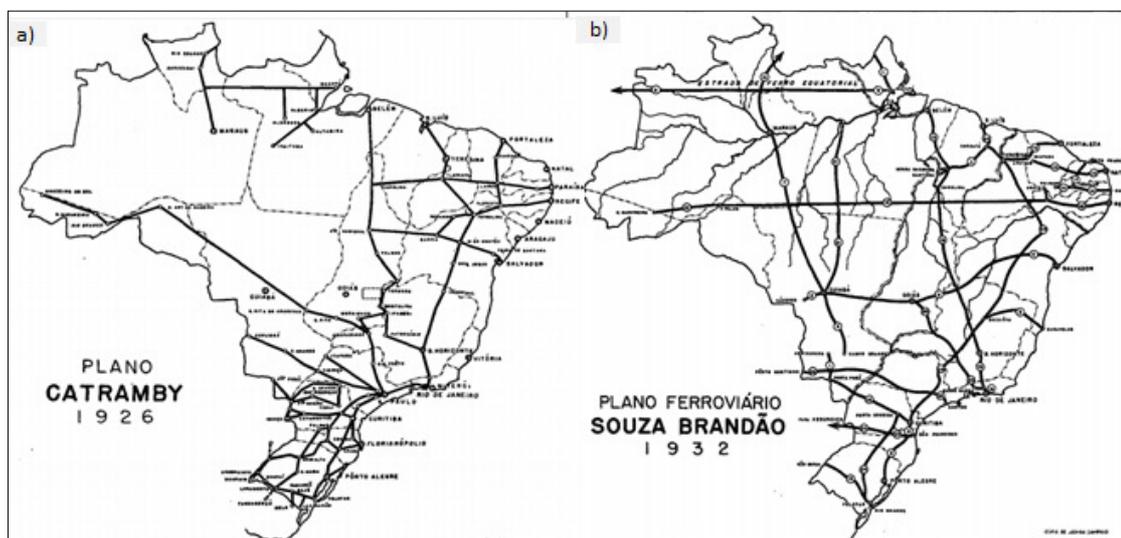


Figura 1. Planos de Integração: a) Plano Catramby de 1926, sendo possível ver alguns eixos que se assemelham ao traçado das rodovias construídas na década de 70 (SILVA, 1947, p. 85); b) Plano Ferroviário de 1932, sendo possível identificar o projeto de ligar Macapá a São Gabriel da Cachoeira pela Estrada de Ferro Equatorial (SILVA, 1947, p. 76).

Na época, com a posse recente do território que compôs o Acre, o projeto de interligar essas frações territoriais a outras regiões, além de representar a presença do Estado, marcava uma possível rota para aumentar a densidade demográfica, que, por sinal, desenvolveu-se no decorrer das décadas de 60, 70 e 80 com projetos do governo federal. A ligação entre Manaus e o estado de Roraima possuía um desvio para a fronteira com a Guiana ao invés de continuar até a fronteira com a Venezuela. Um dos motivos foi a perda territorial na “Questão do Pirara”, em decorrência da ausência de “brasileiros” naquela fronteira. A ligação do estado do Amapá, entre Macapá e o Oiapoque, construída na década de 40, visava permitir acesso a fronteira e povoá-la.

Dentro da concepção clássica de geopolítica, as fronteiras devem possuir aparatos que permitam garantir a segurança do território do Estado, conforme aponta Martin:

⁵ As imagens foram extraídas dos trabalhos do engenheiro Moacir Silva, que produziu vários trabalhos referentes aos transportes no Brasil, destacando inclusive “as rodovias e o seu papel na Segurança Nacional” (GONÇALVES, MIYAMOTO, 1993, p. 80). Em trabalho anterior de Oliveira Neto e Nogueira (2015a), foram expostos alguns projetos de integração abordados por Moacir Silva.

Só o estabelecimento de fronteiras relativamente seguras garante o mínimo de tranquilidade coletiva necessária para que o aparelho estatal possa se dedicar a outras atividades, como a construção de estradas e a canalização de recursos para o enriquecimento de regiões pouco desenvolvidas [...] as fronteiras se associam, portanto, ao momento original de formação dos Estados [...] (1992, p. 51).

