



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E CULTURA NA AMAZÔNIA

ROZANA CORREA SANTOS

SEGURANÇA NACIONAL E DESENVOLVIMENTO:
A POLÍTICA RODOVIÁRIA NA AMAZÔNIA (1964-1985)

MANAUS - AM

2023

ROZANA CORREA SANTOS

SEGURANÇA NACIONAL E DESENVOLVIMENTO:
A POLÍTICA RODOVIÁRIA NA AMAZÔNIA (1964-1985)

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para a obtenção do título de mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia.

Orientador: Prof. Dr. Odenei de Souza Ribeiro

Linha de Pesquisa: Redes, Processos e Formas de Conhecimentos.

MANAUS - AM

2023

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

S237s Santos, Rozana Correa
Segurança nacional e desenvolvimento: a política rodoviária na
Amazônia (1964–1985) / Rozana Correa Santos. 2023
139 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Odenei de Souza Ribeiro
Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) -
Universidade Federal do Amazonas.

1. Segurança nacional. 2. Desenvolvimento. 3. Amazônia. 4.
Rodovias. 5. Integração nacional. I. Ribeiro, Odenei de Souza. II.
Universidade Federal do Amazonas III. Título

ROZANA CORREA SANTOS

SEGURANÇA NACIONAL E DESENVOLVIMENTO:
A POLÍTICA RODOVIÁRIA NA AMAZÔNIA (1964-1985)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, do Instituto de Filosofia Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Amazonas, como requisito para a obtenção do grau de mestre.

Aprovada em 13/01/2023

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Odenei de Souza Ribeiro
Orientador/Presidente

Prof. Dr. Gláucio Campos Gomes de Matos
Membro interno – UFAM

Prof. Dr. Nilton Paulo Ponciano
Membro externo – IFAM

DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho à minha mãe, Maria Claudia.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me ajudar a superar todas as adversidades que enfrentei durante a realização desse trabalho. Sem Ele não teria conseguido.

A minha mãe, Sra. Maria Cláudia, deixo aqui meus agradecimentos, pois ela me auxiliou de todas as formas que estavam ao seu alcance durante o mestrado. Mãe solo, mesmo com suas limitações, sempre me incentivou em meus estudos. Já enfrentamos várias barreiras, desde minha infância quando morávamos em uma casa humilde com poucos recursos. Estudante de escola pública e a primeira pessoa da família a concluir o ensino superior, minhas conquistas não são apenas minhas, mas também de minha mãe.

Agradeço ao meu orientador Professor Odenei de Souza Ribeiro por sua compreensão e paciência durante o processo de construção da dissertação. Trabalhando juntos desde a graduação em Ciências Sociais, quando da elaboração do Trabalho de Conclusão de Curso. As reflexões dessa pesquisa contribuíram para chegarmos até aqui.

A Professora Mariana Viera Galuch meus agradecimentos por revisar meu projeto de seleção de mestrado e por orientar meu PIBIC na graduação em Ciências Sociais, fato este que essencial na minha trajetória acadêmica.

Ao Professor Marcelo da Silveira Rodrigues por ter me presenteado com seu livro sobre a BR-319 no ano de 2018. Essa obra esteve comigo durante o desenvolvimento desse trabalho. Agradeço também os conselhos referentes ao projeto para a seleção de mestrado.

Os laços de solidariedade também são importantes na vida acadêmica. Por isso agradeço aos amigos Gabriela, Tayná e João Alexandre por terem me apoiado durante o processo. Vocês são presentes que o curso de Ciências Sociais me concedeu.

Ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia e aos professores do mesmo, pois me proporcionaram crescimento intelectual durante minha jornada.

Agradeço a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM) pela bolsa concedida para a realização dessa pesquisa. Ela foi um instrumento essencial para a realização desse trabalho.

EPÍGRAFE

Não, não é fácil escrever. É duro como quebrar rochas. Mas voam faíscas e lascas como aços espelhados.

Clarice Lispector

SANTOS, Rozana Correa. **Segurança Nacional e Desenvolvimento**: a política rodoviária na Amazônia (1964–1985). 2023. 139 f. Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia). Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2023.

RESUMO

A presente pesquisa investigou a política rodoviária implantada na Amazônia durante a Ditadura Militar, buscando esclarecer a lógica da estratégia governamental. Essa estratégia estava vinculada às maneiras de interpretar os problemas nacionais e regionais, levando a termo possíveis soluções. Quanto à orientação metodológica, nosso estudo foi de caráter exploratório e bibliográfico. O trabalho constituiu-se de três etapas: na primeira, nos ocupamos em contextualizar intervenções federais na região amazônica a partir da década de 1930, ressaltando os governos de Getúlio Vargas e de Juscelino Kubitschek, salientando a abertura das rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre. No segundo momento da pesquisa, discorremos a respeito da relação entre a Ditadura Militar e a Doutrina de Segurança Nacional, a *Operação Amazônia* e a abertura das estradas BR-230 (Transamazônica), BR-163 (Cuiabá-Santarém), BR-319 (Manaus-Porto Velho) e BR-174 (Manaus-Boa Vista). Na terceira etapa do trabalho apresentamos os resultados da política de transporte executada na Amazônia entre 1964 e 1985. Dentre eles, evidenciamos acessibilidade, desmatamento, aumento demográfico e ocupação no entorno das estradas. Atualmente, as rodovias presentes na região representam um papel estratégico na economia do país em virtude do escoamento da produção de grãos.

Palavras-chaves: Segurança Nacional; Desenvolvimento; Amazônia; Rodovias; Integração Nacional.

SANTOS, Rozana Correa. **Segurança Nacional e Desenvolvimento**: a política rodoviária na Amazônia (1964-1985). 2023. 139 f. Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia). Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2023.

ABSTRACT

This research investigated the road policy implemented in the Amazon during the Military Dictatorship, seeking to clarify the logic of the government strategy. It was linked to the ways of interpreting national and regional problems, leading to possible solutions. As for the methodological orientation, our study was exploratory and bibliographic in nature. The work consisted of three stages: in the first, we were concerned with contextualizing federal interventions in the Amazon region from the 1930s onwards, highlighting the governments of Getúlio Vargas and Juscelino Kubitschek, emphasizing the opening of the Belém-Brasília and Brasília-Brasília highways. Acre. In the second moment of the research, we discussed the relationship between the Military Dictatorship and the National Security Doctrine, the Amazon Operation and the opening of the BR-230 (Transamazônica), BR-163 (Cuiabá-Santarém), BR-319 (Manaus-Porto Velho) and BR-174 (Manaus-Boa Vista). In the third stage of the work, we present the results of the transport policy implemented in the Amazon between 1964 and 1985. Among them, we highlight accessibility, deforestation, population growth and occupation around the roads. Currently, the highways present in the region play a strategic role in the country's economy due to the flow of grain production.

Keywords: National Security; Development; Amazon; Highways; National Integration.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Batalha da Borracha.....	38
Figura 2 - Eixos do Plano Rodoviário (1944).....	40
Figura 3 - Mapa do Plano Rodoviário Nacional	41
Figura 4 - Estradas de rodagem: expansão entre 1957 e 1964.....	50
Figura 5 - Obras na Belém-Brasília	52
Figura 6 - Obras na rodovia Acre-Brasília.....	55
Figura 7 - Esquema: Segurança Nacional	72
Figura 8 - Esquema: Planejamento de Segurança Nacional	73
Figura 9 - Mapa: Manobra de Integração Nacional.....	78
Figura 10 - Esquema: Centros de Poder Sul-Americanos	81
Figura 11 - Mapa do Programa de Integração Nacional.....	85
Figura 12 - Mapa: Ampliação do Programa de Integração Nacional	86
Figura 13 - Programas Especiais.....	88
Figura 14 - Mapa da Transamazônica	90
Figura 15 - Mosaico Transamazônica.....	91
Figura 16 - Construção da BR-163 entre Mato Grosso e Pará.....	92
Figura 17 - Mosaico Rodovia BR-174.....	95
Figura 18 - Mosaico BR-319.....	97
Figura 19 - Mapa dos Eixos de Integração Econômica.....	100
Figura 20 - Desmatamento em Porto Velho.....	104
Figura 21 - Queimadas em Apuí em 2022.....	105
Figura 22 - Migração e abertura de rodovias na região amazônica.....	108
Figura 23 - Mosaico BR-163.....	110
Figura 24 - Manutenção em trecho da BR-230 em Apuí (AM).....	111
Figura 25 - Transporte de Oxigênio pela BR-319	114
Figura 26 - Mosaico BR-174	115
Figura 27 - Elevação de trechos da BR-364 no rio Madeira	116
Figura 28 - Mapa do projeto de extensão da BR-364	118
Figura 29 - Trecho da BR-153 no perímetro urbano de Palmas (TO).....	119

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Intervenções federais na Amazônia (1930–1961)	59
Quadro 2 - Fases da Doutrina de Segurança Nacional	70
Quadro 3 - Conceitos da Segurança Nacional.....	71

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Crescimento Demográfico na Amazônia Legal (1960–1990)107

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADESG	Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra
ARPA	Áreas Protegidas da Amazônia
BASA	Banco da Amazônia S/A
BCB	Banco de Crédito da Borracha
CAEM	Centro de Altos Estudos Militares
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CONAB	Companhia Nacional de Abastecimento
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CPVEA	Comissão para a Valorização Econômica da Amazônia
DER/AM	Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DSN	Doutrina de Segurança Nacional
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental
END	Estratégia Nacional de Desenvolvimento
ENG	Escuela Nacional de Guerra
ENS	Estratégia Nacional de Segurança
ESG	Escola Superior de Guerra
EUCATUR	Empresa de ônibus União Cascavel
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
IBESP	Instituto Brasileiro de Economia, Sociologia e Política
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana
INCRA	Instituto Nacional da Colonização e Reforma Agrária
INPA	Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
ISEB	Instituto Superior de Estudos Brasileiros
ONA	Objetivos Nacionais Atuais
ONP	Objetivos Nacionais Permanentes
OPA	Operação Pan-Americana

PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PARJ	Projeto de Assentamento Rio Juma
PIN	Programa de Integração Nacional
PND	Política Nacional de Desenvolvimento
PNS	Política Nacional de Segurança
PRODES	Projeto de Estimativa do Desflorestamento da Amazônia
RIDA	Reunião de Incentivos ao Desenvolvimento da Amazônia
RODOBRÁS	Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília
SAVA	Superintendência do Abastecimento do Vale Amazônico
SEMTA	Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia
SNAPP	Serviço de Navegação e Administração dos Portos do Pará
SNI	Serviço Nacional de Informação
SPVEA	Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
TUP	Terminal Graneleiro de Itacoatiara
UC	Unidades de Conservação
ZFM	Zona Franca de Manaus

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 “PRECISA TRANSFORMA-SE EM EXPLORAÇÃO RACIONAL”: AS INTERVENÇÕES FEDERAIS NA AMAZÔNIA A PARTIR DE 1930	22
2.1 O PRIMEIRO GOVERNO VARGAS E AS POLÍTICAS PARA A AMAZÔNIA (1930–1945).....	24
2.1.1 O SETOR DE TRANSPORTE NO GOVERNO VARGAS.....	25
2.1.2 A IDEOLOGIA DO ESTADO NOVO E A AMAZÔNIA.....	26
2.1.3 A QUESTÃO REGIONAL: O <i>PENSAMENTO DA TERRA</i>	27
2.2 AS INTERVENÇÕES DO GOVERNO VARGAS	31
2.2.1 O PROGRAMA MARCHA PARA O OESTE (1938).....	31
2.2.2 O DISCURSO DO RIO AMAZONAS (1940).....	34
2.2.3 PLANO DE SANEAMENTO DA AMAZÔNIA (1941).....	36
2.2.4 A BATALHA DA BORRACHA (1942)	37
2.2.5 O PROJETO DE TRÊS RODOVIAS NA AMAZÔNIA (1944).....	39
2.3 O NACIONAL-DESENVOLVIMENTISMO.....	43
2.4 PERÍODO DEMOCRÁTICO (1946–1955)	45
2.4.1 O PLANEJAMENTO REGIONAL: A SPVEA	46
2.5 O GOVERNO JK.....	47
2.5.1 O SETOR DE TRANSPORTES NO GOVERNO JK.....	48
2.5.2 A BELÉM-BRASÍLIA.....	51
2.5.3 A BRASÍLIA-ACRE	53
2.5.4 A MANAUS-PORTO VELHO.....	58
3 SEGURANÇA E DESENVOLVIMENTO: A POLÍTICA RODOVIÁRIA NA AMAZÔNIA	60
3.1 A DOCTRINA DE SEGURANÇA NACIONAL.....	62
3.1.1 ORIGENS DA DOCTRINA: A ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA.....	64
3.1.2 A ESG NO GOVERNO	67
3.1.3 ELEMENTOS DA DOCTRINA.....	68
3.1.4 SEGURANÇA NACIONAL.....	72
3.1.5 DESENVOLVIMENTO	74

3.2 A INTEGRAÇÃO NACIONAL.....	75
3.3 OPERAÇÃO AMAZÔNIA	83
3.4 PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL — PIN.....	84
3.4.1 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	87
3.4.2 A POLÍTICA DE COLONIZAÇÃO	89
3.5 BR-230 (TRANSAMAZÔNICA).....	89
3.6 BR-163 (CUIABÁ-SANTARÉM).....	92
3.7 BR-174 (MANAUS-BOA VISTA).....	93
3.8 BR-319 (MANAUS-PORTO VELHO).....	96
4 RESULTADOS DA POLÍTICA RODOVIÁRIA NA AMAZÔNIA.....	99
4.1 ACESSIBILIDADE	101
4.2 DESMATAMENTO.....	103
4.3 OCUPAÇÃO NO ENTORNO DAS RODOVIAS	106
4.4 CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO	106
4.5 ATUALIDADE DAS RODOVIAS	108
4.5.1 BR-163 (CUIABÁ-SANTARÉM).....	109
4.5.2 BR-230 (TRANSAMAZÔNICA).....	110
4.5.3 BR-319 (MANAUS-PORTO VELHO).....	112
4.5.4 BR-174 (MANAUS-BOA VISTA).....	114
4.5.5 BR-364 (CUIABÁ-PORTO VELHO-ACRE).....	116
4.5.6 BR-153 (BELÉM-BRASÍLIA).....	119
CONSIDERAÇÕES FINAS	122
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	124

1 INTRODUÇÃO

A Amazônia é um objeto de estudo desafiador. Compreender os processos socioculturais e políticos em torno da região é um exercício analítico que requer fôlego intelectual de um pesquisador. Euclides da Cunha, ao discorrer sobre a literatura científica amazônica, argumenta que a mesma “é surpreendente, preciosíssima, desconexa. Quem quer que se abalance a deletreá-la, ficará, ao cabo desse esforço, bem pouco além do limiar de um mundo maravilhoso” (CUNHA, 2019 [1909], p. 41).

Representando um papel estratégico em nível nacional e global, as disputas em torno da região amazônica envolvem interesses diversos. Ambientalistas, governo e grupos econômicos apresentam seu ponto de vista a respeito das atividades e processos executados na área. No entanto, os debates atuais são frutos de intervenções realizadas na região há décadas. Por isso, neste estudo nos ocupamos em investigar a política rodoviária executada na Amazônia entre os anos 1964 e 1985, explanando os motivos, as transformações e os resultados da implantação das rodovias.

A Amazônia se faz presente em minha trajetória acadêmica desde a graduação em Ciências Sociais. Ao me deparar com os temas e os autores pela primeira vez, houve o surgimento de inquietação e curiosidade a respeito de como ações e interpretações são realizadas por atores sociais distantes da região e como os discursos se repetem e se disseminam atravessando séculos, como, por exemplo: integração nacional, ameaças internacionais, atraso econômico, “vazio demográfico”, isolamento, entre outros. A elaboração de Projeto de Iniciação Científica e Trabalho de Conclusão de Curso, tendo a Amazônia como objeto de estudo foram fundamentais, pois foi a partir dos mesmos que meu interesse por pesquisar sobre a Amazônia surgiu e se consolidou, ou seja, essas foram as minhas primeiras experiências com a pesquisa acadêmica, o início de uma trajetória e o laço com uma linha de pesquisa. Da mesma forma, ressalto a relevância de ser uma pesquisadora local.

O afunilamento do interesse por um tema de pesquisa específico é um dos momentos da construção intelectual. Diante disso, ao nos debruçarmos sobre a

política rodoviária implantada na Amazônia, procuramos compreendê-la inserida no projeto de desenvolvimento nacional. O problema de pesquisa dessa dissertação de mestrado investigou o porquê da intensificação de construção de estradas na Amazônia, procurando desvendar o que motivava a adoção de tal política, na lógica de intervenção do Estado Nacional na Amazônia.

Nosso estudo tem como recorte espacial a área da Amazônia Legal. Essa definição tem origem na Lei nº 1.806 de 06 de janeiro de 1953, abrangendo os sete estados da região norte — Amazonas, Pará, Roraima, Acre, Amapá, Rondônia e Tocantins, além de parte dos estados do Maranhão e Mato Grosso. Com cinco milhões de km², corresponde a 59% do território nacional (IPEA, 2008).

Em nosso referencial, utilizamos o aporte teórico de diversos autores. Euclides da Cunha (2019 [1909]) em seus escritos sobre a Amazônia, construiu uma interpretação original sobre a integração da região. Ao discorrer sobre o projeto da ferrovia Transacreana, o autor deu o início de um processo que se materializaria décadas depois.

Realizamos uma busca por dados históricos do panorama brasileiro a partir do primeiro governo Vargas, com base em Brum (2003 [1982]) e Ianni (1979[1971]). Para compreendermos o Estado Novo e sua relação com a Amazônia mobilizamos o instrumental analítico de Lucia Lippi de Oliveira (1982, 2008) e Maria Verônica Secreto (2007). Ângela Maria de Castro Gomes (1996) nos permitiu compreender a divulgação da ideologia do Estado Novo através da imprensa. Destaca-se a Revista Cultura Política – Revista Mensal de Estudos Brasileiros, que em sua primeira edição (1941) trouxe o *Discurso do Rio Amazonas*, pronunciado um ano antes em Manaus pelo então Presidente Getúlio Vargas.

O programa Marcha para o Oeste de 1938, teve como contribuição intelectual do livro de Cassiano Ricardo, no qual ele discorria sobre os bandeirantes, a ocupação do interior do Brasil e a conquista do território. Segundo Velho (2009 [1974]), nessa etapa do governo Vargas, fica evidenciado a necessidade de ocupação de “espaços vazios”. Nesse sentido, Martins (2021 [1996]) e Bertha Becker (1990) chamam a atenção para o conceito de fronteira.

De acordo com Ribeiro (2015), Andrade (2010), Miranda (2013) e Secreto (2007), o *Discurso* é um fato marcante da relação entre Estado Novo e a Amazônia.

Pensadores locais como Araújo Lima, Djalma Batista, Leandro Tocantins e Arthur César Ferreira Reis eram interessados no reerguimento econômico da Amazônia. Suas produções intelectuais a partir da década de 1930 de acordo com Ribeiro (2015) fomentavam as discussões em torno de retirar a Amazônia do limbo devido à decadência da borracha.

Em Guido Mantega (1984) e Bresser-Pereira (2004) compreendemos o nacional-desenvolvimentismo dos anos 1940 e 1950 e como estes tiveram reflexos na Amazônia. Para elucidar o governo de Juscelino Kubitschek e os transportes, nos debruçamos sobre a produção de Otávio Ianni (1979 [1971]), Mendonça (1988 [1986]) e Rodrigues (2013). De modo a discorrermos sobre a abertura da rodovia Belém-Brasília selecionamos a obra do então presidente Kubitschek (2000 [1975]) e os autores Otávio Velho (2009 [1972]) e Andrade (2019; 2013). A fim de compreendermos a abertura da Brasília-Acre, Kubitschek (2000 [1975]), Oliveira Neto e Nogueira (2018) e Cavalcante (2016) contribuíram em nossa investigação.

Sobre o processo de integração nacional e sua relação com a Amazônia durante a Ditadura Militar, selecionamos autores como Cardoso e Müller (2008 [1977]), Francisco de Oliveira (1994), Bertha Becker (1974, 1990, 2005) e Ariovaldo Umbelino de Oliveira (1988). Para analisarmos a Doutrina de Segurança Nacional mencionamos os pensadores da Escola Superior de Guerra, Golbery do Couto e Silva (1981 [1966]), Arruda (2013 [1983]) e Silva 2013 [1983]). Além desses, Borges (2007) e Stepan (1975 [1971]) nos forneceram subsídios teóricos para a compreensão das ações dos governos militares.

Procurando o entendimento sobre a geopolítica nacional, elencamos os autores Miyamoto (1995) e Silva (1981 [1966]). Arthur César Ferreira Reis (2001[1966]) argumenta sobre ligações terrestres na região amazônica. Seráfico e Seráfico (2005) e Nice Araújo (1985) explanam sobre a *Operação Amazônia*, está uma iniciativa fundamental para as intervenções federais na área.

Andreazza (1972), ministro dos transportes, nos traz informações relevantes sobre o Programa de Integração Nacional (PIN). O autor nos permite conhecer a ampliação do programa, o qual passa a abranger outras estradas além da Transamazônica e a Cuiabá-Santarém.

Para explanarmos sobre a Transamazônica, trouxemos Walker *et al.* (1997), Campos (1971), Ianni (1979), Silva *et al.* (2021), Galuch (2019) e Betez (2021). Sobre a Cuiabá-Santarém, selecionamos os autores Oliveira Neto (2019a), Margarit (2013) e Brito e Castro (2018). Os trabalhos de Porfírio de Carvalho (1982), Stephen Baines (1993) e Lima (2020) nos ajudaram a discorrer sobre a BR-174. A respeito da BR-319, Marcelo da Silveira Rodrigues (2013) e Oliveira Neto (2021) nos permitiram compreender o processo de construção da ligação terrestre entre Manaus e Porto Velho. Para entender a atualidade da rodovia BR-364 (antiga Brasília-Acre) elegemos os autores Vieira (2018), Silva e Silva (2020) e Vélez, Romo e García (2021). Já Nunes, Melo e Bracarense (2020) e Santos (2017) nos forneceram subsídios teóricos para a compreensão da atualidade da BR-153 (Belém-Brasília).

A respeito da acessibilidade dos meios de transportes na Amazônia, trouxemos Almeida e Ribeiro (1989) e Becker (1974). Ao tratarmos sobre o desmatamento e sua relação com abertura de estradas na Amazônia, além de Edna Castro (2005) citamos Brandão Júnior *et al.* (2007), Piffaf *et al.* (2009) e Fearside (2009, 2020). No que se refere ao aumento populacional apresentamos dados do IBGE (1960, 1970, 1982, 1991), bem como Oliveira e Nogueira (2021) que discorrem sobre os fluxos migratórios na Amazônia.

Sobre nossa orientação metodológica, a pesquisa foi de caráter exploratório e bibliográfico. Utilizamos fontes escritas e em plataformas online como: SciELO, Google Acadêmico, CPDOC/FGV, Academia Edu, Biblioteca do Senado, Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Amazonas (SISTEBIB).

No que diz respeito à estrutura da dissertação, na primeira sessão empreendemos uma retrospectiva das intervenções federais na Amazônia desde a década de 1930. Identificamos que no primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945) a região experimenta várias interferências. O programa *Marcha para o Oeste*, o *Discurso do rio Amazonas*, o Plano de Saneamento da Amazônia e a Batalha da Borracha representam diversas formas que a região é tomada no debate nacional. Além disso, em 1944 o Plano Rodoviário Nacional indicava a construção de três estradas na Amazônia: a Transbrasiliana, a Cuiabá-Santarém e a Acreana. No período democrático as intervenções estatais na Amazônia permanecem, a exemplo

do artigo 199 da Constituição Federal de 1946, da criação do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (INPA) em 1952 e da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) em 1953. Na administração de Juscelino Kubitschek ocorrem dois marcos de intervenção federal: a abertura das rodovias Belém-Brasília e a Brasília-Acre.

A segunda sessão é iniciada tratando da Doutrina de Segurança Nacional e como a mesma norteia um projeto de nação e orienta as ações do governo por meio do binômio segurança-desenvolvimento. Posteriormente investigamos a *Operação Amazônia* e como essa iniciativa tem um papel importante na intervenção federal na região. Em seguida discorremos sobre o Programa de Integração Nacional (PIN), em que este ordena a construção das estradas Transamazônica e Cuiabá-Santarém. O programa passou a incorporar outras estradas como as BR's 174, 319 e a 364. Essas vias terrestres eram justificadas em virtude de questões geopolíticas e econômicas como segurança das fronteiras, desenvolvimento, integração nacional e circulação de pessoas e mercadorias.

Na terceira sessão nos ocupamos em descrever os resultados da política rodoviária. Acessibilidade, desmatamento e aumento demográfico são alguns dos reflexos na atualidade. Abordamos a posição estratégica das estradas localizadas na Amazônia no setor econômico do país. Almejamos dessa forma, contribuir para a discussão em torno dos processos em que a região amazônica está inserida.

2 “PRECISA TRANSFORMA-SE EM EXPLORAÇÃO RACIONAL”: AS INTERVENÇÕES FEDERAIS NA AMAZÔNIA A PARTIR DE 1930

Viu-se então, de par com primitivas condições tão favoráveis, este reverso: o homem, em vez de senhorear a terra, escravizava-se ao rio. (...) Ora, esse aspecto social desalentador, criado sobretudo pelas condições, em começo tão favoráveis, dos rios, corrigi-se pela **ligação transversa de seus vales**. (CUNHA, 2019 [1909], p. 161 grifos nossos).

O trecho acima foi retirado do livro *À Margem da História* (2019 [1909]), de Euclides da Cunha. O autor expõe sua opinião sobre os rios, já que para o mesmo, em todas as partes do globo eles possuem a capacidade de contribuir para o desenvolvimento das regiões, a exemplo do Huang-Ho na China e do Missisipi nos Estados Unidos. Porém, o rio Amazonas diferencia-se: “O que nele se destaca é a função destruidora, exclusivamente erosiva. A enorme caudal está destruindo a terra” (CUNHA, 2019 [1909], p. 45).

O aspecto negativo em relação à pluviosidade amazônica é explicitado em vários momentos no livro do ensaísta carioca. Ele comenta sobre a sua “monotonia soberana” (p.42) e seu caráter “desordenado, e revoltoso, e vacilante” (p. 51). Para Euclides da Cunha, o rio “É um isolador. Separa. E subdividiu, de fato, em longos caminhos isolados, as massas povoadoras que demandavam aquela zona” (CUNHA, 2019 [1909], p. 161). O escritor é enfático ao dizer que a natureza amazônica é “adversária do homem” (p.55). Na visão do escritor a solução para o problema amazônico seria “a ligação transversa de seus vales” (CUNHA, 2019 [1909], p.161).

A conexão transversal a que Euclides da Cunha se refere diz respeito a ferrovia *Transacreama*, que consistiu em um projeto que o mesmo idealizou. A construção da linha férrea cortaria o estado do Acre, e no ponto de vista do pensador, proporcionaria crescimento econômico da região bem como a distribuição do povoamento. Tal obra foi planejada no primeiro governo de Getúlio Vargas (SILVA, 1945) e construída durante a administração de Juscelino Kubitschek com a sigla BR-029 ou Brasília-Acre. Sua inauguração ocorreu em 1961, dois anos após a inauguração da Belém-Brasília. Hoje é a atual rodovia BR-364.

É preciso apontar que antes da publicação do livro do escritor carioca a necessidade de circulação terrestre na região amazônica já se apresentava. De

acordo com Oliveira Neto (2019a) desde 1844 havia a preocupação em ligar Santarém a Cuiabá. Já Carvalho (1982) discorre que a tentativa de conexão terrestre entre Manaus e Boa Vista remonta ao ano de 1847. Mas ambos os projetos não lograram êxito.

Em 1903 foi assinado o Tratado de Petrópolis, um acordo com a Bolívia no qual o Brasil se comprometia em construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Tal feito era uma contrapartida a Bolívia pela cessão da área correspondente ao território do Acre. Ademais, a necessidade do escoamento da produção de látex¹ foi um fator considerado na época. Concluída em 1912, a obra ligando Porto Velho a Guajara-Mirin margeava os rios Madeira e Mamoré, e ficou conhecida como “Ferrovia do Diabo” em virtude das dificuldades enfrentadas na sua execução e aos milhares de trabalhadores que perderam suas vidas, acometidos de malária e febre amarela (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2014).

O livro de Euclides da Cunha trouxe um fôlego ao debate sobre a Amazônia e forjou uma tradição interpretativa em torno do problema amazônico, exercendo influência entre os pensadores da região como Djalma Batista, Arthur Reis e Leandro Tocantins e suas respectivas produções intelectuais elaboradas nos anos 30, 40 e 50 (RIBEIRO, 2015).

Todas as grandes estradas, no evitarem os empecos que se lhes antolham, transpondo as depressões e iludindo os maiores cortes com os mais primitivos recursos que lhes facultem um rápido estiramento dos trilhos, erigem-se nos primeiros tempos **como verdadeiros caminhos de guerra contra o deserto, imperfeitos, selvagens.** (...)

Depois evoluem; crescem, aperfeiçoando os elementos da sua estrutura complexa, como se fossem enormes organismos vivos transfigurando-se com **a própria vida e o progresso que despertam.** (CUNHA, 2019 [1909], p. 172 grifos nossos).

O trecho acima retrata as estradas como símbolo de progresso e desenvolvimento. Durante a Ditadura Civil Militar esse discurso é retomado, destaca-se a construção da rodovia Transamazônica, uma das “obras faraônicas” do governo militar e apresentada como marco da integração da região amazônica ao resto do país. Nesse sentido, acreditamos que para compreendermos a política de transportes executada na Amazônia entre 1964 a 1985, é necessário mostrar as intervenções federais realizadas na região a partir de 1930.

¹ Nesse período vivia-se o primeiro “ciclo da borracha”, este compreendido entre final do século XIX e início do XX. O segundo “ciclo” ocorreu durante a Segunda Guerra Mundial.

2.1 O PRIMEIRO GOVERNO VARGAS E AS POLÍTICAS PARA A AMAZÔNIA (1930–1945)

A década de 1930 representa um momento singular na história nacional. A partir desse período o projeto de industrialização passa a ser considerado prioritário para o desenvolvimento econômico brasileiro e a intervenção do Estado na economia começa a vigorar impetuosamente. Desse momento em diante os gestores passam a considerar a industrialização como a chave para o desenvolvimento econômico e o *capitalismo nacional* passa ser induzido. É o início do regime de substituição de importações. Destacam-se os governos de Getúlio Vargas (1930–1945; 1951–54) e Juscelino Kubitschek (1956–1961) (IANNI, 1979 [1971]) (BRUM 2003 [1982]).

A Revolução de 1930² (FAUSTO, 1995) ao levar a termo a derrota parcial das oligarquias, causou rupturas e reelaboração da relação Estado-sociedade, modificando ações políticas econômicas e suas elaborações teóricas, suas práticas e as implicações entre classes sociais. O que estava em jogo eram as estratégias políticas e econômicas presentes no desenvolvimento do país (IANNI, 1979 [1971]).

Ianni (1979 [1971]) comenta que entre 1930 e 1945 Getúlio Vargas implanta novas medidas financeiras, isto é, uma nova fase do Estado brasileiro e do sistema político e econômico. Antes de 30 o país já possuía problemas estruturais e conjunturais, típicos de uma economia dependente, isto é, primária exportadora. Tal situação exigia a ação do poder público.

Note-se, no entanto, que não foi por mero acaso que o novo padrão de política econômica governamental (estudo, organização, coordenação, análise técnico-científica, decisão, execução) começou a ser posto em prática na esfera do comércio exterior. Para uma economia dependente como a brasileira de então (fundamentalmente economia primária exportadora, ou “semicolonial”, como disse Vargas) os problemas surgidos nas relações comerciais e financeiras externas eram os problemas principais. Por isso, foi a partir das atividades do Conselho Federal de Comércio Exterior que o governo construiu uma nova compreensão das condições e possibilidades emergentes na economia brasileira, como um subsistema do capitalismo mundial. (IANNI, 1979, [1971], p. 29).

O mesmo autor demonstra a importância da criação de órgãos para subsidiar o governo federal a tomar decisões durante os anos do governo Vargas. Merece

² Alguns historiadores utilizam o termo *golpe*, no entanto, aqui utilizamos o termo *revolução*, em consonância com o autor que estamos trazendo para a discussão — Boris Fausto.

destaque: Ministério do Trabalho Indústria e Comércio (1930); Conselho Federal do Comércio Exterior e Instituto Nacional de Estatística (1934); Conselho de Economia, Conselho Brasileiro de Geografia, Conselho Técnico de Economia e Finanças (1937); Comissão de Defesa da Economia Nacional (1940); Coordenação de Mobilização Econômica (1943) e Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial (1944) (IANNI, 1979 [1971]).

Por essa razão, os novos governantes começaram a reformular, redimensionar e integrar órgãos governamentais preexistentes; ou criar novos.

Assim, nos anos 1930-45, o governo federal criou comissões, conselhos, departamentos, institutos, companhias, fundações e formulou planos. Além disso, promulgou leis e decretos. E incentivou a realização de debates, em nível oficial e oficioso, sobre os problemas econômicos, financeiros, administrativos, educacionais, tecnológicos e outros. As medidas adotadas pelo governo alcançaram praticamente todas as esferas da sociedade nacional. Tratava-se de estudar, coordenar, proteger, disciplinar, reorientar e incentivar as atividades produtivas em geral. (IANNI, 1979 [1971], p. 22)

De acordo com Ianni (1979 [1971]) o Conselho de Comércio Exterior (1934–1949) foi o primeiro órgão de planejamento governamental, e teve relevante papel. Visava estudar e propor soluções, levantamentos, debates, formulações de problemas ligados as importações, entre outros assuntos. Para o autor “Essas eram as primeiras manifestações da tecnoestrutura estatal, que iria desenvolver-se bastante nas décadas seguintes” (p. 25).

2.1.1 O SETOR DE TRANSPORTE NO GOVERNO VARGAS

A Constituição de 1934 preceituava a respeito das estradas de rodagem. Esta previa o estabelecimento de um plano nacional de viação abrangendo os modais rodoviário e férreo. No artigo 166:

Art. 166 - Dentro de uma faixa de cem quilômetros ao longo das fronteiras, nenhuma concessão de terras ou de vias de comunicação e a abertura destas se efetuarão sem audiência do Conselho Superior da Segurança Nacional, estabelecendo este o predomínio de capitais e trabalhadores nacionais e determinando as ligações interiores necessárias à defesa das zonas servidas pelas estradas de penetração.

§ 1º - Proceder-se-á do mesmo modo em relação ao estabelecimento, nessa faixa, de indústrias, **inclusive de transportes, que interessem à segurança nacional.** (BRASIL, 1934a, grifos nossos).

É possível perceber a ênfase nos transportes já no Estado Novo (1930–1937). Em 1934 é aprovado o Plano Geral de Viação Nacional pelo Decreto nº 24.497, de

29 de junho de 1934 (BRASIL, 1934b). Visando atender fatores políticos econômicos e militares, o plano indicava as vias de transportes, especificando condições técnicas. Além disso, dá ênfase as ligações de transportes já existentes, e indica seu aprimoramento. O documento abordava vários modais: ferroviário, rodoviário, fluvial, marítimo e terrestre. Em 1937 é criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) (BRASIL, 1937)³. As atribuições do DNER eram o estudo, a organização e a revisão periódica do plano geral das estradas de rodagem nacionais para a aprovação pelo Poder Legislativo bem como a execução ou fiscalização das atividades administrativas e técnicas das obras.

Lucia Lippi de Oliveira aponta a importância do DNER. Para a autora a criação do órgão “indica sem dúvida a relevância das estradas como instrumento de comunicação entre as regiões e as cidades” (OLIVEIRA, s.d.). Ademais, o estabelecimento de agências como o Conselho Nacional de Geografia, o Conselho Nacional de Cartografia, o Conselho Nacional de Estatística e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) também foram ações consideráveis, tendo em vista que “Essas agências ajudariam o Estado a formular e implementar suas políticas destinadas a vencer os "vazios" territoriais e a pouca interação da rede urbana” (OLIVEIRA, s.d.). A ideia de uma nova sociedade bem como a construção da nacionalidade eram aspectos elementares do Estado Novo. À vista disso, precisamos entender e explicar qual é o papel da Amazônia nessa política, procurando elucidar como a região aparece no cenário nacional.

2.1.2 A IDEOLOGIA DO ESTADO NOVO E A AMAZÔNIA

De acordo com Lucia Lippi de Oliveira o viés doutrinário estadonovista atribuía poderes ao Estado. Existia o entendimento de que este possuía a exclusividade para garantir “a coesão nacional e de realizar o bem público” (OLIVEIRA, 1982, p. 24).

O Estado Novo, é preciso ressaltar teve uma preocupação nítida em fazer produzir, ou aproveitar para seu uso, um conjunto de princípios e ideias, pelos quais se auto-interpretava e justificava seu papel na sociedade e na história. (OLIVEIRA, 1982, p. 9).

³ Nos ocuparemos do setor de transportes na Amazônia durante o governo Getúlio Vargas mais a frente.

A mesma autora assevera que durante o Estado Novo a construção da identidade nacional coincidia com a questão da unidade territorial (OLIVEIRA, 2008). A socióloga mostra como a ideia de ocupação dos espaços considerados “vazios” perpassa a história nacional e se acentua a partir de 1937. A produção intelectual e ideológica do regime se preocupava em expressar o lugar da importância do espaço territorial para legitimar a identidade nacional. O entendimento de que era necessário “ocupar os vazios” condicionava formas de intervir. A questão legitimou e impulsionou o programa federal *Marcha para o Oeste*, de 1938.

2.1.3 A QUESTÃO REGIONAL: O PENSAMENTO DA TERRA

Todos nós, que temos tido significação no quadro do **pensamento da terra**, sempre sonhamos e desejamos uma concentração de atenções, por parte do poder central, para que se desencadeasse um movimento de tal ordem. Arthur César Ferreira Reis, com a sua responsabilidade de estudioso e líder, chamou isso de “**impacto amazônico na civilização brasileira**”. (BATISTA, 2007 [1976], p. 35, grifos nossos).

Djalma Batista em *O Complexo da Amazônia* (2007 [1976]) mostra as razões do subdesenvolvimento e atraso econômico da região amazônica, argumentando serem fatores gerados historicamente. O autor fazia parte de um grupo de intelectuais que durante as décadas de 30, 40 e 50 suscitaram os debates em torno da integração da Amazônia.

Ribeiro (2015) ressalta que entre 1890 a 1935 havia uma disputa entre a definição legítima da Amazônia, onde uma série de intelectuais fazia parte desse debate. Destaca-se Euclides da Cunha, Silvino Santos, Emílio Goeldi, Péricles Moraes, Araújo Lima, Ferreira de Castro, Alberto Rangel, entre outros. O que nos interessa é a *questão nacional* inserida nessa disputa. Nesse contexto, a *raça* e o *meio* aparecem com primazia no que diz respeito aos esquemas interpretativos, principalmente nas obras de Nina Rodrigues, Oliveira Viana e Euclides da Cunha. Então, irrompe a ideia de que o clima amazônico e povos autóctones seriam obstáculos ao desenvolvimento econômico da região. Autores amazônicos começam a refutar tal ideia estigmatizadora, entre eles está Araújo Lima.

Nascido em 1884 na vila de Muaná, ilha de Marajó no estado do Pará, transfere-se para Manaus posteriormente, tendo em vista que seu pai torna-se juiz

de uma comarca na capital amazonense. O autor desperta o debate nacional sobre a Amazônia e foi o pioneiro de uma tradição dos intelectuais locais interessados no reerguimento econômico da Amazônia. Em 1932 Araújo Lima publicou o livro *Amazônia: a terra e o homem*. Ribeiro (2015) ressalta que o mesmo foi citado várias vezes por Gilberto Freyre em *Casa-Grande & Senzala*, fato este que proporcionou prestígio ao intelectual paraense.

Ribeiro (2015) comenta que Lima refutou as teses de que o indígena e o meio físico eram entraves ao desenvolvimento da região amazônica. A crítica que o médico sanitaria desenvolve desafia aqueles que duvidavam da capacidade do homem amazônico. Lima pondera que não é o ambiente natural a causa do atraso econômico e sim constituições históricas. Ao obliterar a questão do *meio* e da *raça*, provoca o debate a respeito das questões educacionais, higiene e desenvolvimento técnico. A obra de Lima tornou referência no que dizia respeito a procurar desvendar as razões do atraso econômico da Amazônia do ponto de vista científico e longe de esquemas estigmatizadores. Para Ribeiro (2015) “A questão regional funciona como estratégia para os grupos locais se posicionarem no jogo entre as forças políticas que delinham um projeto de nação naquele momento da vida nacional” (p. 65).

Outro pensador que merece destaque é Arthur Cezar Ferreira Reis (1906–1983). O erudito amazonense liderou a classe de intelectuais que aderiram ao processo de modernização conservadora responsável pela execução de Grandes Projetos na Amazônia realizados durante o governo militar (1964–1985) (RIBEIRO, 2015).

Formado em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais do Rio Janeiro em 1927, sua ascensão política e intelectual remonta ao ano de 1930 quando assume a Junta Governista Revolucionária, o que representou o estreitamento junto ao então presidente Getúlio Vargas (RIBEIRO, 2015). Em 1931 lança seu primeiro livro *História do Amazonas*, que alcança prestígio. Em seus escritos Reis pondera sobre o papel da Amazônia inserida no projeto nacional de desenvolvimento, desse modo faz o diagnóstico sobre a problemática amazônica e a solução para as dificuldades da elite regional bem como a integração da região.