A iniciativa para manter a unidade territorial foi esboçada, inicialmente, em mapas, demonstrando as linhas – rodovias - que interligariam os diversos lugares do país, enquanto outras redes, como as telecomunicações, tiveram um relevante papel, permitindo a difusão de valores simbólicos do Estado em todo o país.

Foi no “Estado Novo” que se iniciou a conformação estatal com a criação de órgãos de regulamentação e a edição dos planos de desenvolvimento, incluindo, nesse bojo, os planos de viação e de circulação rodoviária (COSTA, 1989), apesar de serem poucos os projetos executados em sua totalidade envolvendo os problemas regionais.

No Plano de Metas - 1957-1960, da gestão presidencial de Juscelino Kubistchek, privilegiou-se a construção de rodovias no Brasil, principalmente aquelas que interligariam a nova Capital federal – Brasília - às regiões e capitais brasileiras, sendo construídas duas rodovias interligando Brasília a Rio Branco, no Acre, e outra interligando a Capital à cidade de Belém, no Pará. Ressalta-se que, nesse momento, houve incentivo maciço à industrialização, com destaque para a fabricação de veículos automotores.

As ligações entre as regiões, tais como a Belém-Brasília, eram um “objetivo nacional desde o Império” (COSTA, 1989, p. 53), assim como outras ligações construídas durante o regime militar, a rigor, a rodovia BR-163 entre Santarém e Cuiabá, projetada desde 1844. A própria concepção de integração nacional e da unidade nacional era uma aspiração que remetia ao período imperial - 1822-1889 (COSTA, 1989).

Entre 1961 e 1967 havia o planejamento, em gabinete, das outras rodovias a serem construídas. A partir de 1968, diversos desses projetos começaram a ser colocados em prática, tais como: BR-319 Manaus-Porto Velho; BR-174 Manaus-Boa Vista-Pacaraima. E, a partir de 1970: BR-401 Boa Vista-Bonfim; BR-230 Cabedelo-Lábrea; BR-163 Cuiabá-Fronteira com o Suriname, BR-210 Perimetral Norte e demais ligações rodoviárias, que entrecortariam toda a região amazônica, reduzindo as frações territoriais sem acesso rodoviário.

Uma das rodovias projetada e construída parcialmente foi a grande Perimetral Norte, que englobava um conjunto de rodovias federais na faixa de fronteira setentrional, com o intuito de permitir a mobilidade de tropas, “cercar” a fronteira e permitir acesso às reservas de recursos naturais, com destaque para as de minérios.

A construção de rodovias no Brasil, desde o início do século XX, permitia a ocupação das margens e o transporte porta a porta, de ponta a ponta, entre as fazendas de café e as cidades⁶. A partir da década de 60, esse mesmo princípio foi posto para justificar a construção na Amazônia, objetivando induzir o povoamento daquela região com o estabelecimento de fluxos migratórios e o assentamento dos migrantes em projetos de colonização nas margens das grandes rodovias federais numa região, considerada pelos militares, “despovoada” e inacessível. Para Costa:

Desse modo, as rodovias, mesmo que criticáveis do ponto de vista do custo de transportes que representam, quando comparadas às ferrovias e hidrovias, por exemplo, passaram a se constituir num instrumento privilegiado para a ‘conquista interna’ do território nacional (papel similar às ferrovias nos EUA em seu avanço para o oeste) (1989, p. 53).

O Estado almejava, naquele momento, “ser central em relação ao seu território”; daí a relevância da estrutura de circulação posta no espaço nacional (COSTA, 1989, p. 53), permitindo o estabelecimento da coesão interna e a interligação das denominadas “ilhas econômicas”.

Com esse panorama, o regime militar iniciava, na década de 70, o desenvolvimento de um dos maiores programas, para o qual foram destinados vultosos recursos, para a construção de grandes rodovias no Brasil, com destaque àquelas construídas na Amazônia. Inicialmente, eram apenas duas: BR-230 e BR-163, contudo, posteriormente, o programa englobou aquelas que começaram a ser construídas antes de 1970, além de outras que foram construídas no decorrer do Programa de Integração Nacional-PIN, tais como: a Perimetral Norte BR-210, e outras do eixo fronteiro, como: BR-307, prolongamento de 600 km da BR-163 de Alenquer PA até a fronteira com o Suriname na base militar de Tiriós, BR-413 Estirão do Equador, BR-411 Palmeiras do Javari, prolongamento da rodovia Transamazônica entre Lábrea e Benjamim Constant com mais de 600 km.

Esses traçados perpassariam a faixa de fronteira e simbolizariam uma “resposta” do Brasil aos países lindeiros, que aplicaram recursos financeiros na

⁶ As ferrovias paulistas construídas para drenar a produção agrícola.

construção de rodovias, como a Carretera Marginal de la Selva, que poderia exercer uma influência na Amazônia brasileira com o direcionamento dos fluxos econômicos e de pessoas para além da fronteira brasileira.

Sant'Anna expõe os objetivos da construção dessa rodovia, expostos durante o início das obras em 1973.

A ideia de sua construção nasceu em consequência da implantação da rodovia Transamazônica. O objetivo pretendido com o empreendimento foi ocupar os imensos espaços vazios e o aproveitamento do potencial econômico da região e, ao mesmo tempo, interligar os terminais fluviais navegáveis dos afluentes do Rio Amazonas, no flanco norte da calha do grande rio (SANT'ANNA, 1998, p. 26).

Essa grande rodovia chama atenção pelo fato de não interligar nenhum centro político ou econômico de decisão nacional ou mesmo regional, apesar de o plano original demonstrar a ligação das capitais estaduais de Boa Vista-RR e Macapá-AP, que, antes de 1973, possuíam pouca representação econômica e política em nível nacional. Esse apontamento reforça ainda mais o argumento de que esse projeto tinha cunho geopolítico e relevante, conforme o pensamento militar daquele momento, apoiado na doutrina de desenvolvimento e segurança nacional. Segundo Miyamoto “as décadas de 1960 e 1970 assinalaram um período em que as preocupações estiveram voltadas frequentemente para a segurança nacional e o fortalecimento do poder nacional” (1981, p. 82).

O discurso da época era marcado pela ideia de projetar a imagem de um país como potência mundial e “exercer efetivamente o poder de Estado” sobre o território (MIYAMOTO, 1993, p. 213), que apresentava “problemas” regionais, seja pela disparidade dos índices demográficos das regiões, pela ausência de conectividade e fluxos diversos, seja pela necessidade de projeção internacional. Sobre esse tema, Vlach aponta:

O contexto internacional, marcado pela Guerra Fria, e o nacional, marcado pela tendência de agravamento das diferenças socioeconômicas e regionais, permitem compreender porque o estudo dos ‘problemas brasileiros’ merece atenção especial na Escola Superior de Guerra.

Golbery do Couto e Silva considera que a segurança nacional se realiza apenas por meio do desenvolvimento econômico. Na medida em que uma política de isolamento é inviável, [...] [sendo necessária uma] política de expansão (2003, S/P).

Um dos principais teóricos da geopolítica brasileira e da Escola Superior de Guerra da década de 70 foi Golbery do Couto e Silva (GONÇALVES, MIYAMOTO, 1993), o qual destacou, em seus ensinamentos, a necessidade de “inundar de civilização a hileia amazônica”. Diante dessa e outras constatações, nessa década, com o objetivo de construir e concluir diversas rodovias, foi posto em prática o PIN, constituindo um sistema de transporte que permitiu o deslocamento de migrantes, conforme aponta Sawyer:

Um sistema de transportes que ligue a fronteira aos centros urbanos e industriais é condição necessária para que os migrantes à fronteira participem do mercado de produtos primários [...]. Em décadas recentes, tais ligações foram estabelecidas mediante a construção de rodovias, substituindo-se, em grande medida, o tradicional sistema de transporte fluvial [...] O eixo mais importante foi a Belém-Brasília, cuja função real foi ligar Belém a São Paulo. A Brasília-Acre, também iniciada no governo Kubitschek, articulou um eixo oeste. Eram verdadeiras rodovias de penetração, exercendo a função de ligação acima mencionada, de maneira a favorecer a ocupação econômica e demográfica de vastas áreas.