O conjunto das relações sociais parece ser o ponto de partida de suas adesões científicas, políticas e culturais dando a ele consciência sobre o lugar da Amazônia no jogo de forças nacional/mundial e o papel político que os intelectuais da região deveriam desempenhar na esfera pública e cultural

a fim de participarem ativamente na elaboração de uma hegemonia que fosse além da esfera local. A compreensão histórica que Arthur Cezar Ferreira Reis tem acerca da formação regional, pode ser lida como o auto-esclarecimento do grupo social, ao qual pertence, a respeito de sua condição no quadro nacional. Em outras palavras, consciência de seus limites, suas fragilidades e possibilidades mediante as mudanças sociais que se processam no Brasil (RIBEIRO, 2015, p. 77, 78)

Ribeiro (2015) afirma que no que se refere à integração da Amazônia, as formulações intelectuais de Reis ganharam forma através de seu exercício no funcionalismo público: superintendente da SPVEA entre 1953 a 1955, e do INPA entre 1956 e 1958, governo do Estado do Amazonas (1964–1967), entre outros⁴. A importância intelectual bem como as relações sociais que estabeleceu com determinados setores conservadores, foram aspectos fundamentais. Reis juntamente com a categoria que liderava, almejaram retirar a Amazônia do atraso econômico em vista do declínio do extrativismo e integrá-la ao país. Em vista disso havia a “estratégia que visava a construção de uma consciência nacional sobre os problemas da região” (RIBEIRO, 2015, p. 73).

Djalma Batista (1916–1973) nascido em Tarauacá (Acre) aos 23 anos concluiu o curso de Medicina na Universidade da Bahia no ano de 1939. Dirigiu o INPA entre 1959–1968. De acordo com Ribeiro (2015) sua vocação humanista e formação médico/sanitarista possuíam relação com o projeto de Araújo Lima, indicando a trajetória similar de ambos.

Foi um dos intelectuais pós-30, desempenhando um papel semelhante à Lima e Reis, já que faz parte de uma aspiração coletiva. Precisamos enfatizar que Djalma Batista não aderiu completamente ao autoritarismo pós-64. O intelectual tinha ressalvas quanto ao modelo de desenvolvimento que desconsiderava questões ambientais.

As posições assumidas acima, por Djalma Batista, indicam o pertencimento a uma fração dos setores dominantes que partilham teses comuns sobre a inércia sócio-cultural e política que impede a modernização da Amazônia. Posição que denota semelhança entre seus argumentos e os de Arthur Cezar Ferreira Reis, proximidade que terá como desdobramento um progressivo abandono do nacional desenvolvimentismo de caráter getulista, e a conseqüente adesão ao projeto autoritário de desenvolvimento nacional de feição militar (que excluía as massas do jogo político). (RIBEIRO 2015, p. 86).

⁴ Faz-se necessário ressaltar que Reis teve participação ativa nos reflexos da Revolução de 30 no estado do Amazonas, chegando a assumir o governo. Tem uma longa trajetória profissional no funcionalismo público. Para saber mais sobre a biografia de Arthur Reis consultar CPDOC/FGV.

Leandro Tocantins (1919–2004) nasceu em Belém do Pará, mas mudou para a cidade de Tarauacá, no estado do Acre onde sua família era possuidora de seringais. Transfere-se para o Rio de Janeiro em 1947. Cursou Direito entre 1948–1952. Tinha familiaridade com Olavo Bilac, Monteiro Lobato, Alberto Torres e Euclides da Cunha. Ribeiro (2015) argumenta que este último exerce grande influência e proporcionou uma experiência marcante com a obra *Á Margem da História* onde Tocantins encontrou uma interpretação da região amazônica alicerçada pela ciência, produzindo uma visão que ia além da subjetividade ou poesia.

Ribeiro (2015) comenta sobre a ação política de Tocantins, que consistiu de passar do nacional desenvolvimentismo getulista para a modernização conservadora. Enquanto estudante de Direito no Rio de Janeiro lembra-se do *Discurso do Rio Amazonas* proferido por Getúlio Vargas que significou um passo importante para suas ambições intelectuais e políticas.

O sentimento de abandono da região Norte, por parte do poder federal, comum aos jovens oriundos dos setores extrativistas encontra no Discurso do Rio Amazonas a chave que abrirá a porta para uma nova fase de compromisso do Estado brasileiro com o desenvolvimento regional, por meio da criação de mecanismos institucionais federais que lhe darão suporte. (RIBEIRO, 2015, p. 169).

O mesmo autor mostra como os intelectuais locais se empenhavam em colocar a Amazônia na agenda política nacional. O entendimento da problemática regional e sua solução permeavam uma peleja pela inclusão da região no projeto nacional desde a década de 1920. A robusta produção intelectual local empenhada no retorno econômico da região, a esperança da elite do lugar com o futuro e desalento com a esfera federal propiciavam anseios quanto a inserção da Amazônia na agenda política nacional (RIBEIRO, 2015).

Constatamos como os debates locais são um fator considerável, já que os intelectuais amazônicos colocam a região no centro da discussão nacional. Podemos compreender que os Grandes Projetos implementados pelo governo autoritário pós-64 tiveram como epicentro as discussões locais forjadas a partir da década de 1930. Seja na Medicina ou no Direito, os intelectuais discordam das teses que atribuem ao clima e as populações autóctones o atraso econômico da região e provocam o debate acerca de uma nova lógica de valorização econômica da região

pelo Estado Nacional e propõe a solução: “Todos partilham a idéia de que para superar os entraves regionais é necessário um estado forte, centralizador e indutor de uma ação efetiva.” (RIBEIRO, 2015, p. 210). Tal interpretação será ecoada novamente durante a Ditadura Civil Militar e usada como justificativa para a execução de Grandes Projetos na Amazônia, dentre eles, a abertura de estradas cortando a região.

2.2 AS INTERVENÇÕES DO GOVERNO VARGAS

Há 82 anos Getúlio Vargas proferia o *Discurso do Rio Amazonas*, em Manaus. A fala do presidente discorria sobre incorporar a Amazônia ao território nacional. O mesmo é enfático: “Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta”. Esse foi um dos fatos que marcaram as intervenções do governo federal na Amazônia. Para entender os processos que a região vivencia durante o governo Vargas, é preciso reconstituir algumas intervenções do mesmo.

2.2.1 O PROGRAMA MARCHA PARA O OESTE (1938)

O programa teve contribuição intelectual de Cassiano Ricardo, e o seu livro *Marcha para Oeste* (1940). Essa obra foi um importante elemento constitutivo da ideologia do Estado Novo (OLIVEIRA, 2008), (SECRETO, 2007). O livro em questão tinha como eixo central a reconstituição histórica da figura do bandeirante na formação do Estado Nacional.

Verifica-se um discurso que, para resolver os problemas nacionais apresenta como solução a ocupação do interior, sendo esta uma tarefa essencial para a edificação da nação. Assim, os bandeirantes passam a ser um elemento inspirador tendo em vista o objetivo de “imperialismo brasileiro”. De acordo com Oliveira (2008, p. 20) “Nos anos 1940, cabia ao Estado realizar essa expansão interna, algo como “crescer por dentro”, crescer do litoral para o interior”.

A busca da conquista do Oeste é apresentada como realização de um destino: juntar o litoral e o sertão, juntar corpo e a alma da nação. A conquista do território, a expansão para o interior, é o destino que as elites litorâneas devem assumir. É preciso integrar homem e território, realizar um

tipo de “imperialismo interno”, cujo exemplo maior foi Rondon. (OLIVEIRA, 2008, p. 16).

Secreto (2007) mostra que a proposta do programa *Marcha para o oeste* inicialmente dizia respeito a fixar o trabalhador rural nos sertões de Goiás e Mato Grosso. Porém, “a idéia de marchar para o interior logo se estendeu à região amazônica, que também ingressou no “imaginário oficial” entre os territórios internos a serem ocupados pelos homens do sertão, preferencialmente pelos nordestinos” (p. 116). O objetivo era ocupar espaços “vazios” com vistas à integração nacional por meio da colonização.

O conceito de fronteira desperta o interesse de geógrafos, antropólogos e sociólogos. Essa categoria analítica já foi abordada por vários pensadores das ciências sociais e pode proporcionar contribuições a nossa pesquisa, permitindo compreender os processos que a Amazônia enfrentou.

Otávio Velho, em *Capitalismo autoritário e campesinato*, delinea que a fronteira na Amazônia relaciona-se com a ideia de modernização ensejado com o desenvolvimento do capitalismo na região, desconsiderando populações tradicionais tendo em vista o autoritarismo. O autor comenta que a concepção de fronteira remonta ao governo Vargas.

A ênfase no movimento de fronteira como um meio de preencher os vazios entre as “ilhas econômicas” que formavam o Brasil, também parece ser um reforço do tema autoritarista clássico da “unidade nacional”, da “integração” e de uma perspectiva nacional em oposição às visões regionais particularistas. (VELHO, 2009 [1974], p. 138, 139).

Tomamos aqui José de Souza Martins e sua concepção sociológica de fronteira. Para ele, “Na América Latina, a última grande fronteira é a Amazônia, em particular a Amazônia brasileira” (MARTINS, 2021 [1996], p. 132). A fronteira no Brasil é o lugar de conflito social e de encontro e desencontro de grupos humanos e temporalidades. O autor traz os conceitos de frente pioneira e frente de expansão.

Porém, o avanço da frente pioneira sobre a frente de expansão e a conflitiva coexistência de ambas e mais do que contraposição de distintas modalidades de ocupação do território. Ao coexistirem na situação de fronteira dão aos conflitos que ali se travam – entre grandes proprietários da terra e camponeses e entre civilizados, sobretudo grandes proprietários, e índios – a dimensão dos conflitos por distintas concepções de destino. (MARTINS, 2021 [1996], p. 154).

A frente pioneira refere-se aos estudos dos geógrafos e não considera os grupos indígenas, tendo como referência os empresários, fazendeiros,

comerciantes, agricultores e empreendedores. Já a frente de expansão tornou-se recorrente entre antropólogos, principalmente Darcy Ribeiro, tem referência os povos indígenas. Para Martins (2021 [1996]), a categoria frente de expansão, possui mais apropriação para reflexão sociológica tendo em vista que ela se refere “a lugar e tempo de conflito e de alteridade” (p. 141).

Martins (2021 [1996]) argumenta que a frente de expansão pode ter relação com a expansão da sociedade nacional, expansão do capitalismo e do modo capitalista de produção. Sendo que “Originalmente, era a expansão da fronteira da civilização” (p. 136). Ou seja, a frente de expansão requer desenvolvimento de infraestrutura para a reprodução do capitalismo e modernização. O que importa no nosso trabalho é o conceito de frente de expansão já que implica a conquista de novas áreas. Assim sendo, os meios de transporte são um elemento fundamental.

É preciso apontar que Cassiano Ricardo não foi o único a contribuir para a legitimação do programa Marcha para o Oeste e a ideologia do Estado Novo. A Revista *Cultura Política — Revista Mensal de Estudos Brasileiros*, foi um periódico subordinado ao Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). Este era encarregado da divulgação da ideologia do Estado Novo (SECRETO, 2007) (ANDRADE, 2010) (GOMES, 1996).

Angela Gomes em *História e Historiadores* (1996) nos fala que o DIP possuía duas funções: disseminar a imagem do Estado Novo e combater as informações contrárias ao regime. Sendo assim, era necessário que ele fosse instrumento para promover o presidente e suas atividades, bem como as autoridades ao seu redor e levando a termo a promoção e a divulgação do ideário oficial e a supervisão da totalidade dos mecanismos de comunicação de massa. O órgão era subdividido em cinco seções: propaganda, radiodifusão, cinema, teatro, turismo e imprensa, esta última considerada central. Nesse contexto surge a Revista *Cultura Política*. O periódico “nascia como a voz oficial da proposta estado-novista” (GOMES, 1996, p. 127). O periódico possuía seis seções: 1º: problemas políticos e sociais; 2º: o pensamento político do chefe de governo; 3º: estrutura jurídico-política do Brasil; 4º: atividade governamental; 5º: textos e documentos históricos e 6º Brasil social, intelectual e artístico.

Como a revista desejava ser um “espelho do Brasil” e como o principal construtor desse Brasil novo era o próprio presidente, tornava-se tarefa

fundamental para o periódico “interpretar” seu pensamento para o público, esclarecendo os aspectos mais relevantes e complexos (...). (GOMES 1996, p. 128)

A primeira edição da revista (1941) traz na sua 5ª seção o *Discurso do Rio Amazonas* que havia sido pronunciado por Getúlio Vargas no ano anterior em Manaus. Na introdução consta que a data de 10 de outubro de 1940 “ficará provada para sempre como a da definitiva incorporação da região Amazônica ao sistema social e econômico fundado pelo Presidente Getúlio Vargas”. (Cultura Política 1941, p. 227).

2.2.2 O DISCURSO DO RIO AMAZONAS (1940)

Apenas – é necessário dizê-lo corajosamente – tudo quanto se tem feito – seja agricultura ou indústria extrativa – constitui realização empírica e precisa transformar-se em exploração racional. (VARGAS, 1941 [1940], p. 228).

Conforme o diário pessoal de Getúlio Vargas, o presidente cita as viagens que fez na região norte entre os dias 8 e 15 de outubro de 1940. Belém do Pará foi sua primeira visita, no dia seguinte foi a Manaus e em 12 de outubro chega a Porto Velho e conhece a estrada de ferro Madeira-Mamoré (VARGAS, 1940). Para Andrade (2010) as viagens de Vargas a região norte, significavam uma “estratégia de legitimar o Estado Novo junto às populações locais” (ANDRADE, 2010, p. 460).

Em 9 de outubro de 1940, no Ideal Club em Manaus, o então presidente Getúlio Vargas proferiu o *Discurso do Rio Amazonas*. Este fato é considerado um momento marcante do Estado Novo na Amazônia (RIBEIRO, 2015), (MIRANDA, 2013), (SECRETO, 2007), (ANDRADE, 2010). De acordo com Miranda (2013, p. 36) “Esse discurso ficou conhecido como um símbolo do programa político de colonização da Amazônia, empreendido pelo Estado Novo”. Secreto (2007) afirma que mais tarde o *Discurso* teve sua ampliação e difusão pelo DIP. Quando do aniversário do mesmo, a revista Cultura Política publicou uma edição especial/comemorativa.

O empolgante movimento de reconstrução nacional consubstanciado no advento do regime de 10 de novembro não podia esquecer-vos, porque sois a terra do futuro, o vale da promessa na vida do Brasil de amanhã. **O vosso ingresso definitivo no corpo econômico da Nação**, como fator de prosperidade e de energia criadora, vai ser feito sem demora. (VARGAS, 1940 [1941], p. 229 grifos nossos).

O *Discurso* elencava alguns fatores: a exploração da natureza de forma racional, o estímulo a imigração nordestina e a interpretação de que o atraso econômico da Amazônia era decorrente do “abandono” do poder central. O discurso em questão foi apropriado pelo Estado Novo, de modo a legitimar-se, respondendo aos anseios das oligarquias locais.

Vim para ver e observar, de perto, as condições de realização do plano de reerguimento da Amazônia. Todo o Brasil tem os olhos voltados para o norte, com desejo patriótico de auxiliar o surto de desenvolvimento. E não somente os brasileiros; também estrangeiros, técnicos e homens de negócio, virão colaborar nessa obras, aplicando-lhe a sua experiência e os seus capitais, com o objetivo de aumentar o comércio e as indústrias e não, como acontecia antes, visando formar latifúndios e absorver a posse da terra, que legitimamente pertence ao caboclo brasileiro. (VARGAS, 1940 [1941], p. 229)

Vargas responsabiliza-se em relação à reativação econômica da Amazônia, argumentando como solução a exploração racional dos recursos naturais. O presidente refuta a ideia de que “o clima caluniado” impossibilitaria o desenvolvimento. Ele fala que é, sim, possível haver prosperidade econômica na região amazônica, mas para isso era necessário “vencer, pouco a pouco, o grande inimigo do progresso amazonense, que é o espaço imenso e despovoado” (VARGAS, 1940 [1941], 228). O então líder da nação aponta a importância do nordestino e “seu instinto de pioneiro” e que este iria “livrar a Amazônia do Inferno Verde”.

Com o intuito de formar um ideal oficial, o governo de Getúlio Vargas toma a natureza amazônica como um lugar a ser conquistado e que reencontraria seu destino. O presidente comenta que “necessitais adensar o povoamento, acrescer o rendimento das culturas, aparelhar os transportes” (p. 228). Esse último fator será elencado quando do projeto das rodovias Transbrasiliana, Cuiabá-Santarém e Acreana, incluídas no Plano Rodoviário Nacional elaborado em 1944 (SILVA, 1945).

A problemática da integração da Amazônia fazia parte dos anseios da intelectualidade da região que tinha como agentes Arthur Reis, Djalma Batista e Leandro Tocantins. Os pensadores ponderavam sobre a construção nacional e a problemática amazônica. “O discurso de Vargas sintetizava as principais preocupações econômicas e políticas dos grupos locais, essa que ganharam

destaque no processo de modernização da vida regional em curso pós Estado Novo (1937–1945)” (RIBEIRO, 2015, p. 265).

2.2.3 PLANO DE SANEAMENTO DA AMAZÔNIA (1941)

De acordo com Andrade e Hochman (2007) a malária era considerada um grande entrave para o desenvolvimento da Amazônia durante a década de 1930. Médicos e intelectuais comentavam sobre o assunto, sendo realizados discursos e relatórios visando chamar a atenção do governo federal para com a saúde da região.

Os autores afirmam que no início de 1940 Evandro Chagas recebeu solicitação do Ministério da Educação e Saúde para realização de investigação sobre a malária nos estados do Pará e Amazonas. O médico tinha duas metas: primeiro desenvolver um plano de trabalho para combater a malária na Amazônia e posteriormente a criação de um serviço nacional à doença. No final de 1941 o cronograma de trabalho foi concluído, tendo como meta implementar as ações no norte e depois em todo o território nacional (ANDRADE; HOCHMAN, 2007).

Em fevereiro de 1941 foi realizada a primeira apresentação do Plano de Saneamento da Amazônia ao Ministério da Educação e Saúde. O documento ampliava a meta de combater a malária, apontando a criação de melhorias de vida e saúde da região. Para os autores o documento estava em consonância com a ideia que o Estado Novo tinha da Amazônia, ou seja, um “vazio demográfico”, e as condições precárias de saúde eram um fator para isso. Os autores comentam que “A conquista além de física, deveria ser sanitária” (ANDRADE, HOCHMAN 2007, p. 262).

Andrade e Hochman (2007) argumentam que o Plano estava consoante com a visão da época de que a Amazônia precisava ser conquistada pelo poder central. Outro fator era o binômio saneamento-colonização que era considerado relevante para os intelectuais do período, entendido como elemento obrigatório para as políticas de povoamento executado pelo governo federal na região. Ou seja, o Plano não era somente de interesses dos médicos e sanitaristas atuantes na região, mas “do discurso do Estado Novo sobre a Amazônia” (ANDRADE; HOCHMAN, 2007, p 264).

2.2.4 A BATALHA DA BORRACHA (1942)

A Segunda Guerra Mundial gerou transformações ao nível global que tiveram implicações em países periféricos. A necessidade de borracha desencadeou grande demanda. Nesse contexto foram firmados os *Acordos de Washington* em março de 1942, este fazendo referência ao fornecimento de matéria-prima (goma elástica) para os Estados Unidos e os Aliados. Esse episódio ficou conhecido como *Batalha da Borracha* (SILVA, 2015).

De acordo com Miranda (2013) como parte dos *Acordos de Washington*, em 30 de novembro de 1942 foi assinada a portaria nº 28 de criação do Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA). Esse órgão tinha como objetivo o recrutamento e encaminhamento de trabalhadores nordestinos para os seringais localizados na região amazônica. Entende-se o SEMTA como uma agência de esforço de guerra, subsidiada por recursos norte-americanos. Era necessário lidar com a escassez da borracha. A necessidade de povoamento da região amazônica e a seca no Nordeste também foi uma questão pontuada.

As justificativas da criação do SEMTA eram consonantes com agendas nacionais, referiam-se a necessidade do povoamento da Amazônia para incrementar a produção da borracha, ao passo que a situação de seca de 1942 alardeava a concentração de trabalhadores em diversas capitais e centros urbanos em estados do nordeste. Segundo o texto da portaria que marcava sua criação, “o acúmulo de trabalhadores em certas regiões prejudica a economia dos referidos Estados, formando simultaneamente uma reserva de mão de obra” (MIRANDA, 2013, p. 55)

A produção da borracha na dinâmica do sistema econômico diz respeito a relação entre países periféricos e países centrais. Diversos fatores estavam relacionados, como o desafio da guerra, o projeto político de Getúlio Vargas e as regiões subdesenvolvidas que precisavam ser revigoradas. *A Batalha da Borracha* e o SEMTA estavam articulados com as demandas que eram colocadas. Ou seja, a participação na Segunda Guerra Mundial estava em consonância com a política do Estado Novo (MIRANDA, 2013).

O SEMTA existiu por 12 meses, de 30 de novembro de 1942 a 30 de novembro de 1943 (MIRANDA, 2013). Sua sede a princípio foi a cidade de São Luiz (MA) e depois foi transferida para Fortaleza (CE). A agência contava com várias

especialidades como nutricionistas, médicos, enfermeiros, assistentes sociais, engenheiros, entre outros.