Cabe observar, ainda, que as estradas em áreas de fronteira são construídas por diferentes motivos, nem sempre relacionados aos efeitos que possam surtir na fronteira [...] [algumas rodovias] construídas principalmente para formar ligações inter-regionais; a ocupação que ocorreu ao longo dessas vias eram mais consequência do que objetivo. A Transamazônica [...] assim como a Perimetral Norte se justificaram em termos de segurança nacional (SAWYER, 1981, p. 12).

A construção da rodovia BR-210 e as demais vias de circulação do grande projeto de cercar a fronteira, foram iniciadas em Porto Grande (AP), em 29 de julho de 1973 (Fig. 2), por meio de um “projeto [que] buscava criar um sistema articulado e conectado com diversas rodovias no Brasil e com outros países fronteiriços” (OLIVEIRA NETO, 2015, p. 129). Esse projeto deveria interligar cidades e vilas situadas na faixa de fronteira e entrecortar depósitos de reservas de recursos naturais, tais como minérios, dentre os quais: Nióbio e Ouro.

que parte desses imigrantes se deslocassem até os projetos de assentamentos situados em Roraima (SANTOS, 2010).

As tentativas de criar um dinamismo econômico na faixa de fronteira setentrional concentraram-se no trecho rodoviário construído em Roraima, com a instituição de assentamentos do INCRA e a formação de cidades ao longo do eixo da BR-210. Por outro lado, na porção oeste de Caracaraí, um trecho de mais de 400 km foi desmatado até o rio Paduari, adentrando em terras ocupadas pelos Yanomami, ação que “[...] provocou uma série de epidemias, diminuindo a população de vários grupos por onde ela incidiu [...]” (NILSSON, 2008, p. 27). Ou seja, a efetivação dos programas de desenvolvimento trouxe consigo a introdução de doenças em decorrência da construção e da presença de atividade garimpeira ilegal na extração de ouro (MORAES et al, 1979; BIGIO, 2007).

A principal dessas foi a Perimetral Norte (BR-210), hoje desativada em todo esse trecho [entre os km 50-400], mas que provocou uma série de epidemias, diminuindo a população de vários grupos por onde ela incidiu. Ao final do período militar, com a instauração da ‘Nova República’, ainda sob eleições indiretas, ocorreu o evento mais trágico, o da invasão garimpeira, entre 1986 e 1993 (NILSSON, 2008, p. 27).

De acordo com Silva (2015), o subgrupo yawaripë, “que habitam próximo ao Rio Ajarani, município de Caracaraí, estado de Roraima [...] foi severamente alterado com a intrusão de objetos técnicos em seu território, materializados na construção da BR-210 – Rodovia Perimetral Norte” (SILVA, 2015, p. 22). Em decorrência dos inúmeros problemas ocasionados pela construção desse trecho da rodovia, a oeste da cidade de Caracaraí, ficou estabelecida a demarcação da terra indígena dos Yanomamis⁷, com um total de 9.664.975 hectares.

Enquanto atores econômicos, ligados ao agronegócio e à indústria, ou a sociedade civil realizavam ações para a conclusão de rodovias construídas e deterioradas, poucas manifestações ou cobranças jurídicas foram realizadas para construção de algum trecho da rodovia BR-210. Em Roraima, alguns agricultores apontaram que a construção de mais de 650 km entre Caroebe–RR- até Santarém-PA propiciaria vantagem no escoamento da produção e na aquisição de insumos

⁷ “Esses empecilhos dentro da área indígena causaram forte repercussão na mídia nacional e internacional, culminando com a homologação da demarcação administrativa da Terra Indígena Yanomami em 25 de maio de 1992, pelo presidente Fernando Collor” (OLIVEIRA NETO, NOGUEIRA, 2015b, p. 33).

agrícolas. Outro trecho já da BR-307, que liga a cidade de São Gabriel da Cachoeira até o distrito de Cucuí, com 205 km, na faixa de fronteira também foi alvo de “pressões” do Exército em decorrência da posição estratégica do objeto e sua intrafegabilidade, impedindo o deslocamento de viaturas via terrestre.

Numa outra parte da Amazônia, atores locais reivindicam, ainda hoje, melhorias da rodovia BR-307 entre as cidades de Atalaia do Norte e Benjamim Constant, com 28 km⁸ e entre São Gabriel da Cachoeira e Cucuí, com 205 km⁹.

Com a suspensão das obras em 1977, diversas frentes de obras foram totalmente paralisadas, e diversos trechos do conjunto de rodovias da Perimetral Norte ficaram sem conexão com cidades e povoados. Alguns trechos, inclusive, ficaram isolados, como os 221 km da BR-163 na margem esquerda do rio Amazonas. No total, somam-se 780,7 km de caminhos de serviço e desmatamento abertos na floresta, que foram abandonados ou não possuem trafegabilidade (Quadro 1).

Quadro 1: Caminhos de serviços e trechos rodoviários abandonados na Amazônia referentes ao projeto Grande Perimetral Norte.

Km	N***	Lat*	Long*	Lat**	Long**	Estado
33	BR-307	6°53'51.74"S	73° 5'43.78"O	7° 9'43.27"S	73° 7'24.44"O	AM
18	BR-230	4°23'46.65"S	70° 1'42.01"O	4°30'32.87"S	70° 2'37.84"O	AM
20	BR-210	0°14'15.28"N	66°39'22.62"O	0°10'15.09"N	66°29'53.60"O	AM
29, 2	BR-210	0°19'24.87"N	67°34'30.85"O	0°19'44.56"N	67°19'6.91"O	AM
400	BR-210	0°42'37.35"N	64°40'25.01"O	2° 0'34.00"N	61°27'2.21"O	RR/AM
16	BR-210	0°38'25.86"N	56°52'7.51"O	0°44'32.28"N	56°46'43.41"O	PA
221	BR-163	0°39'23.17"N	56°51'2.69"O	1° 5'14.99"S	57° 2'51.09"O	PA
43, 5	BR-210	1°11'5.12"N	52°46'39.99"O	1° 4'5.37"N	52°29'20.09"O	AP

* Início; **fim; N*** Nomenclatura.

⁸ JamboVerde. Representantes de Atalaia do Norte pedem apoio na recuperação da BR-307. <<http://jamboverde.blogspot.com.br/2017/03/representantes-de-atalaia-do-norte.html>> Acesso em 10 de mar. de 2017.

⁹ Atoleiros dificultam circulação de veículos na BR-307, no Amazonas. <http://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2017/03/atoleiros-dificultam-trafego-de-veiculos-na-br-307-no-amazonas.html>

Fonte: Elaborado pelos autores com dados obtido das imagens de satélite, disponíveis no software Google Earth, de 1984-2016. As coordenadas são dos pontos de início e fim do trecho rodoviário.

A porção territorial entrecortada pela rodovia evitaria que continuassem existindo os fundos territoriais de grande extensão, sem conexão ao sistema viário nacional. No mapa a seguir (Fig. 3) estão representadas duas parcelas da Amazônia brasileira, situadas na faixa de fronteira e sem acesso rodoviário: uma englobando as montanhas do Tumucumaque, no Norte dos estados do Pará e Amapá; a outra encontra-se no Amazonas e parte Oeste do estado de Roraima. Essas duas enormes frações territoriais possuem juntas uma área superior a 1.200.000 km², abrigando povos indígenas, espécies variadas de fauna e flora, cidades, vilas e comunidades ribeirinhas e os pelotões especiais de fronteira, e mais de 5.000 km de fronteiras.

Do ponto de vista estratégico de uma geopolítica clássica, a construção de uma rodovia interligando a cidade de Cruzeiro do Sul à base de Estirão do Equador e a Genaro Herrera a Iquitos direcionaria os fluxos ao Brasil, aumentando a influência brasileira na Amazônia peruana.