Miranda (2013) comenta a criação do Banco de Crédito da Borracha (BCB), bem como a Superintendência do Abastecimento do Vale Amazônico (SAVA), para o fornecimento de alimentos e o Serviço de Navegação e Administração dos Portos do Pará (SNAPP), responsável pelo destino dos trabalhadores para os seringais também foram ações implantadas. Em fins de 1943 o SEMTA foi substituído pela Comissão Administrativa de Encaminhamento de Trabalhadores para a Amazônia (CAETA).

Figura 1 - Batalha da Borracha



Fonte: a), b), c) e d): CHABLOZ (1943); e) e f): Museu de Artes da Universidade Federal do Ceará.

As imagens acima evidenciam o discurso para atrair nordestinos a Amazônia. Para Weller e Bassalo (2011), as imagens possuem um papel fundamental na investigação dos fenômenos sociais. É necessário fazer um exercício reflexivo procurando identificar o que elas podem nos informar, já que são capazes de expressar visões de mundo e percepções da realidade, constituições de grupos sociais ou identidade nacional:

Além disso, devemos lembrar o uso de imagens com caráter ideológico e pragmático, fartamente presentes na religião ou na atuação de grupos políticos, ou através da manipulação de imagens que inserem ou apagam

registros que atentem contra determinada concepção ou poder instituído. (WELLER; BASSALO, 2011, p. 290)

Podemos observar que as imagens também foram usadas como um instrumento do governo Vargas. Considerando o ambiente, os fatores político e econômico, as mesmas são constituídas e reproduzidas atendendo o contexto e os objetivos impostos. Percebemos as representações sobre a Amazônia na propaganda estatal, em que a região é tomada mais uma vez como área estratégica.

2.2.5 O PROJETO DE TRÊS RODOVIAS NA AMAZÔNIA (1944)

Em 1943 é criada a Comissão do Plano Rodoviário Nacional (BRASIL, 1943), visando a promoção dos estudos necessários para a elaboração do documento. No ano seguinte é aprovado o Plano Rodoviário Nacional (BRASIL, 1944).

Art. 3º A regulamentação, a que se refere o artigo anterior, deverá estabelecer os princípios gerais da política administrativa rodoviária, relativamente ao financiamento, execução e fiscalização das construções e conservação das linhas do Plano Nacional; indicar as linhas que devem ter prioridade na construção desse Plano e as condições de prioridade; instituir a classificação das estradas de rodagem e fixar as normas e especificações técnicas que devem caracterizar as estradas, segundo a classe a que se subordinem. (BRASIL, 1944).

Moacir Silva, consultor técnico do Ministério da Viação e do Conselho Nacional de Geografia em artigo no Boletim Geográfico da edição de março de 1945 intitulado “A Rodovia Transbrasiliana”, nos traz informações importantes sobre o Plano Rodoviário Nacional. Na imagem abaixo observa-se o mapa dos Eixos do Plano Rodoviário:

Figura 2 - Eixos do Plano Rodoviário (1944)



Fonte: SILVA, 1945.

O documento é relevante já que até então o país não possuía um plano para tratar das estradas especificamente. O Plano discorria sobre ligar à região norte a região sul, e as demais direções, desenvolvendo uma rede de comunicação em várias partes do país, como podemos observar no mapa a seguir:

Figura 3 - Mapa do Plano Rodoviário Nacional



Fonte: SILVA, 1945.

Na imagem acima podemos observar o mapa do Plano Rodoviário Nacional, aprovado em 1944. Além da Transbrasiliana, outras duas rodovias nos chamam a atenção: a número V, de Santarém até Cuiabá e a VI, de Cuiabá até o Acre (SILVA, 1945). É preciso salientar que parte do projeto foi executada no governo JK entre os anos 1958 e 1960, sendo conhecida como Rodovia Belém-Brasília. A Brasília-Acre também foi aberta nesse período. Durante os anos da Ditadura Militar foi construída a Cuiabá-Santarém (BR-163).

A rodovia número IV (Transbrasiliana), uma ligação terrestre entre Belém do Pará a Santana do Livramento no Rio Grande do Sul. Com 4.743 km, o projeto em

seu discurso informa a passagem em oito estados: Pará, Maranhão, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (SILVA, 1945).

(...) observaremos que, do ponto de vista da geografia da circulação, a Transbrasiliana:

1° - virá estabelecer um nexos, no centro do país, entre as duas grandes zonas naturais da circulação: norte e sul;

2° - será uma delimitação, precisa, objetiva (rodoviária) entre as duas regiões do norte: a de leste e a de oeste;

3° - contornando o denominado espigão-mestre, virá servir ao interior dos três sub-espacos da região sul;

4° - passando assim pela faixa média central do Brasil, será como uma linha de equilíbrio, artificialmente construída pela mão do homem, na qual se ajustarão em benefício do interior do país, as naturais influências geográficas: marítima, de um lado e continental, do outro sendo sensível nesta última a vizinhança na zona sul, de regiões (terra, gente, língua, interesses, costumes) de outros países (Paraguai, Argentina). (SILVA, 1945, p. 1832)

Silva (1945) aponta o fator de segurança nacional, considerando as ligações em diversas partes do país que a rodovia Transbrasiliana poderia estabelecer. Segundo o autor “considerações de ordem geográfica e segurança nacional que justificar indicação, feita no Plano Rodoviário Nacional, da Transbrasiliana como um dos futuros grandes troncos rodoviários brasileiros” (SILVA 1945, p. 1836).

No governo Vargas a Amazônia desponta diversas vezes no debate nacional a partir de 1930, tendo em vista a necessidade de um projeto de desenvolvimento econômico brasileiro. No presente trabalho procuramos mostrar os vários instrumentos que o Estado Nacional utiliza e implanta na região. Ou seja, ela experimenta sucessivas formas de intervenções política, justificadas em vista da integração nacional. A região amazônica foi alvo de vários mecanismos institucionais: programa *Marcha para o Oeste* (1938), *Discurso do Rio Amazonas* (1940), Plano de Saneamento (1941), Batalha da Borracha (1942) e o Plano Rodoviário Nacional (1944), e neste último consta o projeto de três ligações terrestres na Amazônia. Embora a construção de rodovias na Amazônia na maioria das vezes ser relacionada a administração de JK, constatamos ser no primeiro governo de Getúlio Vargas a origem desse processo. Este teve continuidade no regime civil militar (1964–1985). Reiteramos a importância da análise do Estado Novo e suas implicações no território amazônico.

2.3 O NACIONAL-DESENVOLVIMENTISMO

De acordo com Mantega (1984) o desenvolvimentismo foi a maior influência na economia brasileira e nos países latino-americanos durante as décadas de 1940 e 1950.

Para transformar os países periféricos, em grande medida ainda agroexportadores, em nações desenvolvidas e com maior autonomia, dizia essa doutrina, era preciso incrementar a participação do Estado na economia por meio do planejamento global, de modo a facilitar o advento da industrialização nacional. Nesse sentido, o desenvolvimentismo não se limitou às fronteiras da produção teórico acadêmica, mas enveredou para o campo da política econômica e do planejamento governamental, inspirando a formulação de “planos de desenvolvimento”. (MANTEGA, 1984, p. 24)

A Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) teve papel primordial no que se refere a fornecer subsídios teóricos “que se constituíram na espinha dorsal do desenvolvimentismo” (MANTEGA, 1984, p. 23). O objetivo da CEPAL era explicar os motivos do atraso econômico que os países latino-americanos experimentavam e assim apontar formas de superar tal situação. A instituição assinala que a base econômica primário-exportador subordinada aos centros, bem como a ausência de elementos industriais e tecnológicos, eram impeditivos para o desenvolvimento. A solução seria a implementação de um plano de desenvolvimento industrial voltado para o mercado interno (MANTEGA, 1984).

É necessário ressaltar que os planos de desenvolvimento não ficaram apenas na esfera teórica e sim tomaram forma em vários países na América Latina e em particular no Brasil nos anos 50. Tanto no nível prático quanto no ideológico, no que se refere a compreensão do Estado nacional brasileiro, as interpretações dos problemas nacionais e regionais vieram a condicionar ações políticas.

Nesse cenário ressalta-se a importância do Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB) no que diz respeito a sua contribuição da formulação do nacional-desenvolvimentismo nos anos 1950 (BRESSER-PEREIRA, 2004), (TOLEDO, 2005), ABREU (S/Da), (JAGUARIBE, 2014 [1979]).

Bresser-Pereira (2004) afirma que o ISEB forneceu uma interpretação original sobre desenvolvimento, já que “situado no aparelho do Estado, se transforma no principal centro de pensamento nacionalista e desenvolvimentista brasileiro” (BRESSER-PEREIRA, 2004, p. 4,5). Fundado em 1955, foi um órgão oficial do Ministério da Educação (BRASIL, 1955). As suas origens dizem respeito ao Instituto

Brasileiro de Economia, Sociologia e Política (IBESP). Por volta de 1953 intelectuais do Rio de Janeiro, começam a organizar estudos, que ficou conhecido como “Grupo Itatiaia”. O IBESP tinha como membros Hélio Jaguaribe (principal articulador), Álvaro Vieira Pinto, Candido Mendes, Alberto Guerreiro Ramos, Nelson Werneck Sodré e Roland Corbisier. O desafio era entender os problemas do país. Alguns membros eram assessores de Vargas (OLIVEIRA, 2006) (BRESSER-PEREIRA, 2004).

De acordo com Bresser-Pereira (2004) as ideias do ISEB complementavam-se com as da CEPAL. O Instituto pressupunha aliança de classe e desenvolvimento nacional: “Para o ISEB, como para a CEPAL, o desenvolvimento era a industrialização, mas, mais do que isto, era o processo através do qual o país realizava sua revolução capitalista” (BRESSER-PEREIRA, 2004, p. 12).

Dessa forma, a perspectiva política do ISEB, centrada na idéia de revolução nacional, e a perspectiva econômica da CEPAL, fundada na crítica da teoria econômica neoclássica, somavam forças, forneciam uma base sólida, no início dos anos 50, para que um poderoso e inovador grupo de intelectuais pensasse o Brasil e a América Latina (BRESSER-PEREIRA, 2004, p. 7).

Outro ponto a ser destacado é a importância do planejamento e estratégia por parte do Estado, sendo este seu principal articulador:

o Estado, associado principalmente à burguesia, mas em nome de todas as classes, define as leis gerais e as políticas específicas que constituirão a estratégia de desenvolvimento nacional. O desenvolvimento é um processo de contínuo planejamento e re-planejamento. É essencialmente o resultado de uma vontade nacional que se expressa de forma estratégica. (BRESSER-PEREIRA, 2004, p. 15).

O Estado como líder no desenvolvimento deveria proteger a indústria nacional, planejar a economia e investir em infraestrutura, isto é, “O desenvolvimento é, portanto, planejamento, mas é também estratégia. O Estado não pode limitar-se a estabelecer as condições institucionais para que os empresários invistam. Deve, também, criar as condições econômicas necessárias” (BRESSER-PEREIRA, 2004, p. 14). Ou seja, o conceito de desenvolvimento do ISEB prezava pela revolução capitalista e nacional, por meio da industrialização. Nesse caso o Estado toma as decisões observando os interesses nacionais, atrelado ao progresso tecnológico, acumulação de capital, aumento dos padrões de vida e da renda da população, tudo isso, sob a liderança do Estado nacional associado a burguesia (BRESSER-PEREIRA, 2004).

Durante a década de 1950 o nacional desenvolvimentismo teve reflexos na Amazônia, com a criação de dispositivos jurídicos, autarquias, institutos de pesquisa e outros projetos.

2.4 PERÍODO DEMOCRÁTICO (1946–1955)

Durante o governo de Eurico Dutra (1946–1951) a região amazônica continua aparecendo no debate nacional. Quando da Constituição de 1946, foi referenciado o Plano de Valorização Econômica da Amazônia (PVEA) no Artigo 199. O texto mandava a aplicação de 3% da renda da União, objetivando a recuperação econômica da região. No mesmo ano foi constituída a Comissão para a Valorização Econômica da Amazônia (CPVEA) (RIBEIRO, 2015) (CARDOSO; MULLER, 2008 [1977]) (ANDRADE, 2015). O objetivo da CPVEA era fiscalizar e propor ações, sendo presidida pelo deputado Leopoldo Peres (PSD/AM), autor da proposta do Art. 199.

Art. 199 - Na execução do plano de valorização econômica da Amazônia, a União aplicará, durante, pelo menos, vinte anos consecutivos, quantia não inferior a três por cento da sua renda tributária. Parágrafo único - Os Estados e os Territórios daquela região, bem como os respectivos Municípios, reservarão para o mesmo fim, anualmente, três por cento das suas rendas tributárias. Os recursos de que trata este parágrafo serão aplicados por intermédio do Governo federal (BRASIL, 1946).

Em 1947 é instituído a Comissão de Defesa da Borracha que objetivava “assistir e amparar as indústrias brasileiras de extração e manufatura de borracha” (ABREU, s.d.). Em 1950 foi aprovado o Plano SALTE, e neste documento a Amazônia foi contemplada (BRASIL, 1950a). O programa econômico apresentado pelo então presidente, abordava saúde, alimentação, transporte e energia (CALICCHIO, s.d.). Já em 1950, com a Lei nº 1.184 de 30 de agosto, o Banco de Crédito da Borracha passa a se chamar Banco de Crédito da Amazônia S.A, passando efetuando as operações bancárias que diziam respeito as atividades comerciais da região amazônica e também as relacionadas a industrialização da borracha no território nacional (BRASIL, 1950b). Sendo assim, observa-se que também no governo Dutra, as ações estavam de acordo com as políticas de planejamento anteriores sendo bases das políticas realizadas posteriormente no

segundo governo de Getúlio Vargas (1951–1954) e Juscelino Kubitschek (1956–1961).

2.4.1 O PLANEJAMENTO REGIONAL: A SPVEA

No ano de 1953, o governo federal dava início a um dos empreendimentos mais sérios, que poderia ser uma prova real da maturidade alcançada pelo Brasil — a valorização da Amazônia. (REIS, 2001 [1966], p. 28).

A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) teve um notável papel quanto à ação federal na região, sendo considerada o marco da intervenção do Estado Nacional na Amazônia (REIS, 2001 [1966]), (CARDOSO; MÜLLER 2008 [1977]), RIBEIRO (2015). O órgão de planejamento foi criado pela Lei nº 1.806 em 6 de janeiro de 1953 (BRASIL, 1953).

A lei sancionada por Getúlio Vargas também dispunha sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia (PVEA). Este destinava-se ao fomento do desenvolvimento do extrativismo, setores agrícola, pecuário, mineral e industrial. O documento também abordava um conjunto de medidas, serviços, ações e obras, tudo isso objetivando a melhoria dos padrões de vida das populações amazônicas. A lei ressalta que a execução do PVEA deveria obedecer à primazia dos problemas regionais, tendo em vista suas prioridades, observando que o planejamento deve ter caráter técnico e econômico (BRASIL, 1953).

Para execução do Plano foi criada a SPVEA. A autarquia constituía-se de autonomia administrativa e era subordinada à Presidência da República. Tinha como atribuições a elaboração do PVEA para ser apresentado ao Congresso Nacional, bem como o controle de sua execução, e coordenação das atividades de todos os órgãos que operassem na região, desenvolvendo diretrizes e modificações nos programas. O Superintendente — nomeado pelo Presidente da República, presidira também a Comissão do PVEA, e esta era constituída por 15 membros (6 técnicos responsáveis para cada setor e 9 representantes dos Estados e Territórios) (BRASIL, 1953).

De acordo com Ribeiro (2015) no que diz respeito ao projeto de desenvolvimento nacional para a criação de condições para a integração econômica

da Amazônia, a “SPVEA foi o marco da intervenção estatal para superar a inércia da economia extrativa” (p. 14).

Face às exigências históricas necessárias às mudanças estruturais em curso no Brasil dos anos cinquenta, o governo Vargas cria órgãos e instituições com o propósito de superar as distâncias econômicas e políticas entre as regiões, promovendo a integração nacional. A SPVEA constituía parte de uma estratégia de integração regional no interior do projeto nacional de desenvolvimento formulado no governo Vargas. A integração nacional era uma via para superar as distâncias econômicas e políticas entre as regiões e ao mesmo tempo promover a participação efetiva das forças políticas regionais no projeto em curso. (RIBEIRO, 2015, p. 183).

Ribeiro (2015) comenta que a regulamentação do artigo 199 da Constituição e a criação da SPVEA ocorreu em virtude do acesso de Leandro Tocantins a esfera federal e o seu reconhecimento intelectual, graças ao seu livro *O Rio Comanda a Vida*, lançado em 1952. A obra acabou chegando às mãos de Getúlio Vargas por intermédio de Hugo Carneiro, amigo da família de Tocantins. Nesse encontro havia a presença de Rômulo de Almeida, economista que chegou a presidir a Casa Civil no governo Vargas. Rômulo de Almeida presidiu a comissão de criação da SPVEA. Esta teve como secretário executivo Arthur Cezar Ferreira Reis, sendo o seu primeiro superintendente (RIBEIRO, 2015).

Precisamos destacar a criação do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA) em 1953. Para Silva (2015) esse fato tinha relação com o contexto de “ameaça da internacionalização da Amazônia” (SILVA, 2015, p. 71). Já Batista (2007 [1976]) comenta que no último ano do governo Vargas (1955) ocorre o descobrimento da existência de Petróleo em Nova Olinda (Amazonas) representando esperanças à Petrobrás.

2.5 O GOVERNO JK

Ianni (1979 [1971]) comenta que a administração de Juscelino Kubitschek (1956–1961) é marcada por quatro realizações: o Programa de Metas, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), a Operação Pan-Americana (OPA) e a construção de Brasília. Sobre o Programa de Metas, este “visava transformar a estrutura econômica do País, pela criação da indústria de base e a reformulação das condições de dependência com o capitalismo mundial” (IANNI, 1979 [1971], p. 150). Os fatores que contribuíram para o Plano foram decisões

políticas, diagnósticos e objetivos que haviam sido engendrados nos anos anteriores. Abordava cinco setores: industrialização, energia, transporte, educação e alimentação.

O mesmo autor argumenta que a indústria automobilística e a construção de Brasília foram apresentadas como símbolos, “transformaram-se na prova concreta” do “novo Brasil” (IANNI, 1979 [1971]). Para Lucia Lippi de Oliveira (s.d.) a construção da nova capital federal pode ser considerada a continuidade das políticas territoriais de Vargas, já que foram reavivadas: “A construção de Brasília pode ser entendida como uma nova “Marcha para o Oeste””.

2.5.1 O SETOR DE TRANSPORTES NO GOVERNO JK

Mendonça (1988 [1986]) nos informa quanto ao êxito do Plano de Metas. Seus resultados do ponto de vista quantitativos foram: aumento do número de estradas, ampliação do potencial hidrelétrico, elevação da capacidade petrolífera e crescimento do setor de bens de produção, em especial a siderurgia. Para a autora, “É importante destacar que o desenvolvimento de todos estes setores estava indissociavelmente ligado à implantação da indústria automobilística, o “carro-chefe” do novo padrão de acumulação” (MENDONÇA (1988 [1986]), p. 54).

Ianni (1979 [1971]) alega que apesar de quatro setores abordados pelo Plano “É inegável que a criação da indústria automobilística foi o empreendimento que sobrepujou todos os outros pelo significado econômico e pelo sucesso político” (p. 155), ocorrendo crescimento da produção de automóveis evidenciando os resultados concretos da política de JK.

Marcelo Rodrigues (2013) fala que a partir do ano de 1955 ocorre a hegemonia do automóvel em relação aos outros meios de transportes. A abertura econômica no decorrer da década de 1950 provocou a entrada da indústria automobilista no país. Esse fator foi um elemento essencial para “a assimilação dos meios automotores através da construção de inúmeras estradas” (RODRIGUES, 2013, p. 19).

O mesmo autor menciona que a priorização das rodovias frente às ferrovias durante o governo JK é evidenciada pelos números: houve um aumento no que se

refere às rodovias federais de 22.250 km no ano de 1955 para 34.051 km em 1960. Quanto às ferrovias o número saltou de 37.092 km para 38.287 km, praticamente não ocorreram mudanças. Ou seja, a malha rodoviária aumentou 53% e a ferroviária apenas 3% (RODRIGUES, 2013).

Ao utilizar da estratégia de interiorização do desenvolvimento a partir de uma nova política para o setor dos transportes, na qual a integração nacional pôde ser percebida em diversas áreas do país, via rodovias radiais/penetração que tinham seu epicentro Brasília, JK não só conseguiu legitimar as opções de seu governo perante as diversas camadas sociais, mas também ajudou em suas propostas de crescimento econômico do país ao financiar de forma indireta toda uma cadeia produtiva ligada à produção do automóvel. (RODRIGUES, 2013, p. 41).

Para Rodrigues (2013), JK sob influência dos EUA e de empresas transnacionais como as fabricantes de veículos, projetou o país a essa opção econômica. A força do rodoviarismo no Brasil na década de 1950 diz respeito a várias formas, desde a facilidade para a implantação de empresas montadoras de veículos, até a desconsideração do modal ferroviário, a priorização das estradas. O autor aponta que “o rodoviarismo brasileiro extrapolou a questão apenas da pavimentação de estradas de rodagem tornando-se um dos pilares da economia e até mesmo da política brasileira” (RODRIGUES, 2013, p.101). O mesmo discorre que o automóvel é visto como símbolo do desenvolvimento e sendo um elemento fundamental para a “compreensão do país e de suas opções e caminhos de desenvolvimento”. (RODRIGUES, 2013, p. 102). Ianni (1979 [1971]) afirma que a abertura e pavimentação de rodovias desempenhou um efeito “mágico” na mente de parte da população localizadas em pequenas e médias cidades.

Figura 4 - Estradas de rodagem: expansão entre 1957 e 1964



Fonte: Fundação Getúlio Vargas, 2016.

Como podemos observar na imagem acima, a partir de 1957 ocorre uma intensificação de abertura de estradas. Destaca-se a Belém-Brasília (traçado cor verde). É preciso apontar a relação da rodovia com a nova capital federal, já que ocorreu a construção simultânea de ambas.

Kubitschek (2000 [1975]) discorre sobre a ideia da construção de Brasília, e esta relacionava-se com a ideologia de integração nacional, tendo em vista as disparidades regionais. O desafio era deslocar o eixo do desenvolvimento nacional. Se no passado o litoral alcançou o progresso, fazia-se necessário adentrar o interior do Brasil, induzindo o desenvolvimento do Planalto Central. Sendo assim, dos 30 itens elencados no Plano de Metas, a edificação da nova capital federal foi acrescentada a Meta-Síntese:

O núcleo populacional, criado naquela longínqua região, espalhar-se como uma mancha de óleo, fazendo como que todo o interior abrisse os olhos para o futuro grandioso do País. Assim, o brasileiro poderia tomar posse do seu imenso território. E a mudança da Capital seria o veículo. O instrumento. **O fator que iria desencadear novo ciclo bandeirante.** (Kubitschek, 2000 [1975], p. 7 grifos nossos).

Kubitschek (2000 [1975]) afirma que para conquistar o interior do Brasil era necessário “tomar posse efetiva do seu território, cuja existência só tinha conhecimento por meio de mapas” (p.12). Para esse intento fazia-se imprescindível

a mudança nos métodos administrativos, eliminação de espaços vazios, exploração dos recursos naturais e aniquilamento das diferenças sociais, difusão do progresso, construção de estradas em todas as direções, implantação de usinas hidrelétricas, estabelecimento de uma política para lidar com a seca na região Nordeste. No que se refere à região norte: “devassar-se a floresta amazônica, de modo a incorporá-la ao território nacional” (Kubitschek, 2000 [1975], p. 12).

Motivado em torno da “conquista”, surge a ideia da criação de um cruzeiro rodoviário. O mesmo é projetado constituindo-se em quatro pontos cardeais, considerando por base Brasília, tendo em vista que “Não se conquista uma terra se não se tem acesso a ela. E a estrada é um elemento civilizador por excelência” (KUBITSCHEK, 2000 [1975], p. 84).

2.5.2 A BELÉM-BRASÍLIA

Em 1934, a ligação Norte-Sul voltara a despertar, mais uma vez, atenção das autoridades. Isso ocorreu, por ocasião da elaboração do Plano Geral de Viação, durante o governo de Getúlio Vargas. Constava desse plano um projeto de ligação do Norte com o Sul do país, à base do traçado da **Rodovia Transbrasiliana** – a BR-14 – a qual, partindo de Belém, serviria aos Estados do Pará, Maranhão, Góias, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, numa extensão de quase 6.000 quilômetros. (KUBITSCHEK, 2000 [1975], p. 116 grifos nossos).

Na citação acima, JK trata sobre as origens da construção da rodovia Belém-Brasília ou Transbrasiliana. Sobre a nomenclatura utilizada, BR-014 ou “rodovia da unidade nacional” foram os primeiros nomes oficiais; rodovia Bernardo Sayão, em homenagem ao engenheiro morto durante a construção da estrada; BR-010 é a denominação entre Carolina (MA) e Belém (PA); Transbrasiliana entre Rio Grande do Sul até o estado do Pará e Belém-Brasília entre a Amazônia e o Distrito Federal (SOUSA; PACHECO, 2013).

De acordo com Kubitschek (2000 [1975]) em 1958 a Belém-Brasília era apenas um projeto. No mesmo ano foi criada a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (RODOBRÁS). A estrada foi aberta em dois sentidos: uma frente partindo de Brasília e outra de Belém. Na capital paraense o órgão responsável pelo setor norte foi a SPVEA, sendo Waldir Bouhid o superintendente responsável. Já a RODOBRÁS, foi responsável pelo setor sul, sob encargo de Bernardo Sayão.

A Amazônia lá estava – sombria, aterradora, misteriosa – sempre envolta no manto verde da sua floresta impenetrável. Aquela floresta era, a um só tempo, riqueza e sudário. Tudo poderia ser encontrado ali, se o acesso fosse fácil e vigorassem na região condições de salubridade. Ao sul, e distanciada dela por mais de dois quilômetros, estava sendo construída Brasília – a Capital da Esperança, o marco de um Brasil adulto. Não era possível que continuassem existindo aqueles dois países. **Era urgente que se fizesse a união das duas partes.** (Kubitschek, 2000 [1975], p. 191,192 grifos nossos).

Kubitschek (2000 [1975]) apresentava como justificativa o progresso material, o aspecto civilizador, a exploração de recursos naturais, a exploração racional, entreposto comercial com o porto de Belém e também a segurança nacional, em vista que “na Amazônia se situavam três quartas partes das nossas fronteiras continentais, assumindo a rodovia Belém-Brasília o caráter de grande via estratégica da Nação” (KUBISTCHEK, 2000 [1975], p. 191).

Figura 5 - Obras na Belém-Brasília



Fonte: Memória da Democracia, 1959.

Otávio Velho (2009 [1972]) argumenta ser errôneo relacionar o reerguimento econômico da Amazônia com a construção da rodovia Belém-Brasília e agências de desenvolvimento. Muitas vezes ocorre a interpretação de que a construção dessa obra e da nova capital federal foi “um esforço absolutamente *heróico* de ação sobre um *deserto*” (p.87). No entanto, para o autor, anos antes já havia certas condições que vinham sendo gestadas, por exemplo, o incremento demográfico espontâneo (VELHO 2009 [1972]).

Otávio Ianni comenta:

E a construção da Rodovia Belém-Brasília representou uma demonstração “física” da capacidade de realização do governo, e das possibilidades do povo brasileiro. Com essa estrada, a Amazônia se tornava um pouco menos distante dos maiores centros populacionais e, também parecia mais integrada à sociedade nacional. (IANNI, p. 156, 1979 [1971]).

De acordo com Andrade (2019) a Belém-Brasília foi alvo de críticas e também de elogios na época de sua abertura. Exemplifica a forma de como a região amazônica foi entendida pela agenda desenvolvimentista da década de 50. Para o autor “A construção da Transbrasiliana esteve também diretamente relacionada à história do rodoviarismo juscelinista, marcada pela transição dos investimentos econômicos brasileiros e do abandono das ferrovias antigas” (ANDRADE, 2019, p. 364).

O mesmo autor aponta em outro artigo a ideia de “neobandeirantismo” bem como representações de “civilização” em contraposição ao “atraso”. Esses posicionamentos produziram uma perspectiva sobre a abertura da estrada, em que é possível identificar o uso de representações a respeito da Amazônia, onde se observa um discurso antiambiental (ANDRADE, 2013).

Diante do que foi exposto, podemos perceber que a construção da Belém-Brasília evidencia o papel da Amazônia no projeto de desenvolvimento nacional, com suas origens no primeiro governo Getúlio Vargas. Esse modelo possui o uso de imagens e de representações. Destacamos o progresso *versus* a natureza, a integração nacional, a conquista do interior, desenvolvimento econômico, além do tom ufanista/nacionalista. Durante o regime militar tais discursos serão retomados.

2.5.3 A BRASÍLIA-ACRE

(...) A cruz rodoviária teria seu braço esquerdo acrescido. Seria uma nova Belém-Brasília, embora muito mais extensa e bem mais difícil de ser rasgada.

A idéia da Brasília-Acre havia surgido (KUBITSCHEK, 2000 [1975], p. 307)

Já no término do seu governo, faltando 11 meses, JK começou a construção de outra estrada na Amazônia. Dessa vez “Era uma necessidade a abertura para o Oeste” (KUBITSCHEK, 2000 [1975], p. 307). O presidente afirma em seu livro que a solicitação da construção desse corredor viário foi feita pelo governador do Acre, tendo como justificativa o isolamento do estado: na época qualquer mercadoria

oriunda do sudeste levava cerca de nove meses até chegar em Belém do Pará, e depois por via fluvial, pelos rios Amazonas e Madeira até Porto Velho, e de lá até a ferrovia Madeira-Mamoré para o município de Guajará-Mirim, e de vias quase que intransitáveis até Rio Branco. Todo esse percurso totalizava quase um ano (KUBITSCHEK, 2000 [1975]).

O desenvolvimento nacional foi outro fator considerado, já que influenciaria diversos estados além do Acre como: Goiás, Mato Grosso, Amazonas e Rondônia (KUBITSCHEK, 2000 [1975]). Fatores internacionais também estavam presentes:

(...) A partir de Porto Velho até a capital acriana os trabalhos se desdobrariam por mais 550 quilômetros. Essa estrada seria, sem dúvida, de enorme importância econômica. Iria beneficiar mais de um milhão e 200 mil quilômetros quadrados do território nacional e possibilitaria a ligação do sistema rodoviário brasileiro à Rodovia Pan-Americana – fatores que a recomendavam como via de penetração de uma das mais vastas e promissoras regiões do país e como instrumento de aproximação com as demais nações do Continente. (KUBITSCHEK, 2000 [1975], p. 309).

Dois anos depois do início da construção da Belém-Brasília que seguiria a direção Leste-Oeste, um grande eixo rodoviário “de Brasília ao Acre se estenderia por 3.500 quilômetros, formando uma gigantesca cruz, concretizando, numa imagem física e geográfica, da velha aspiração dos brasileiros, que era a integração nacional” (KUBITSCHEK, 2000 [1975], p. 290). A construção da Brasília-Acre foi realizada num ritmo recorde, obedecendo às mesmas normas de trabalho da Belém-Brasília. O objetivo era concretizar “a integração da região sudoeste da Amazônia” (KUBITSCHEK, 2000 [1975], p. 403).

Kubitschek (2000 [1975]) declara que no dia 5 de março de 1960 fez um anúncio pela televisão, afirmando que antes do término do seu governo executaria a obra da BR-29. Em 8 de março do mesmo ano o DNER começava a realizar os primeiros estudos. No dia 10 de março o subchefe da casa Militar Coronel Lino Teixeira e o diretor do DNER Pires de Sá chegaram a Porto Velho para estabelecer o quartel-general dos serviços relacionados à execução da estrada. Em 15 de março de 1960 o decreto 47.993 autorizava a construção da rodovia BR-29 (BRASIL, 1960).

No dia 4 de julho de 1960 – cinco meses após o início das obras - iria dar-se o encontro das duas turmas de trabalhadores, a que havia partido de Cuiabá e a que viera de Porto Velho, na localidade denominada Vilhena, onde uma gigantesca sapopema fora deixada de pé, no leito da estrada, para que eu, utilizando um trator, a derrubasse

Esse ato iria assinalar abertura definitiva da passagem para o longínquo Oeste. Seria a conclusão do braço que faltava à enorme cruz rodoviária. E constituiria, por fim, a concretização, em termos de audácia realizadora, da aproximação da fronteira nacional. (KUBITSCHKEK, 2000 [1975], p. 403 grifos nossos).

Kubitschek fala que durante a construção houve o contato com algumas etnias indígenas. Projetos extrativistas foram apontados como alternativa para a reprodução material desses grupos, sendo o Serviço de Proteção ao Índio – SPI, responsável pelo trabalho de “atrair os pacaás-novos, os suris, os quarás e os mambiquêras - tribos que habitavam aquelas matas - pelo mesmo sistema de integração que havia sido levado a efeito na BR-14” (KUBITSCHKEK, 2000 [1975], p. 310). Na imagem a seguir podemos observar o contato de populações tradicionais com a abertura da estrada:

Figura 6 - Obras na rodovia Acre-Brasília



Fonte: a) Agência Nacional, 1960; b) IBGE, 1960a; c) IBGE, 1960b.

Oliveira Neto e Nogueira (2018) em artigo a respeito da integração territorial do noroeste brasileiro fazem apontamentos sobre a questão do estado do Acre. O território era envolvido com questões geopolíticas desde o início do século XX, a exemplo da produção de borracha, a disputa com a Bolívia e a construção da ferrovia Madeira-Mamoré em 1912. A implantação da linha telegráfica entre Cuiabá e Porto Velho ocorreu três anos depois, “permitindo comunicação entre o Centro-

Oeste e a borda meridional da Amazônia Ocidental” (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA 2018, p. 3).

Cavalcante (2016) nos permite conhecer como a construção da BR-29 relacionava-se com o acesso ao Território de Rondônia. O autor argumenta os esforços do governador da área, Paulo Nunes Leal, para a abertura da estrada e que a obra foi um pedido pessoal dele (CAVALCANTE, 2016). Sendo assim observar-se o interesse de dois governadores da região, Acre e Rondônia.

A empreitada teve a contratação de várias empresas, em diferentes trechos: Construtora Camargo Correia S.A, Empresa Nacional de Construções Gerais S.A, Construtora Triângulo S.A, CCBE- Companhia Construtora Brasileira de Engenharia, CIB- Construtora Industrial Brasileira S.A, Sermarso – Sergio Marques de Souza e Via técnica S.A. A construção requereu grande mão de obra e levou a um certo desenvolvimento das áreas no entorno (CAVALCANTE, 2016).

O mesmo autor chama atenção para como a imprensa em âmbito local empreendeu esforços para a divulgação da obra: em Manaus com Felipe Daou e em Porto Velho os jornais Alto Madeira e Guaporé. A nível nacional, a entrevista com o governador Paulo Nunes Leal foi divulgada pelos jornais de São Paulo: O Estado de São Paulo, Folha de São Paulo, A Gazeta e Diário do Comércio. No Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, Diário de Notícias e O Jornal. A imprensa internacional também noticiou a obra: a Revista Time divulgou uma reportagem intitulada “Cortando o Centro do Brasil” (CAVALCANTE, 2016).

A partir deste momento a utilização da mídia, tanto pelo Governo do Território Federal de Rondônia, quanto pelo próprio presidente Juscelino Kubitschek, nas ações que faziam referência à construção da BR-029 e a integração nacional foram intensificadas. O papel da mídia foi decisivo para a construção de uma imagem positiva no aspecto da importância dos gastos públicos direcionados para Rondônia, que receberia a partir de 1960 uma rodovia capaz de escoar sua produção e, sobretudo receber mercadorias de outros estados da Federação. Rondônia estava agora atrelada ao raio de ação da nova capital nacional, Brasília. (CAVALCANTE 2016, p. 55).

Cavalcante (2016) discorre que em meio aos obstáculos e dúvidas para construção, tendo em vista a falta de verbas e as peculiaridades climáticas, o governador de Rondônia resolveu criar “uma situação política e midiática” (p. 55) para pressionar JK a concluir a obra: a Caravana Ford. A empresa automobilística já havia comercializado diversos automóveis e caminhões em regiões interioranas do país e tinha interesse em expandir suas atividades. Dessa forma, significava, para o

então governador de Rondônia, interessante a constituição de uma caravana que iria cruzar o país, seguida pela imprensa nacional, estimulando a conclusão da BR-29. Na proposta do gestor havia vantagens tanto para a empresa quanto para o estado, já que “divulgaria a imagem de pioneirismo e robustez dos veículos fabricados pela Ford” (p. 56) e influenciaria a opinião pública a respeito da conclusão da obra pelo governo federal. Sendo assim, a Caravana Ford era composta apenas por veículos da marca, realizando viagem entre São Paulo e Porto Velho “passando pela inconclusa BR-29” (CAVALCANTE, 2016, p. 56).

A partir deste momento a participação da mídia, sobretudo escrita, mas também falada, foi fundamental no trabalho de divulgação da Caravana Ford, citando todos os passos e dificuldades sofridas pelo grupo. Isso se deve não somente ao interesse do Governo de Rondônia na divulgação dos fatos, forçando o DNER a terminar as obras mas, sobretudo pelo fato de haverem jornalistas compondo a Caravana Ford, na condição de correspondentes de jornais de grande divulgação. (CAVALCANTE, 2016, p. 56).

Em 21 de outubro de 1960 a mídia de São Paulo divulgou o convênio entre a Ford e o governo de Rondônia. A Caravana Ford partiu de São Paulo às 15h30min do dia 28 de outubro de 1960. Foi visível o viés jornalístico e midiático. Em 12 de novembro a Caravana chegou a Vilhena e em 20 do mesmo mês a Pimenta Bueno (CAVALCANTE, 2016).

Como a sequência da viagem parecia ser inevitável, havendo ou não estrada, a Comissão Especial de Construção da BR-29, que era um órgão do Governo Federal e coordenava as ações do DNER e das empreiteiras, tratou de acelerar o processo de conclusão dos trechos que ainda faltavam ser construídos, visando não acarretar desgaste à imagem do presidente Juscelino Kubitschek, uma vez que a Caravana Ford estava sendo observada pela mídia escrita e falada de todo país. Entre os dias 20 e 30 de novembro de 1960 a caravana Ford ficou estacionada em Pimenta Bueno. (CAVALCANTE, 2016, p. 59)

No dia 28 de dezembro de 1960 ocorre a chegada a Porto Velho, permeada por um discurso nacionalista e de integração nacional. De acordo com Cavalcante (2016) a Caravana Ford foi um fator que influenciou a conclusão da BR-29, inflamando a opinião pública e forçando o governo a concluir a obra, além disso, havia a preocupação referente ao risco de imagem negativa ao presidente. “Enfatiza-se que a Caravana Ford juntamente com as ações da mídia escrita foram fatores eficazes para o convencimento do Governo Federal na conclusão das obras da BR-29 no início do ano de 1961” (CAVALCANTE, 2016, p. 61).

Podemos observar os fatores para a construção da BR-29: desenvolvimento, integração nacional, questões internacionais e interesses locais. A penetração do oeste e o automobilismo de JK também são questões envolvidas no processo da construção da rodovia.

2.5.4 A MANAUS-PORTO VELHO

Insistimos no tema da integração nacional – a nota prioritária do governo, naquele fim de mandato – procurei fixá-lo, com maior nitidez possível: “Brasília foi bem compreendida, porque é uma cidadela cujo único destino é este: forçar a integração nacional. Dali, estamos partindo para romper todas estas estradas. Agora esta, a Brasília-Acre. Existem ainda a **Manaus-Porto Velho**, a Belém-Brasília, a Brasília-Fortaleza, que se abrem como um leque para cobrir todas essas imensas regiões desertas. Estas estradas constituirão as sementes poderosas que, amanhã, darão os admiráveis frutos que a Nação espera há quatrocentos anos.” (KUBITSCHKEK, 2000 [1975], p. 412 grifos nossos).

Além da construção das duas rodovias na Amazônia, Juscelino Kubitschek almejava uma terceira: em 1960 dois estudos foram solicitados objetivando verificar a viabilidade de uma ligação terrestre entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO). Ambos foram desaconselhados “por se tratar de uma região pantanosa” (Correio da Manhã, 1968, p. 14). Percebe-se que JK queria expandir ainda mais a rede de circulação no território amazônico. O projeto foi executado entre 1967 a 1976. Hoje é a atual BR-319.

No governo de JK havia a ideia de que era preciso apressar o progresso, o desenvolvimento e a integração nacional e nesse sentido, as estradas cortando o país de norte a sul são uma estratégia. As duas rodovias construídas na Amazônia tinham como meta proporcionar a integração territorial. JK parecia estar disposto a desempenhar uma espécie de “missão histórica”, que teve suas origens no governo Getúlio Vargas com o programa *Marcha para o Oeste*. O discurso oficial dos dois presidentes enfatiza a conquista do interior do Brasil. A construção das rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre retoma as ações de Vargas e de certa maneira, concretizando a conquista do oeste.

Situar o debate do projeto nacional e sua relação com a Amazônia é um exercício fundamental para compreendermos a discussão em torno da integração da região amazônica a partir do governo Vargas e como tal discussão ganha um novo fôlego a partir do golpe de 1964.

Quadro 1 - Intervenções federais na Amazônia (1930–1961)

Ano	Mecanismos Institucionais Federais
1938	Marcha para o Oeste
1940	Discurso do Rio Amazonas
1941	Plano de Saneamento para Amazônia
1942	Batalha da Borracha
1944	Plano Rodoviário Nacional (indicação de 3 rodovias na Amazônia)
1946	Artigo 199 da Constituição Federal
1952	Criação do INPA
1953	Criação da SPVEA
1960	Inauguração da rodovia Belém-Brasília
1961	Inauguração da rodovia Brasília-Acre

Fonte: Tabela elaborada pela autora

A ideologia desenvolvimentista deu seus primeiros passos no governo Vargas e permaneceu durante a administração de Juscelino Kubitschek. Para ambos a industrialização era o que impulsionaria o desenvolvimento econômico brasileiro. Os dois compartilhavam a “convicção de que a industrialização acelerada seria a única solução para o progresso econômico do País” (IANNI, 1979 [1971], p. 181-182). E as estradas eram uma condição necessária. Essa visão não se rompe com o término da administração dos mesmos. A representação da Amazônia como um lugar que precisa ser “conquistado” permanece nas décadas seguintes.