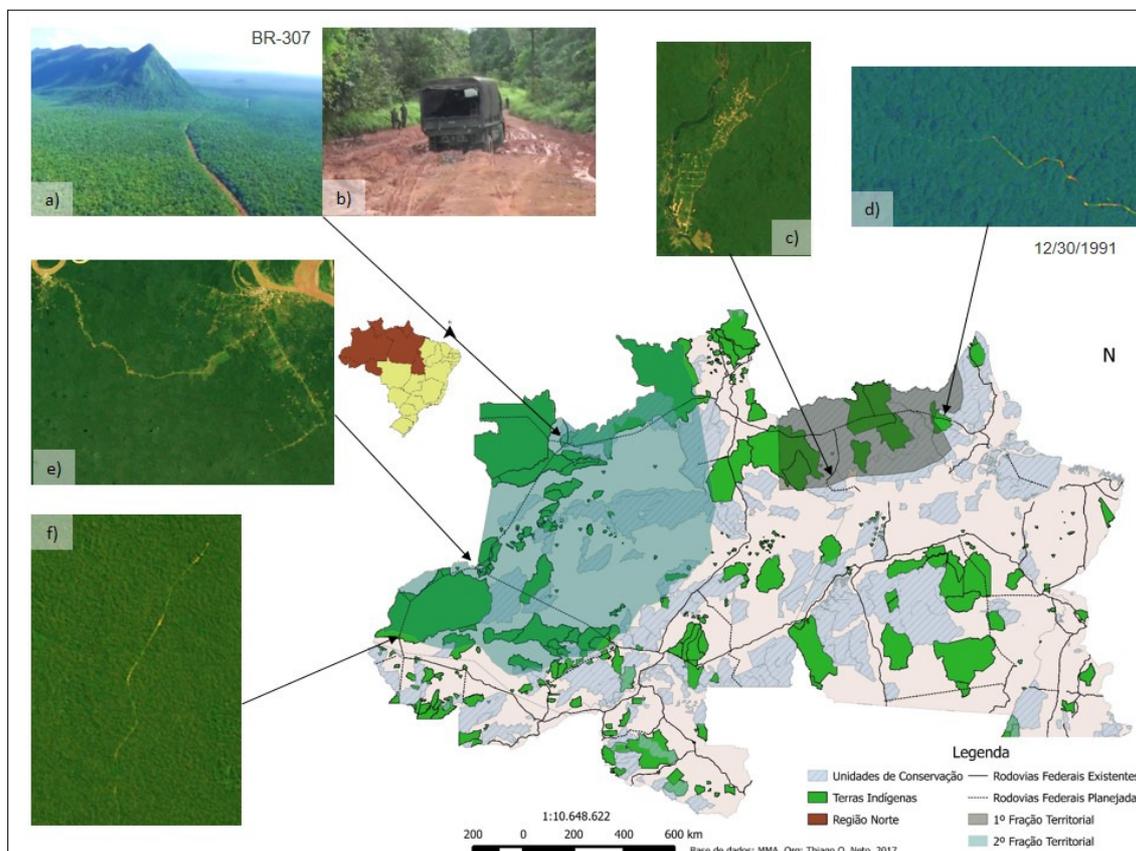


Figura 3. Mapa demonstrando as frações territoriais sem conexão rodoviária na Amazônia brasileira, somando, aproximadamente, 240.000 km² entre o Pará e Amapá e 1.000.000 km² entre Roraima e

Amazonas. No mosaico: a) e b) rodovia BR-307 (G1, 2017); c) trecho da BR-163 nas margens do rio Trombetas (Imagem de 30/12/1987 Google Earth); d) BR-210 no Amapá (Imagem de 30/12/1991); e) BR-307 e BR-230 em Benjamim Constant e Atalaia do Norte (Imagem do Google Earth 30/12/1999); f) BR-307 no Amazonas próximo do Estado do Acre e da cidade de Cruzeiro do Sul (Imagem de 30/12/1985 do Google Earth). Software Q. Gis 2.1. e PowerPoint 2010.
Fonte: Organizado por Thiago O. Neto.