As rodovias Belém-Brasília e Brasília Acre, representam um modelo de desenvolvimento nacional. A partir de 1970 o Estado Nacional leva a termo o último *devassamento* do mundo amazônico (CARDOSO; MÜLLER, 2008 [1977]). Ainda permeado pela ideia de integração nacional, o governo lança mão de outros instrumentos, como incentivos fiscais, reestruturação de órgãos, política de colonização, política de transportes, entre outros. Francisco de Oliveira (1994) chama esse processo de *intervenção-reconquista*. O autor aponta que a construção de estradas era uma condição para a efetivação da política de “tamponamento das fronteiras”. É sobre isso que trataremos no próximo capítulo.

3 SEGURANÇA E DESENVOLVIMENTO: A POLÍTICA RODOVIÁRIA NA AMAZÔNIA

O que se revela então? Que a Amazônia não era uma "terra sem homens para homens sem terra", mas sim uma região habitada por índios, posseiros e seringueiros, atravessada por conflitos fundiários que se agravaram depois da construção das estradas, dos Grandes Projetos e dos incentivos fiscais. E ainda se descobre o ouro de Serra Pelada... (OLIVEIRA, 1994, p. 8)

A citação acima diz respeito ao processo de integração nacional e expansão do capitalismo na Amazônia, nos fins das décadas de 1960 e início de 1970, evidenciado pela execução de grandes projetos na Amazônia, como a Transamazônica, a Zona Franca de Manaus (ZFM), o Projeto Grande Carajás, as Usinas Hidrelétricas de Balbina (AM) e de Tucuruí (PA), o Projeto Jari, entre outros.

Cardoso e Müller (2008 [1977]) nos falam que a região enfrentou diversos surtos de *devassamento*. Destaca-se o primeiro, que ficou conhecido como “drogas do sertão”, nos séculos XVI e XVII, o segundo foi o “ciclo da borracha” no final do século XIX e início do XX e depois as frentes pioneiras entre 1920 até 1960. Porém, a partir dos anos 1970, a Amazônia experimenta o quarto *devassamento*, este, levado a termo e a cabo pelo Estado Nacional em que o mesmo incentiva e estimula a instalação de empresas e grandes projetos na Amazônia. Nesse contexto ocorre o avanço do capitalismo na região com a anuência do Estado.

Ao discorrer sobre o mesmo processo, Francisco de Oliveira emprega o termo *intervenção-reconquista*. A ideia de *reconquista* tem relação com o pensamento geopolítico militar brasileiro, onde a Amazônia é considerada uma área estratégica, tendo em vista os interesses do Estado Nacional, observando o intento de sua soberania.

Ao fundir-se e reelaborar-se com os esquemas conceituais da Guerra Fria, entretanto, o pensamento geopolítico brasileiro gestou a famosa Doutrina de Segurança Nacional, refratária a dissensos políticos mais profundos, e que, de maneira organicista, confundia os conceitos de Estado e de Nação, subtraindo à política a sua dimensão propriamente conflitiva. A ideia do inimigo interno, porém, não excluía o problema da rarefação demográfica e econômica da fronteira amazônica. **Urgia, assim, de acordo com esse esquema, abrir estradas, levar gente, ocupar a Amazônia.** Sintomaticamente, uma ação de grande vulto do Estado sobre a Amazônia só se dá a partir de 1966, já no regime militar, após o fracasso da SPVEA. (OLIVEIRA, 1994, p.5 grifos nossos)

Becker (1990) destaca que a Amazônia, na lógica estatal, é apontada como região de fronteira, símbolo de progresso para a nação, projeção para o futuro e o

seu significado para o capitalismo mundial. “Num outro ângulo, situa-se o mito da imagem oficial difundida sobre a fronteira como “espaço vazio”, noção que estrategicamente serve da válvula de escape a conflitos sociais em áreas densamente povoadas e de campo aberto para investimento” (p. 10). A autora assinala que a fronteira possui dois vieses: para o capitalismo a fronteira representa a possibilidade de exploração de recursos naturais e reserva de valor, sendo possível a implantação de infraestrutura. Já para o Estado, a fronteira possui a potencialidade política e econômica e com isso “torna-se uma região estratégica para o Estado, que se empenha em sua rápida estruturação e controle” (p. 11).

A ocupação da Amazônia se torna prioridade máxima após o golpe de 1964, quando, fundamentado na doutrina de segurança nacional, o objetivo básico do governo militar torna-se a implantação de um projeto de modernização nacional, acelerando uma radical reestruturação do país, incluindo a redistribuição territorial de investimento de mão-de-obra, sob forte controle social. (BECKER, 1990, p. 12)

A autora argumenta que as imagens historicamente produzidas sobre a Amazônia permanecem com novas roupagens. Eldorado, paraíso perdido, inferno verde, entre outros. Também é evidente uma grande carga de elemento simbólico, bem como a relação entre o país e a região amazônica, tendo em vista que os dilemas que a Amazônia já enfrentou dizem respeito a “contradições intrínsecas à inserção do Brasil no sistema capitalista mundial e à organização acelerada da sociedade brasileira” (BECKER, 1990, p.8).

Oliveira (1994) ao discorrer sobre as intervenções do Estado Nacional na Amazônia assevera sobre a política de “tamponar fronteiras”⁵, e diz que essa é a síntese da “intervenção” na região. O “tamponamento de fronteiras” concordava com a lógica do governo, bem como sua justificativa ideológica encontrada na Doutrina de Segurança Nacional (DSN). Observar-se que a DSN orientou as ações da administração federal durante o período da ditadura civil-militar, principalmente no que diz respeito à execução de grandes projetos de integração da Amazônia, como a Transamazônica (OLIVEIRA, 1988), (BECKER, 1990), (OLIVEIRA, 1994).

Nesse aspecto, a abertura das estradas na região amazônica é elemento importante para compreender os processos, já que estava inserida na Geopolítica de Segurança Nacional. E é esse o assunto a ser discutido nesse capítulo: a política

⁵ O termo “tamponamento” de fronteiras aparece várias vezes em Golbery (1981 [1966])

rodoviária inserida da lógica do governo autoritário e o lugar da Amazônia nesse projeto.

3.1 A DOCTRINA DE SEGURANÇA NACIONAL

(...) Com o objetivo de estudar os problemas brasileiros, os cursos da Adesg⁶, sempre sob o controle da Escola Superior de Guerra, são dirigidos para um público-alvo, em que o **binômio desenvolvimento e segurança** é a única resposta para a solução dos problemas do país. (BORGES, 2007, p. 36 grifos nossos)

Para Borges (2007) “a história tem demonstrado que, em todos os momentos de crise institucional, as Forças Armadas apresentam-se como atores políticos atuantes” (p.15). Foi assim em 1889, 1930, 1945 e 1964. Ou seja, desde 1889 o intervencionismo militar é uma constante na história do Brasil. No entanto, o golpe de 1964 significou um novo momento dos militares, já que “estabeleceu novas especificações para o papel das Forças Armadas no processo político” e “não manteve as mesmas características das intervenções passadas” (p.20).

O mesmo autor comenta que a expressão “segurança nacional” já aparecia desde 1930, nessa época “já havia uma preocupação dos militares brasileiros *em formar uma mentalidade que sobreponha a tudo os interesses da pátria*” (BORGES, 2007, p. 20). Já a conceituação moderna surge mais precisamente após a 2ª Guerra. Para Borges o AI-1 (1964) foi um preâmbulo das intenções do regime. Posteriormente ocorreu a instauração do Estado de Segurança Nacional, a criação do Serviço Nacional de Informação (SNI), a desarticulação do Congresso, a suplantação do sistema pluripartidário com a implantação do AI-2 (1967). Em 1968 é baixado o AI-5 por Costa e Silva, “causando uma crise entre a Câmara dos Deputados e o próprio governo cujas medidas consolidam a Doutrina de Segurança Nacional e transformam o Brasil num Estado de segurança nacional absoluta” (BORGES, 2007, p. 39)

O autor discorre sobre as fases das Forças Armadas:

Assim, ao se analisar o papel das Forças Armadas no processo político brasileiro, deve-se levar em consideração duas fases: a primeira antes de 1964, quando os militares intervinham na política, reestabeleciam a ordem institucional, passavam a condução do Estado aos civis e retornavam aos quartéis, exercendo a função arbitral-tutelar; a segunda, depois de 1964,

⁶ ADESG: Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra

sob a égide da Doutrina de Segurança Nacional (instrumentalizada pela Escola Superior de Guerra), quando os militares, após o golpe, assumem o papel de condutores dos negócios do Estado, afastando os civis dos núcleos de participação e decisão política, transformando-se em verdadeiros atores políticos, com os civis passando a meros coadjuvantes no sentido de dar ao regime uma fachada de democracia e legitimidade. (BORGES, 2007, p. 16)

Sobre o conceito de função/condição arbitral tutelar, o autor explica:

Até 1964 o aparelho militar brasileiro se posicionou na condição de arbitral-tutelar, isto é, com a ameaça ou em meio a uma crise institucional, os militares deixavam os quartéis e intervinham na ordem política para, logo em seguida, transferir o poder aos civis. Após o processo intervencionista, já com os civis na direção do Estado, as Forças Armadas abandonavam o papel de árbitros e transformavam-se em forças tutelares, estabelecendo os limites da ação civil. Porém, a partir de 1964, as Forças Armadas intervêm no processo político, sem contudo, transferir o poder aos civis, agindo, nesse novo contexto, como atores dirigentes e hegemônicos. (BORGES 2007, p. 16)

Borges (2007) evidencia as fases da Ditadura Civil Militar onde as Forças Armadas possuem o papel de dirigente-hegemônico: a primeira etapa: de 1964 até o AI-5; a segunda do AI-5 até a liberação política iniciada por Geisel e a revogação do ato (1978); A terceira etapa vai até o governo João Figueiredo. Segundo o autor, a supressão do AI-5 irrompe um novo perfil das Forças Armadas. No entanto, a restituição do comando do Estado aos civis foi condicionada pela não-argentinização, isto é, que os militares não fossem julgados. O aparelho repressivo tinha sua marca no SNI, este teve sua constituição “com base no escopo teórico da Doutrina de Segurança Nacional” (p 23). Criado por Golbery do Couto e Silva, o mesmo veio a chamar de “monstro”.

A Doutrina de Segurança Nacional passou por diversas etapas na sua formulação, mas o elemento fundamental é o conflito ideológico permanente, a possibilidade de uma guerra total entre o Ocidente e Oriente, em função da qual toda nação deve mobilizar-se integralmente (Couto e Silva, 1981, p. 24) é nesse quadro de conflito que a Doutrina promoverá a submissão das atividades da Nação à sua política de segurança. (BORGES, 2007, p. 25)

No trecho acima podemos compreender melhor a DSN. O autor usa Golbery do Couto e Silva. Este pensador traz elementos teóricos que esclarecem alguns elementos da Doutrina. A mesma diz respeito a segurança interna e externa, anticomunismo, teoria de guerra, teoria de revolução e subversão interna, desenvolvimento econômico e o papel geopolítico do Brasil na economia mundial. De acordo com Golbery do Couto e Silva, desenvolvimento e segurança estão

associados, onde, o primeiro pressupõe a utilização dos recursos naturais e conseqüentemente a utilização de rede de transporte para o escoamento da produção e integração do território, comunicação, etc. Já a Segurança Nacional, diz respeito às estratégias militar, econômica, política e psicossocial (SILVA, 1981 [1966]).

No que diz respeito a DSN, o SNI foi sintomático tendo em vista seu caráter repressivo. No entanto, a Doutrina vai muito além e possui um arcabouço teórico abrangendo quatro conceitos principais e norteadores, são eles: Objetivos Nacionais, Poder Nacional, Estratégia Nacional e Segurança Nacional (SILVA, 1981 [1966]) (ARRUDA, 2013 [1983]) (SILVA, 2013 [1987]) (BORGES, 2007). Desses, o mais importante e que norteia os demais são os Objetivos Nacionais. No entanto, antes de nos debruçarmos aos conceitos é preciso tecer alguns comentários.

3.1.1 ORIGENS DA DOCTRINA: A ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA

É com a criação da Escola Superior de Guerra que a **Doutrina de Segurança Nacional se inscreve na vida política brasileira**. Os estudos que nela se organizam e as propostas que daí resultam vão garantir a presença política dos militares no interior do aparelho do Estado. Nessa direção a Escola assume, por um bom tempo, um papel fundamental no processo político brasileiro, através da criação e propagação da Doutrina, com os diversos cursos que ali são realizados. Os cursos programados pela Escola, que de início eram dirigidos somente a militares, atingem também segmentos civis, notadamente profissionais liberais, empresários, magistrados, sindicalistas, professores universitários e dirigentes de órgãos públicos. (BORGES 2007, p. 36 grifos nossos).

É evidente a importância da Escola Superior de Guerra (ESG) já que muitos estudos apontam a mesma como formuladora da DSN, bem como a sua atuação conspiratória no golpe de 1964, fornecendo uma “justificativa ideológica”, devido seus aspectos doutrinários e ideológicos, em virtude do arcabouço teórico que a instituição proporcionou (STEPAN, 1975 [1971]), (FAUSTO, 2006 [1994]), (BORGES, 2007), (TIBOLA, 2007) e (MUNDIM, 2007).

A ESG é um núcleo de estudos voltado a empreender pesquisas a respeito do planejamento estratégico nacional. Inicialmente tratava apenas dos estudos referentes à segurança nacional, porém, outros temas como, política e desenvolvimento fizeram parte do arcabouço da instituição. Criada oficialmente em 1949, a Escola, tinha como objetivo inicial “desenvolver e consolidar os

conhecimentos necessários para o exercício das funções de direção e para o planejamento da segurança nacional” (BRASIL, 1949).

Arruda (2013 [1983]) mostra que as origens da ESG remontam ao curso de Alto Comando, criado em 1942, preconizada pela Lei de Ensino Militar, o qual era oferecido aos generais e coronéis do Exército. No ano de 1948, em viagem aos EUA, General César Obino, chefe do Estado Maior Geral, depois Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), visitou o National War College. No final desse mesmo ano o General Oswald Cordeiro de Farias elaborou o anteprojeto da ESG. Em 1949 foi criada a Escola Superior de Guerra, onde os cursos também seriam ofertados a Marinha e Aeronáutica.

Alfred Stepan (1975 [1971]) fala que o “papel moderador”⁷ foi decisivo para os militares acreditarem ter um grau baixo de capacidade e legitimidade para governar, em comparações com os civis. No entanto, isso mudou entre 1961–1964, em decorrência das crises, em meados da década de 1960 os governos militares passaram a ser mais doutrinários recebendo “apoio institucional e confiavam em suas tentativas de dirigir e controlar as mudanças sociais e econômicas” (p.128). Essas características são presentes nos golpes na América Latina: Brasil em 1964, Argentina em 1966 e Peru em 1968.

As alterações do modelo de regimes militares tinham relação com as transformações no fim da década de 1950 e início de 1960 nos âmbitos nacional e internacional, como, por exemplo, o desenvolvimento de doutrinas revolucionárias e a ascensão de Fidel Castro suscitaram nos militares um conjunto de respostas: receio ao comunismo, desenvolvimento de doutrinas de contra-insurreição e o entendimento que era necessário modificações para evitar a revolução.

Percebendo que a estratégia da guerra revolucionária envolvia todos os níveis da sociedade, o conceito de segurança entre as Forças Armadas passou a abarcar todos os aspectos com o seu papel de “construtores da nação” e com planos globais de desenvolvimento. Estas respostas implicavam uma expansão considerável do papel dos militares e uma crença na legitimidade destes novos papéis. (STEPAN, 1975 [1971], p. 127)

Os posicionamentos acima eram desenvolvidos e disseminados pelos Estados Unidos, que ensinavam em suas escolas para os militares latino-

⁷ Os militares se autointerpretavam como poder moderador. Borges (2007) emprega o termo arbitral-tutelar

americanos. No entanto, houve uma adaptação/reformulação dos países latino-americanos para sua realidade:

A um grau significativo, a idéia de um papel político mais ativo para os militares enraizou-se porque as instituições militares acharam relevante e adaptável aos problemas de seus próprios países. O Brasil, a Argentina e o Peru, todos reformularam a idéia para adequá-la à sua própria percepção dos problemas de desenvolvimento e segurança de seus países. (STEPAN, 1975 [1971], p. 128)

As escolas militares de cada país contribuíram para a reformulação e divulgação dos novos conceitos de desenvolvimento e segurança nacionais. No Peru no Centro de Altos Estudos Militares (CAEM), na Argentina na Escuela Nacional de Guerra (ENG) e no Brasil na Escola Superior de Guerra (ESG). Foi a partir da ESG que parte dos militares brasileiros “passaram a sentir que dispunham da estratégia mais apropriada e mais realista para desenvolver o país, e dos tecnocratas mais qualificados para pôr em prática esta estratégia” (STEPAN, 1975 [1971], p. 128).

A ESG foi estabelecida por decreto presidencial de 20 de agosto de 1949 (BRASIL, 1949). “O foco intelectual da ESG, tal como se desenvolveu em meados da década de 1950 e começo dos anos 60, foi o inter-relacionamento entre segurança e desenvolvimento nacionais” (STEPAN 1975 [1971], p. 131, 132). Em 1963 seu regulamento aponta sua finalidade:

42 – O Curso Superior de Guerra destina-se a:

- habilitar civis e militares para o exercício de funções de direção e assessoria, especialmente dos órgãos responsáveis pela **formulação, desenvolvimento, planejamento e execução de uma Política de Segurança Nacional;**
- cooperar no aprimoramento de uma metodologia de formulação e desenvolvimento de uma metodologia e formulação e desenvolvimento de uma Política de Segurança Nacional, inclusive da respectiva técnica de planejamento.

43 – Os estudos realizados no Curso Superior de Guerra compreendem essencialmente:

- discussão de uma Doutrina de Segurança Nacional visando à sua consolidação e difusão;
- trabalhos e pesquisas para a avaliação das conjunturas internacional e Nacional sob o ponto de vista da Segurança Nacional;
- discussão e ensaio de uma metodologia de formulação, desenvolvimento de uma Política de Segurança Nacional e da sistematização de uma técnica de planejamento dessa Segurança. (BRASIL, 1963).

Podemos constatar o papel da Escola no ambiente político e no que se refere a formulação da DSN. Os estudos elaborados na ESG sobre planejamento estratégico nacional a respeito da segurança nacional e desenvolvimento, bem como

a atuação de militares e civis estavam em consonância com a situação imposta a partir de 1964 e que se manifesta em um projeto de nação que abarca as regiões. As estradas construídas na Amazônia tinham como justificativa o desenvolvimento econômico da região, e também a segurança das fronteiras.

3.1.2 A ESG NO GOVERNO

Os militares viam com bons olhos a participação de civis na ESG. Dos 62 diplomados em 1950 apenas 16 eram civis. Entre 1950 a 1967 o número salta para 646, de um total de 1.276. Os civis diplomados da instituição eram oriundos de diversos setores da sociedade como empresários, funcionários públicos, congressistas, juízes federais e estaduais, professores, economistas, escritores, médicos e sacerdotes católicos. Ter curso superior era um requisito obrigatório para ser membro da Escola. Sobre isso, Marechal Juarez Távora diz “Como comandante, eu quis aumentar a representação de civis. Achei que a finalidade da escola não era apenas treinar militares, mas também todos aqueles que poderiam influenciar o governo” (STEPAN, 1975 [1971], p. 130).

No que diz respeito aos membros da ESG que fizeram parte do quadro do governo federal, destaca-se: Castello Branco (presidente da república): diretor do Departamento de Estudos entre 1956–1958; Oswaldo Cordeiro de Farias (Ministro do Exterior): primeiro comandante da ESG; Marechal Juarez Távora (Ministro dos Transportes): segundo comandante da ESG; Golbery do Couto e Silva (diretor do SNI): conhecido como “pai da ESG”; Os dois Ministros do Exterior — o civil Vasco Leitão da Cunha (abril de 1964 a janeiro de 1966) e o general Juracy de Magalhães (janeiro de 1966 a março de 1967) e Geisel — chefe da Casa Militar e Secretário-Geral do Conselho de Segurança Nacional. Todos eram diplomados da ESG. (STEPAN, 1975 [1971]).

O Ministro do Planejamento Roberto Campos foi uma figura importante no governo Castello Branco. Embora não frequentasse a ESG nem participasse do seu corpo permanente, desde meados de 1950 ministrava conferências na Escola, e por essa razão foi escolhido para ministro, já que Castello Branco ao assistir suas conferências concordou e teve afinidade com suas ideias (STEPAN, 1975 [1971]) (FAUSTO, 2006 [1994]).

3.1.3 ELEMENTOS DA DOCTRINA

Como já foi explicitado, a DSN possui quatro conceitos norteadores — Objetivos Nacionais, Poder Nacional, Estratégia Nacional e Segurança Nacional. Porém, há outro elemento que merece destaque, o qual é o conceito de Guerra. Depois da Segunda Guerra Mundial a compreensão deste sofre modificações, envolvendo noções de antagonismos entre comunismo e países ocidentais e geopolítica relacionada a Guerra Fria. Nesse contexto a *guerra total* envolve a participação de todos e a exclusão da neutralidade, bem como a existência de inimigos internos e externos, ou seja, elemento fundamental é o conflito ideológico (BORGES, 2007). Cabe observar que na geopolítica dos militares latino-americanos buscava-se “estabelecer limites geográficos do Estado” e “trabalhar com as fronteiras ideológicas (DSN)” (BORGES, 2007, p.27)

Os escritos de Golbery do Couto e Silva são uma fonte essencial para o bom andamento da investigação em questão. Ele é considerado o principal membro da ESG (FAUSTO 2006 [1994]) (STEPAN 1975 [1971]). Boris Fausto nos traz uma breve biografia do intelectual militar:

Militar, membro da Escola Superior de Guerra desde 1952, consolidou a doutrina de segurança nacional que serviria de fundamento ideológico para a ditadura militar. Ajudou a articular o golpe de 1964, criando a seguir o SNI, que passou a chefiar com status de ministro até 1967. Presidiu o Dow Chemical para a América Latina (1972). A partir de 1974 chefiou o Gabinete Civil da presidência. Renunciou em 1981, por ocasião do episódio do Riocentro (FAUSTO, 2006 [1994], p. 635).

O livro *Geopolítica do Brasil* (1981[1966])⁸ nos traz subsídios teóricos para a compreensão da DSN. Ao falar sobre Guerra, o Golbery do Couto e Silva argumenta:

De guerra estritamente militar passou ela, assim a *guerra total*, tanto econômica e financeira e política e psicológica e científica como guerra de exércitos, esquadras e aviações; de guerra total a *guerra global*; e de guerra global a guerra indivisível e- por que não reconhecê-lo? – permanente. A “guerra branca” de Hitler ou a *guerra fria* de Stálin substitui-se à paz e, na verdade, não se sabe já distinguir onde finda a paz e onde começa a guerra – uma evidência a mais, e esta sob todos os ângulos funesta, da geral confusão de valores em que periga soçobrar a civilização do mundo ocidental. (SILVA, 1981 (1966), p. 24).

⁸ Publicado pela primeira vez em 1966, foi fruto de uma reunião de palestras e ensaios publicados nos anos 50.

Para Golbery do Couto e Silva a guerra-total era algo inescapável, sendo necessário haver uma preparação para enfrentá-la. Para este intento, um dos fatores era a maximização o Poder Nacional. O autor também comenta sobre as intervenções:

A essa guerra onipresente, todos os instrumentos de ação, direta ou à distância, lhe são de valia igual para alcançar a vitória que se traduza, por fim, na efetiva consecução dos Objetivos Nacionais e na satisfação completa das aspirações ou das ambições – justas ou injustificáveis, pouco importa – da alma popular, vitória tanto menos custosa quanto se possa a ela chegar sem o emprego decisivo, mas cruento da força. Servem-lhe, por isso, tanto, as armas exclusivamente políticas – negociações diplomáticas, pressões e intervenções mais ou menos ostensivas (**não é a abstenção, por vezes, uma forma de intervenção?**) (SILVA, 1981 (1966), p. 24,25 grifos nossos).

Em artigo publicado na Revista da ESG pela primeira vez em 1983, Arruda aponta que a Doutrina da Escola preconizava a Guerra como elemento novo, indo além da guerra “concreta”, abrangendo a guerra ideológica, uma nova modalidade de conflito. Para o autor “Surgiu daí um novo conceito, o de Segurança Nacional, mais amplo que o tradicional conceito de Defesa. E a missão primordial conferida à ESG foi a de estudar a Segurança, dentro desta nova concepção.” (ARRUDA, 2013 [1983], p. 19)

O mesmo autor afirma que “A Segurança está interligada ao Desenvolvimento e nesse sentido se foi processando a inflexão da Doutrina” (ARRUDA, 2013 [1983], p. 20). Quando da implantação da ESG o seu empenho original diz respeito ao estudo da Segurança Nacional, o método de planejamento, e a consolidação de um Conceito Estratégico Nacional.

Em essência, o Conceito Estratégico Nacional, partindo da concepção de Estratégia, em seu significado militar, deveria ser formulado no mais alto nível governamental, tendo em vista a definição dos Objetivos Nacionais e da Política Nacional para atingir esses Objetivos. (ARRUDA, 2013 [1983], p. 24)

Arruda (2013 [1983]) discorre sobre as quatro fases da DSN, conforme podemos conferir no quadro a seguir:

Quadro 2 - Fases da Doutrina de Segurança Nacional

Período	Características
1° fase (1949–1952)	Neste período houve o predomínio do estudo da Conjuntura. Eram abordados assuntos de cunho militar, nacional e internacional. Dentre os temas estudados destacamos as diferenças entre as regiões norte e sul, espaços vazios, reforma-agrária, petróleo e comunismo.
2ª fase (1953–1967)	Em 1953 começou a ênfase na Segurança. Esse ano é considerado um momento chave para a ESG por serem elaborados os primeiros conceitos da DSN em uma Conferência do General Juarez Távora.
3ª fase (1968–1973)	A partir de 1967 a ESG visou enfatizar o estudo do Desenvolvimento sem negligenciar a Segurança. Em 1973 foi publicado o novo regulamento da escola, onde este mudou sua missão que antes era <i>Planejamento da Segurança Nacional</i> para <i>Formulação da Política Nacional de Segurança e Desenvolvimento</i> . Nessa fase os estudos de Desenvolvimento e Segurança abrangiam o que Arruda chama de uma <i>Doutrina de Política Nacional</i> .
4ª fase (1973–1984)	Nesse período houve a adoção do Manual Básico, um documento que sistematizou os conceitos doutrinários e teóricos. Além disso, permaneceu a condição da 3° fase.

Elaborado pela autora. Fonte: ARRUDA (2013 [1983])

Em artigo publicado na Revista ESG pela primeira vez em 1987, Juacy da Silva⁹ aborda importantes elementos para a compreensão da DSN. O autor assevera o fato que em vista da criação da ESG, a preocupação com a segurança entendida de forma maior que defesa nacional. E naquele momento, a questão da segurança abarcava não só questões militares, mas também sociais, políticas, econômicas e psicossociais, “Vista desta perspectiva, uma doutrina deveria ser a um só tempo um instrumento de análise e de transformação da realidade, no caso, a realidade

⁹ Chefe da Divisão de Pesquisa e Doutrina da Escola Superior de Guerra e Diretor do Departamento de Estudos da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra.

brasileira” (SILVA, 2013 [1987], p. 35). Para isso, uma doutrina deve possuir conceitos e métodos para assim se materializar em uma estratégia de atuação. Nesse sentido, o autor aponta quatro conceitos norteadores, conforme o quadro a seguir:

Quadro 3 - Conceitos da Segurança Nacional

Objetivos Nacionais	São os anseios e ambições que a Nação visa realizar. Eles se dividem em dois tipos: os Objetivos Nacionais Permanentes (ONP) e os Objetivos Nacionais Atuais (ONA). O primeiro diz respeito interesses de caráter estrutural. A ESG apresenta seis ONP: Democracia, Integração Nacional, Integridade do Patrimônio Nacional, Paz Social, Progresso e Soberania. Já os ONA têm um viés transitório.
Poder Nacional	São os meios para alcançar os Objetivos Nacionais. Os fundamentos do Poder Nacional são o Homem, a Terra e as Instituições. Esses três são considerados as bases da nacionalidade, sendo o Homem o fundamento maior do Poder Nacional devido à capacidade de energia criadora, possuidor de consciência e racionalidade.
Política Nacional	É a identificação dos ONP e o estabelecimento da orientação e condução para o alcance e manutenção dessa meta. Tem como responsabilidade a organização do país. Têm desdobramentos: a Política Nacional de Desenvolvimento (PND) que relaciona-se a transformação e evolução da nação. E a Política Nacional de Segurança (PNS) voltada a preservação e manutenção visando a coesão social e harmonia.
Estratégia Nacional	Visa a aplicação e preparação do Poder Nacional para superar os obstáculos e alcançar os Objetivos nacionais. Os três elementos básicos são: objetivos a serem alcançados, os meios aplicados; e obstáculos a serem derrotados. Dividem-se em Estratégia Nacional de Desenvolvimento (END) e a Estratégia Nacional de Segurança (ENS).

Elaborado pela autora. Fonte: SILVA (2013 [1987]).

Diante do exposto, conhecemos sucintamente o arcabouço teórico da ESG e seus quatro conceitos norteadores. O instrumental analítico forjado pela Escola

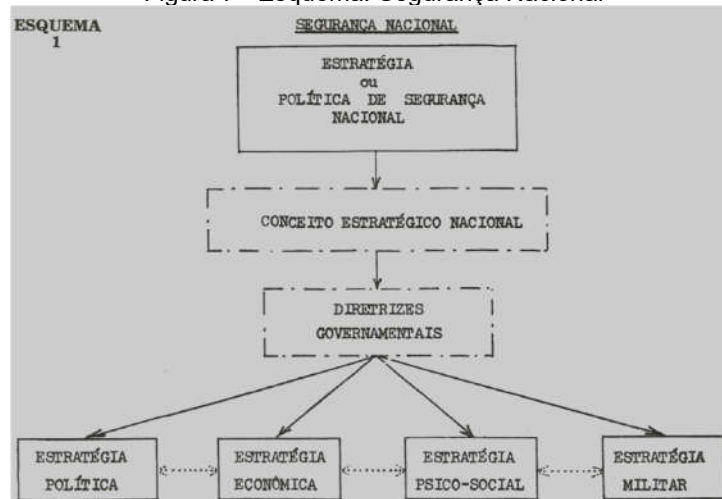
visava a intervenção e transformação da sociedade brasileira. Inicialmente seus estudos eram voltados a Segurança, posteriormente estendeu-se também ao tema do Desenvolvimento. Orientando as ações do governo, a DSN tinha como cerne o binômio segurança-desenvolvimento. Veremos a seguir de forma mais detalhada esses dois conceitos.

3.1.4 SEGURANÇA NACIONAL

Daí um novo dilema – o **do Bem-Estar e da Segurança** – apontado por Goering, em dias passados, sob a forma menos justa, mas altamente sugestiva, se seu conhecido *slogan*: “mais canhões, menos manteiga”. E, na verdade, não há como fugir à **necessidade de sacrificar o Bem-Estar em proveito da Segurança**, desde que esta se veja realmente ameaçada. Os povos que se negaram a admiti-lo aprenderam, no pó da derrota, a lição merecida. (SILVA, 1981 (1966), p. 13 grifos nossos).

Na citação acima Golbery do Couto e Silva expressa o viés da DSN, sendo a Segurança um fator fundamental. De acordo com Borges (2007) “toda a política nacional, portanto, é reorientada em função da segurança” (p. 28). O autor pontua que nesse contexto as áreas política e militar ficam vinculadas de forma indissociável. A Doutrina é altamente ideologizada, envolvendo as supostas ameaças internas e externas.

Figura 7 - Esquema: Segurança Nacional



Fonte: SILVA, 1981(1966).

Na imagem acima Golbery do Couto e Silva (1981[196]) nos mostra que a Segurança Nacional é uma Estratégia, que também pode ser denominado como Grande Estratégia ou Estratégia Geral (p. 25) e que compete ao governo sua

Conceito Estratégico Nacional, considerando as Diretrizes Governamentais, tudo isso com o intento do Planejamento de Segurança Nacional.

Miyamoto (1995) discorre que as fronteiras são tema da geopolítica no que diz respeito a segurança do território. As estradas são iniciativas governamentais. As localizadas em regiões fronteiriças são consideradas zonas de Segurança Nacional, representando uma função estratégica de defesa da área. O autor argumenta que “Vê-se, portanto, como é crucial o controle dos meios de comunicação, tanto para escoar a riqueza como para unir o território, integrando o país, além de garantir a sua própria soberania e segurança”. (Miyamoto, 1995, p. 148). Percebe-se que os meios de comunicação e a importância das estradas, o que elas representam e desempenham.

3.1.5 DESENVOLVIMENTO

Para os Estados-Nações de nossos dias, são seus *Objetivos Nacionais*. Entre esses Objetivos, é evidente, cabe posição de relevo aos que dizem respeito à persistência de todo o grupo social, do Estado e da Nação como tais – isto é, à sua sobrevivência no espaço e no tempo, sua autonomia em relação aos demais e o próprio **desenvolvimento econômico e social**, já que, para as sociedades humanas, assim como para todos os organismos de maior ou menor complexidade, **a estagnação é a morte**. (SILVA, 1981 (1966), p. 11 grifos nossos)

Na citação acima, Golbery do Couto e Silva joga luz sobre a concepção de desenvolvimento, nos permitindo a compreensão do quão relevante é esse fenômeno, tanto no sentido simbólico quanto no prático. Ele parece algo inadiável e inescapável, evidenciando seu caráter iminente. Nessa abordagem o mesmo é considerado sinônimo de crescimento econômico. Esse tipo de interpretação tornou-se dominante, manifestando-se em discursos e ações, a exemplo das estradas construídas na Amazônia, como a Transamazônica.

A importância de compreendermos a ideia de desenvolvimento é que ele é uma forma de pensar que leva a elaboração de estratégias e diz respeito a um momento histórico. Golbery compartilha da ideia de Ratzel quanto de sua concepção organicista de estado. Para este autor o Estado é um organismo vivo que necessita crescer. Miyamoto (1995) argumenta sobre essa concepção e a construção de meios de circulação:

Se considera também que o Estado pode ser visto como um organismo biológico – como costumam fazer muitas vezes os geopolíticos – sempre propenso a ampliar o seu domínio territorial, concluir-se-á, igualmente, que essa possibilidade só pode ser concretizada segundo as leis do crescimento espacial dos Estados, mediante uma integração gradual de unidades pequenas que serão completamente absorvidas. **Isso só pode ser feito se houver ligações viárias** que permitam rápido deslocamento de um ponto para outro. (MIYAMOTO, 1995, p. 174 grifos nossos)

Percebe-se como o acesso ao interior do território é algo imprescindível para o controle do mesmo. A necessidade do desenvolvimento implica o fomento ao crescimento econômico, o escoamento da produção, o trânsito de pessoas e serviços. As transformações espaciais e a integração entre as regiões, acesso ao interior e a implementação de rede de transporte na Amazônia fazem parte da geopolítica dos militares. A estrada atrelada a ideia de progresso e desenvolvimento já aparecia em Euclides da Cunha, permanece em nos governos de Vargas e Juscelino Kubitschek e toma um novo fôlego a partir de fins da década de 1960 e início de 1970.

3.2 A INTEGRAÇÃO NACIONAL

O símbolo de nossa era é bem o símbolo da integração, **processo solucionador por excelência de todos os antagonismos** e que melhor convém ao espírito faustiano do homem moderno, inimigo de todas as limitações. (SILVA, 1981 [1966], p. 21 grifos nossos)

A ideologia de Integração Nacional aparece em vários dos momentos da história do Brasil e da Amazônia. No trecho acima Golbery do Couto e Silva recoloca essa necessidade. No pensamento geopolítico militar o discurso é retomado. É preciso enfatizar como as regiões são vistas nesse processo, particularmente a Amazônia.

Faz-se necessário tecer apontamentos sobre a Geopolítica. Borges (2007) comenta que a origem da geopolítica teve como precursor Alfred Tayer e o seu conceito de *destino manifesto*. Este diz respeito ao expansionismo norte-americano no século XIX. Ratzel da mesma forma pode ser considerado um dos precursores, em virtude da elaboração de sua concepção biológica de Estado, na qual o considera um organismo vivo que precisa expandir-se, crescer. Em 1916 Kjellen criou a palavra *geopolítica* da junção geo = terra e política = arte de governar. Ou

seja, a geopolítica é uma ciência que considera o espaço físico de um território e suas possibilidades, além disso, “se apresenta como uma teoria de Estado e para o Estado, mais precisamente para um Estado de perfil militar” (BORGES, 2007, p. 26). Golbery do Couto e Silva em seu livro *Geopolítica do Brasil* traz sua contribuição à teoria:

(...) a Geopolítica adota sempre um ponto de vista único e privativo – o do espaço físico, que este deve ser o elemento, não exclusivo por certo, mas sim dominante, da paisagem que ela busca interpretar, com a finalidade prática de aí **discernir a margem de possibilidades** a aproveitar na construção da maior grandeza, do progresso crescente e da segurança interna e externa do Estado, beneficiando-se das vantagens positivas que a terra ofereça e neutralizando, na medida do possível, os aspectos negativos que ela apresente em sua imparcialidade incombível. (SILVA, 1981 [1966], p. 33 grifos nossos).

Podemos perceber que a Geopolítica privilegia a paisagem, em virtude de seus limites e possibilidades, além de sua vinculação com a Segurança Nacional em vista da segurança externa e interna do Estado. Sobre a região amazônica é simbólico os adjetivos que o autor usa para referir-se: deserto verde, ilha amazônica, mundo perdido, entre outros. Mas um termo nos chamou atenção e acreditamos ser necessário destacar: “tamponamento”. A expressão se faz presente em vários momentos da obra e pode ser importante para a compreensão de certos processos que a Amazônia experimentou.

(...) O tamponamento efetivo dos caminhos naturais de penetração, que de além-fronteiras conduzem a Amazônia, **é medida que se impõe com urgência**, para que, como dissemos, possamos levar a cabo, quando oportuno, tranqüila e metodicamente, **um plano de integração e valorização daquele imenso mundo ainda perdido**. (SILVA, 1981 [1966] p. 55 grifos nossos).

Em outro trecho Golbery do Couto e Silva expõe seu pensamento:

Nesta pintura do Brasil que quisemos fazer antes sugestiva que precisa, temos a grosso modo delimitado o *ecúmeno* nacional, pouco mais de um terço da área total do país, e a oeste, o simples domínio, o Brasil marginal, **inexplorado em sua maior parte, desvitalizado pela falta de gente e de energia criadora**, e o qual nos cumpre incorporar realmente à nação, integrando-o na comunidade nacional e valorizando sua grande expressão física hoje ainda quase completamente passiva. (SILVA, 1981 [1966] p. 43 grifos nossos).

Silva (1981 [1966]) argumenta ser esse um trabalho árduo, requerendo um planejamento criterioso e em longo prazo, vários anos e recursos financeiros exorbitantes. O autor afirma que é preciso ter em mente que o vácuo de poder em uma área pode atrair cobiça. O intelectual militar reitera:

E, portanto, se larga é a empresa e sobremodo difícil, impõe-se pelo menos dispor sem tardança, na cintura **dessa imensa área vazia**, postos avançados de **nossa civilização**, convenientemente equiparados para que possam testemunhar **a posse indiscutível da terra**, à espera dos melhores dias de uma integração e valorização contínuas e totais, e estejam em condições de opor-se a quaisquer veleidades alienígenas de penetração. Aí estão a nos testemunhar a política providente de nossos avós, o Forte Príncipe da Beira no Guaporé, Tabatinga no Amazonas, Marabitanas no Rio Negro e São Joaquim no Rio Branco. O que urge fazer, em outra escala e com outros meios, é ainda a mesma idéia velha em circunstâncias novas. **É preciso tamponar o deserto.** (SILVA, 1981 [1966] p. 43 grifos nossos).

As fortificações que o autor cita foram construídas nos rios amazônicos durante o período colonial, objetivando marcar a presença e manutenção da soberania portuguesa na região, bem como assegurar a posse do território amazônico. Observar-se que as fortificações representaram uma estratégia de ocupação (SANTOS, 2016).

Golbery ao tecer reflexões a respeito do que ele chama de “manobra de integração nacional” constituída de três fases:

“Com vistas à humanização, integração e valorização do território imenso, ainda em grande parte inaproveitado e deserto, o esquema tripeninsular de áreas ecumênicas está, por certo, a indicar-nos, sem prejuízo de naturais superposições e de avanços ou recuos sempre possíveis neste ou naquele sentido, a consideração de três fases sucessivas na ampla manobra geopolítica a realizar (esquema 7).

1º fase – articular firmemente a base ecumênica da nossa projeção continental, ligando o Nordeste e o Sul ao núcleo central do país, ao mesmo passo que garantir a inviolabilidade da vasta extensão despovoada do interior pelo **tamponamento** eficaz das possíveis vias de penetração;

2º fase – impulsionar o avanço para noroeste da onda colonizadora, a partir da plataforma central, de modo a integrar a península centro-oeste no todo ecumênico brasileiro; e

3º fase – **inundar de civilização a Hiléia amazônica, a coberto dos nódulos fronteiriços, partindo de uma base avançada constituída no Centro-Oeste, em ação coordenada com a progressão E.-O. segundo o eixo do grande rio.**” (SILVA, 1981[1966], p. 131,132 grifos nossos).