Essas duas frações são, atualmente, entrecortadas pelos limites de unidades de conservação e terras indígenas ao longo do traçado da BR-210 e BR-307, o que inviabiliza a possível retomada da construção rodoviária. A rigor, a própria constituição desses limites jurídicos com fins de preservação tinha no seu propósito barrar a expansão das obras rodoviárias em determinadas áreas da Amazônia. Outra finalidade da criação do mosaico de UC's e TI's na faixa de fronteira setentrional era barrar e coibir as práticas de exploração de recursos naturais, tais como garimpos ilegais e extração de madeira.

Apesar de o trecho da BR-307, entre as cidades de Benjamim Constant e Cruzeiro do Sul, não ter sido concluído, existem relatos de pessoas que se deslocaram entre as respectivas cidades utilizando trechos abertos na floresta e trilhas¹⁰. Pelo traçado original, esse percurso é de, aproximadamente, 560 km, sendo abertos apenas 116 km no sentido Cruzeiro do Sul-Benjamim Constant e 26 km entre Atalaia e Benjamim Constant e 18 km da Transamazônica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um dos projetos do governo federal para a região amazônica foi a construção de um conjunto de rodovias da Grande Perimetral Norte que não chegou a ser concluída, mas tinha um caráter geopolítico referente à possibilidade de cercar a fronteira norte do Brasil e induzir fluxos migratórios e atividades econômicas naquela faixa. A suspensão das obras ocorreu em 1977, após a redução dos investimentos do governo federal no modal rodoviário, em decorrência da crise do petróleo.

A construção de trechos, com destaque a rodovia BR-210 no estado de Roraima, ocasionou empecilhos aos povos indígenas, resultando na morte de integrantes yanomamis. O projeto rodoviário foi amplamente questionado no Brasil e no exterior, principalmente, com referência às consequências socioambientais e

¹⁰ Essa informação foi obtida durante uma viagem realizada por Thiago Neto, entre os dias 13-20 de janeiro de 2017, como atividade do projeto: Estruturas militares na trílice fronteira Brasil-Peru-Colômbia, em que alguns moradores da cidade de Tabatinga relataram essas ocorrências.

quanto à intrusão de atividade garimpeira após a divulgação dos trabalhos de aerolevantamentos no final da década de 70, mostrando, para aqueles que tinham interesse, a existência de recursos minerais nas terras ocupadas pelos indígenas.

No passado, o governo federal buscou criar uma infraestrutura de circulação e destinar terras para colonização; e, a partir da década de 80, passou a instituir frações territoriais –UC's e TI's com o objetivo de preservação da floresta e de povos indígenas.

No ano de 2015, foi divulgado pelo presidente da Colômbia Juan Manuel Santos um audacioso projeto, visando a implantação de um corredor ambiental que engloba as duas maiores frações territoriais da Amazônia sem acesso rodoviário com o país. O Triplo A – Andino, Amazonas e Atlântico - com 135 milhões de hectares, é um projeto com fins de preservação, envolvendo a faixa de fronteira brasileira, já possuidora, em quase toda sua extensão setentrional, de mecanismos jurídicos e delimitações que visam a proteção da biodiversidade e de povos indígenas.

O Programa de Aceleração do Crescimento-PAC e a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana-IIRSA não possuem, em suas respectivas agendas de projetos, intenções de investimento em obras rodoviárias na faixa de fronteira do Brasil, onde foram projetadas as BR-210 e BR-307, prevendo aplicação de recursos apenas em eixos concluídos, tais como: BR-174 e BR-317.

Esse contexto, demonstra a total falência desse projeto geopolítico para cercar a fronteira setentrional.

REFERÊNCIAS

BERTHOMIER, Jeanne. As estradas. São Paulo: DIFEL, 1961.

BIGIO, Elias dos Santos. Programa (s) de índios (s) falas, contradições, ações interinstitucionais e representações sobre índios no Brasil e na Venezuela (1960-1992). Tese de doutorado do Programa de Pós-Graduação em História pela Universidade de Brasília. 2007. 401 p.

BRASIL. Sistema de Informação do Arquivo Nacional. Disponível em: <http://sian.an.gov.br/sianex/Consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?v_CodReferencia_id=1371422&v_aba=1> Acesso em: 05 de mar. de 2017.

COSTA, Wanderley Messias da. O Estado e as políticas territoriais no Brasil. 2. ed. São Paulo: Contexto, 1989.

GONÇALVES, Williams da Silva; MIYAMOTO, Shiguenoli. Os militares na política externa brasileira: 1964-1984. *Estudos Históricos*, v. 6, n. 12, 1993, pp. 211-246.

G1. Atoleiros dificultam circulação de veículos na BR-307, no Amazonas. Disponível em: <<http://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2017/03/atoleiros-dificultam-trafego-de-veiculos-na-br-307-no-amazonas.html>> Acesso em: 18 de mar. de 2017.

IBGE. Foto tirada a cerca de 25 km para oeste da junção com a BR - 174 (Manaus - Caracará). 1978. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=42271>> Acesso em: 21 de fev. de 2017a.

IBGE. Trecho da BR - 307 (Perimetral Norte) e perfil da mata a 25 km ao norte de Cruzeiro do Sul (AC) 1974. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46515>> Acesso em: 21 de fev. de 2017b.

MARTIN, André Roberto. *Fronteira e Nações*. São Paulo: Contexto, 1992.

MIYAMOTO, Shiguenoli. Os estudos geopolíticos no Brasil: uma contribuição para sua avaliação. *Perspectivas*, V. 4, 1981, pp. 75-92.

MORAES, Mário A. P.; SHELLEY, Antonio J.; CALHEIROS, Lélío B. Pesquisa sobre oncocerose na rodovia Perimetral Norte – BR-210 (Trecho Caracará- Rio Demini) *Revista Brasileira de Malariologia e doenças tropicais*. Brasília. XXXI, 1979, pp. 29-34.

NILSSON, Maurice Seiji Tomioka. *Organização indígena Yanomami: das ameaças ao seu território à representação política numa sociedade sem Estado*. Agrária, São Paulo, n. 9, pp. 25-43, 2008.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. Geopolítica e Rodovias na Amazônia: Um debate necessário. *Revista Geopolítica*, v. 6, n. 2, pp. 166-186, 2015a.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. Rodovias na Amazônia: o projeto de entrecortar o território através da Perimetral Norte BR-210. *Examãpaku*, v. 8, n. 3, pp. 24-39, 2015b.

SANTOS, João Almeida. História do transporte rodoviário. *Revista Ibero-Americana de Estratégia*, v. 1, n. 1, p. 27-32, 2002. <http://www.revistaiberoamericana.org/ojs/index.php/ibero/article/view/10/1386>

SANTOS, Maria José dos. Tecendo a história: indícios do surgimento da luta dos movimentos sociais do campo em Roraima. *Textos&Debates*, Boa Vista, n.18, p. 113-128, 2010.

SAN'ANNA, José Alex. *Rede Básica de Transportes da Amazônia*. Brasília: IPEA, 1998.

SAWYER, Donald R. *Ocupação e desocupação da fronteira agrícola no Brasil: ensaio de interpretação estruturação e espacial*. CEPAL, 04/11/1981. Disponível em: <<http://archivo.cepal.org/rep/1981/S8102611.pdf>> Acesso em: 15 de mar. de 2017.

SILVA, Cintia dos Santos Pereira da. Os Yawaripë Yanomami: da intrusão da rodovia Perimetral Norte aos processos de resistência dos povos da floresta. Mestrado em geografia, Unicamp. Campinas, 2015.

SILVA, Moacir. Expansão dos Transportes Interiores. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE. v. 09. n. 03, p. 57-102, out/ dez, 1947.

VLACH, Vânia Rubia Farias. Estudo preliminar acerca dos geopolíticos militares brasileiros. Terra Brasilis, v. 3, n. 4, 2003.

1º BEC. Acervo. Disponível em:
<http://www.1bec.eb.mil.br/obras/acervo/obras_rodoviaras/becnst1_obras_odo.htm
> Acesso em: 03 de mar. de 2017.