O mapa a seguir nos fornece melhor compreensão sobre a estratégia geopolítica do intelectual militar:

Ainda sobre a terceira fase da manobra de integração nacional, Silva cita o projeto da Transacreaana (hoje BR-364) elaborado por Euclides da Cunha:

A 3º Fase, de conquista da Amazônia, exigirá que se tome pé firme no segundo *heartland* do interior, para a concretização do grande esquema de manobra, concêntrico em todo um largo e importante primeiro tempo, e a seguir divergente a partir do pólo capital Manaus. A valia inigualável dos cursos de água nem precisa ser aí ressaltada, desse Guaporé, demarcando lateralmente a fronteira, até os múltiplos afluentes penetrantes do Amazonas. **A Transacriana (BR-29), antevista por Euclides da Cunha, merece aqui especial referência, não seja acaso possível considerá-la como elemento essencial do próprio tamponamento inicial da fronteira.** (SILVA, 1981[1966], p. 133,134 grifos nossos).

Para Silva (1981 [1966]) a circulação é o elemento que interliga “os espaços políticos internos ou externos, que conquista, desperta e vitaliza o território, que canaliza as pressões e orienta as reações defensivas e que dá significação concreta à extensão, à forma, à situação” (SILVA, 1981 [1966], p. 35).

Shiguenoli Miyamoto (1995) ao discorrer sobre a geopolítica nacional afirma certos temas surgem, como os transportes, a mudança da capital federal, as fronteiras e a redivisão territorial. Tais temas estão interligados, relacionando-se com a questão da integração nacional e a “ocupação de espaços vazios” (p. 145).

Se consideramos também que o Estado pode ser visto como um organismo biológico – como costumam fazer os geopolíticos – sempre propenso a ampliar o seu território, concluir-se-á, igualmente, que essa possibilidade só pode ser concretizada segundo as leis do crescimento espacial dos Estados, mediante a integração gradual de unidades pequenas que serão completamente absorvidas. **Isso só pode ser feito se houver ligações viárias que permitam rápido deslocamento de um ponto para o outro.** (MIYAMOTO, 1995, p. 147 grifos nossos).

O mesmo autor afirma que no Brasil as estradas sempre são empreendimentos governamentais, principalmente as localizadas nas regiões de fronteiras, consideradas áreas de Segurança Nacional, conforme a Constituição Federal. “Vê-se, portanto, como é crucial controle dos meios de comunicação tanto para escoar a riqueza como para unir o território, integrando o país, além de garantir a sua própria soberania e segurança” (MYIAMOTO 1995, p. 148).

Percebemos a importância do transporte na geopolítica, bem como seu caráter estratégico em uma política nacional de desenvolvimento, tendo em vista que o sistema de comunicação terrestre representa um instrumento essencial para a ocupação do território, contribuindo para assegurar o poder do Estado Nacional. A circulação e acessibilidade é tomada dentro desse processo e dessa interpretação a

respeito das possíveis soluções para os problemas nacionais, e como certas chaves interpretativas se perpetuam e se retroalimentam em vários momentos da história do Brasil e da Amazônia.

O Golbery do Couto e Silva tece considerações sobre a capital amazonense. Para ele “Manaus é o centro geográfico — ponto de amarração naturalmente fadado para fulcro de uma ampla manobra de concentração de forças” (p.55). O autor pontua a possibilidade de ataque a essa região tendo em vista o “nosso indiferentismo e do abandono em que deixamos aquelas paragens” (p. 55). Um possível ataque poderia tomar consequências catastróficas, porém:

Tudo indica que levaríamos a melhor, nos ajudando o tempo, num conflito que surgisse nessas **fronteiras mortas**, distantes de nós mas também do adversário que por aí se manifestasse. Mas o que mais vale é antes evitar que remediar, sobretudo quando só se poderá remediar com processos drásticos e talvez sangrentos. O **tamponamento efetivo dos caminhos naturais de penetração**, que além-fronteiras conduzem à Amazônia, é medida que se impõe, e se impõe com urgência, para que, como dissemos, possamos levar a cabo, quando oportuno, tranqüila e metodicamente, um **plano de integração e valorização daquele imenso mundo ainda perdido**. (SILVA, 1981 [1966] p. 55 grifos nossos).

Em outro momento o autor aponta a capital amazonense “fulcro do sistema”:

“-finalmente, uma *área geopolítica da Amazônia* – Amazonas, Pará e os Territórios do Acre, Amapá e Rio Branco -, o que restará da ilha original e amplíssima do esquema ecumênico, com dois nódulos gêmeos de terras maciças da região guaianense e uma parte ainda do segundo *heartland* interior, a cavaleiro de um e outro lado do geossinclinal este-oeste; área geopolítica que por muitos e muitos anos, “continuará [...] eixada segundo o leito do rio formidável, onde **Manaus permanecerá o fulcro do sistema**, por mais que se articule, adense e vitalize o vasto estuário, no triângulo Belém-Amapá-Santarém” (SILVA, 1981[1966], p. 127 grifos nossos).

Constatamos como a geopolítica, isto é, a importância do espaço territorial, sua posição e suas possibilidades têm aproximações com a política de Segurança Nacional e como a capital do Amazonas é tomada nesse processo. O governo militar investiu na malha rodoviária de Manaus: a BR-319 (Manaus-Porto Velho) foi inaugurada em 1976 e a BR-174 (Manaus-Boa Vista-Venezuela) teve sua inauguração em 1977. Essas estradas tiveram como justificativa o fluxo de pessoas e mercadorias, integração física, segurança nacional e desenvolvimento. O mapa de Golbery do Couto e Silva apresenta Manaus como um dos centros de poder sul-americanos:

Figura 10 - Esquema: Centros de Poder Sul-Americanos



Fonte: SILVA, 1981 (1966).

Arthur Reis, escrevendo em 1966, discorre sobre o domínio do território amazônico e sua rede de circulação. Aponta as peculiaridades da natureza amazônica no que se refere a enorme bacia hidrográfica e que tal fenômeno relaciona-se ao processo de ocupação e desenvolvimento da região, sempre vinculados aos rios, desde a conquista do território até aquele momento. No entanto, para o autor:

Começa-se, toda via, a vencer a pressão dessas vias navegáveis, que prenderam os homens às suas margens, **abrindo o caminho na terra firme** para as relações e comunicações entre núcleos distantes ou para levar a própria Amazônia aos centros mais prósperos da civilização brasileira (REIS, 2001 [1966], p. 242, 243 grifos nossos).

Reis discorre sobre a Belém-Bragança no estado do Pará. Para o autor a obra foi uma experiência exitosa, permitindo a ocupação, implementando agricultura e criando núcleos populacionais. Já no estado do Amapá, a Macapá-Clevelândia garantiria a rapidez da comunicação com a fronteira longínqua. No Amazonas, o intelectual amazonense afirma ser a Manaus-Itacoatiara a primeira rodovia do estado, esta “obra importa, como a Belém-Bragança, na ocupação da terra firme, atraindo possibilidades no povoamento interior e à produção de alimentos tão escassos e tão necessários (REIS, 2001 [1966], p. 243).

O mesmo autor comenta sobre Euclides da Cunha e da Transacriana (atual BR-364):

Euclides da Cunha sonhou um dia com a ligação dos vales do Purus-Acre e Juruá, no território, hoje estado, do Acre. Seria a Transacriana. O projeto foi ampliado e já se realiza a ligação entre o Acre e São Paulo, por uma rodovia que revela áreas florestais, campos, áreas novas que **convidam à ocupação humana**, rodovia que estabeleceu o trânsito e o relacionamento entre os pontos mais áspers e os núcleos mais prósperos da vida brasileira. (REIS, 2001 [1966], p. 243 grifos nossos).

Em conclusão o pensador amazonense fala dos objetivos da futura BR-174:

Seus objetivos não servem apenas àqueles das outras rodovias, mas aos da própria **segurança nacional**. Porque **porá fim ao isolamento** daquele território, e o libertará do perigo de vincular-se à Venezuela e à Guiana britânica, pela relativa facilidade que oferecem como mercado e centro de interesse às desventura das populações brasileiras que teimam ali em permanecer brasileiras. É essa, portanto, rodovia que está exigindo atenção especial do poder público federal, pela **importância política** que possui e a define. Não pode nem deve ser posta em segunda prioridade, visto que importa profundamente, insisto, no exercício da **soberania da pátria** em longo trecho de sua **ampla fronteira norte**. (REIS, 2001 [1966], p. 243 grifos nossos)

Podemos identificar no *pensamento da terra* a necessidade de implantação de vias terrestres na Amazônia, pois havia uma preocupação com a segurança de nossas fronteiras. Os comentários de Arthur César Ferreira Reis exprimem uma forma de interpretar a região, onde a abertura de estradas é uma política pública representada como solucionadora de problemas: desenvolvimento econômico, “ocupação humana”, segurança nacional e fim do suposto isolamento da região. O livro de Reis data do ano de 1966, nessa mesma data foi lançada a *Operação Amazônia*.

3.3 OPERAÇÃO AMAZÔNIA

A *Operação Amazônia* foi um conjunto de medidas idealizadas como solução dos desequilíbrios regionais, tendo em vista como estratégia para a “integração” da região. A iniciativa foi pensada a partir de um discurso de Castello Branco em 1965, onde o mesmo discorre sobre a iniciativa privada como fator importante no desenvolvimento regional e a ideia de um planejamento para o território, independente de interesses partidários (ARAÚJO, 1985). Para Araújo (1985) esses argumentos buscavam legitimar as estratégias que o Estado Nacional iria implementar na Amazônia, estas elencadas em quatro anteprojetos “transformação da SPVEA em SUDAM e do Banco de Crédito da Borracha (BCB) em Banco da Amazônia S/A (BASA); mudança na política de incentivos fiscais e na política relacionada à borracha” (ARAÚJO, 1985, p.128).

Araújo (1985) afirma que no ano seguinte (1966) foram apresentadas as *leis básicas da Operação Amazônia*, são elas: Lei nº 5.122 de 28/9/1966 (transformação do BCB em BASA); Lei nº 5.173 de 27/10/1966 (2º PVEA, extingue a SPVEA e cria a SUDAM); Lei nº 5.174 de 27/10/1966 (incentivos fiscais) e Lei nº 5.227 de 18/1/1967 (política econômica em relação à borracha). Para a autora “Estava legitimada a intervenção do Estado na Amazônia” e “uma profunda modificação na orientação do Governo para a Região” (ARAÚJO, 1985, p. 133).

A apresentação da *Operação Amazônia* foi lançada em Manaus, no Teatro Amazonas, pelo então presidente Castello Branco na sessão de abertura da primeira Reunião de Incentivos ao Desenvolvimento da Amazônia - RIDA. Promovida pelo Governo Federal e Confederação Nacional da Indústria, foi realizada a bordo do navio Rosa da Fonseca, durante nove dias em viagem pelo Rio Amazonas em dezembro de 1966. Estavam presentes ministros de estado, técnicos de autarquias federais e estaduais, governadores da região e empresários do Centro-Sul, principalmente São Paulo. Para Oliveira (1988) “Nesta reunião, definiram-se os interesses dos empresários do Centro-Sul e os objetivos da adesão empresarial ao projeto governamental: só investir se o lucro fosse certo” (p.33). Já Araújo (1985) argumenta que “Na verdade toda a solenidade de que foi revestida serviu para, efetivamente, “abrir” a região ao capitalismo monopolista” (p.139).

Nesse cenário precisamos destacar a Zona Franca de Manaus (ZFM). Para Seráfico e Seráfico (2005) a mesma é mais um capítulo da *Operação Amazônia*. Sob justificativa da necessidade de se ocupar uma região despovoada, o governo federal implantou o projeto. Para os autores, a ZFM representa um momento considerável da execução da “economia política da ditadura militar no contexto da transnacionalização do capitalismo, e que a Operação Amazônia é a forma sintética da articulação entre a “ordem mundial”, a “ordem nacional” e a “ordem regional” (SERÁFICO; SERÁFICO 2005, p. 105). É preciso ressaltar a questão regional, já que para os autores a *Operação Amazônia* inspirou “esperança e alento” entre parte dos grupos locais que nutriam um sentimento “de abandono, esquecimento e incompreensão predominantemente” (p.102).

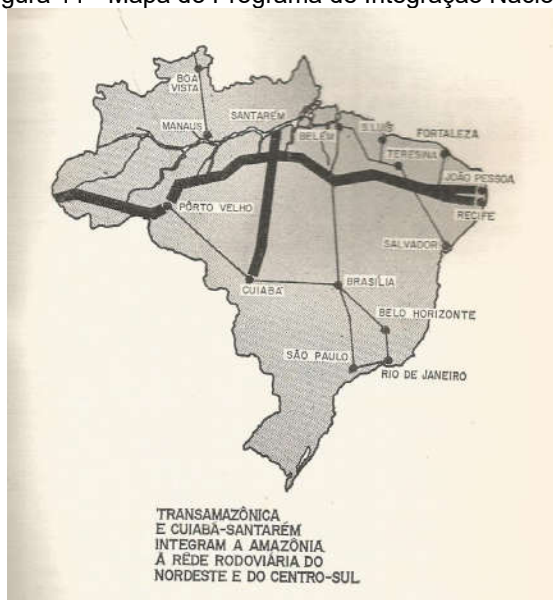
A partir da *Operação Amazônia*, o governo federal desenvolveu um conjunto de medidas, leis, estratégias, programas e planos tendo em vista o desenvolvimento econômico nacional.

3.4 PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL — PIN

O Programa de Integração Nacional — PIN, instituído pelo Decreto-lei nº1.106 de 16 de junho de 1970, tinha como objetivo promover a integração e o desenvolvimento econômico das regiões Nordeste e Norte. A primeira etapa do PIN foi a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém (BRASIL, 1970).

Em relatório do Ministério dos Transportes, de 1970, obtemos informações a respeito das rodovias em questão. O documento aponta que o projeto da Transamazônica consistia em 5.000 km de extensão, partindo da cidade de João Pessoa e chegaria até ao Peru, chegando ao Oceano Pacífico. Já a Cuiabá-Santarém, com 1.500 km de extensão, partindo do Planalto Central do Brasil até chegar ao rio Amazonas (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1970). Conforme podemos observar o mapa a seguir:

Figura 11 - Mapa do Programa de Integração Nacional



Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1970.

O Relatório afirma que a Amazônia é um vazio demográfico e econômico, sendo preciso conquistar e colonizar para empreender o amplo desenvolvimento. O acesso terrestre mediante estradas de rodagem estimularia a penetração e fixação de pessoas. No documento são explanados os fatores que justificam a construção das rodovias:

1°) a Amazônia, demograficamente vazia, mas rica em vales férteis, amplamente favoráveis à agricultura e à pecuária e com regiões em que se assinalam promissoras jazidas minerais; 2°) o Nordeste, a seu lado, com uma população já próxima aos 30 milhões de habitantes distribuídos em sua grande maioria pelo semi-árido sertão, sem outras alternativas senão permanecerem marginalizados do processo de desenvolvimento econômico e social do país, ou emigrarem para o Centro-Sul, engrossando favelas e mocambos, nos grandes centros urbanos; e 3°) a salutar experiência brasileira, de encontrar na estrada de rodagem pioneira o grande agente econômico catalisador de desenvolvimento, decidiu o Govêrno brasileiro a lançar uma grande rodovia, que partindo do litoral nordestino, no Atlântico, atravessando as regiões mais densamente povoadas e mais castigadas pelas secas periódicas, viessem cruzar a rodovia Belém-Brasília, na ponte sobre o rio Tocantins, e a partir daí, penetrando na floresta tropical alcançasse longínquos pontos urbanos estagnados às margens de caudalosos rios navegáveis, após atravessar extensões e férteis vales, seguindo a direção ao estado do Acre, e aí se conectasse com a estrada de rodagem que estão ligando o Brasil ao Peru e à Bolívia. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1970, p. 394, 395).

Ao observar na imagem acima, retirada do livro *Programas Especiais na Área de Transportes*, publicado por Mário Andrezza em 1972, o PIN foi ampliado, incorporando outras estradas¹¹.

Andrezza (1972) comenta sobre rodovias transversais, longitudinais, diagonais e de ligação que passaram a fazer parte do PIN. As rodovias transversais são as que têm direção leste-oeste. Além da BR-230, se encontra a BR-236 (Cuiabá-Fronteira Peru); quanto as rodovias longitudinais, que cortam o país de norte a sul, destaca-se a BR-165 (Fronteira c/ Suriname-Tiriós-Santarém-Cuiabá) e a BR-174 (Manaus-Divisa AM/RR-Fronteira Venezuela); sobre as rodovias diagonais, estas possuem sentido nordeste-sudoeste ou noroeste-sudeste, o autor cita a BR-319 (Manaus-Porto Velho), a BR-364 (Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco) e BR-317 (Rio Branco-Lábrea-Humaitá-Transamazônica); também são abordadas as rodovias de ligação, as mesmas apresentam qualquer direção e costumam ligar outras rodovias federais, uma cidade ou fronteiras. Destaca-se a BR-401 (Boa Vista-Fronteira Guiana) (ANDREAZZA, 1972, p. 15,16).

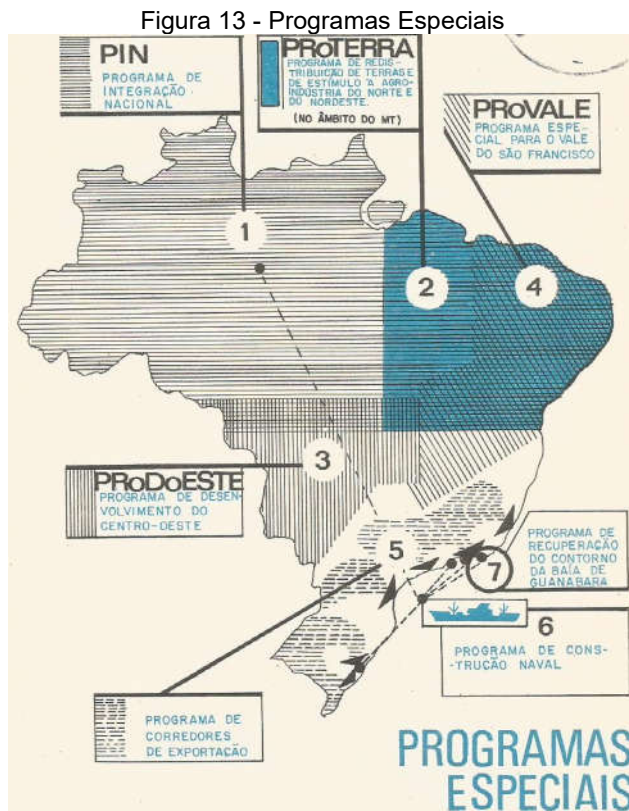
O mesmo autor aponta que os trabalhos nas rodovias citadas estavam em andamento (p.16). A rodovia transversal BR-210 (Perimetral Norte) (Macapá (AP) - Caracaraí (RR) – Mitu) e a rodovia diagonal BR-307 (Cucuí – Içana-Benjamin Constant-Cruzeiro do Sul, incluindo seu prolongamento da BR-165 (Santarém-Suriname), no momento em que Andrezza publica (1972) estava ocorrendo levantamento/reconhecimento aerofotográfico pela LASA – Engenharia e Prospecção S.A. (ANDREAZZA, 1972).

3.4.1 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Andrezza (1972) discorre sobre o Ministério dos Transportes e sua atribuição de executar o planejamento e proporcionar a infraestrutura viária do país, visando a operacionalidade eficiente e integração dos diversos modais, bem como a participação do ministério em questão nos programas especiais realizados pelo governo Médici, “considerando as necessidades de segurança nacional e os de caráter social” (ANDREAZZA, 1972, p.10).

¹¹ Muitas estradas não foram concluídas e/ou seus projetos não tiveram seguimento.

Além do PIN, os demais são: Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agro-indústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA); Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE); Programa Especial para o Vale do S. Francisco (PROVALE); Programa dos Corredores de Exportação; Programa de Construção Naval 1971/75; e Programa de Recuperação do Contorno da Baía de Guanabara (ANDREAZZA, 1972). Podemos observar conforme imagem a seguir:



Fonte: ANDREAZZA, 1972.

O autor ainda assevera a respeito da importância realização das obras em questão e seu caráter prioritário, e todas elas do governo Médici. Para Andreazza (1972) as mesmas foram engendradas objetivando “dotar o País de uma infraestrutura viária e de meios de transportes capazes de assegurar o pleno desenvolvimento nacional, numa decidida conjugação de esforços e em consonância com as aspirações reais do povo brasileiro.” (ANDREAZZA, 1972, p. 47).

3.4.2 A POLÍTICA DE COLONIZAÇÃO

A política de colonização oficial tem ênfase entre 1970–1973 e a principal área desta foi a Transamazônica (VELHO, 2009 [1974]) (IANNI 1979) (WALKER *et al.* 1997). Nesse período, são disseminados os slogans governamentais: *Integrar para não entregar* e *Amazônia: terras sem homens para homens sem terra* (OLIVEIRA, 1988).

Foram destinadas à colonização as margens esquerda e direita das rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica, com extensão de 10 quilômetros de cada lado. O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) teve um papel chave para implementação da política de colonização, visto que a regularização fundiária era atribuição e os lotes na maioria das vezes eram vendidos pelo mesmo (IANNI, 1979).

Durante os anos 1964–69, a problemática amazônica era colocada pelos governos federal, estaduais, territoriais e municipais da região principalmente nesta perspectiva: **vazio demográfico, vazio econômico**, escassez de recursos de capital, dispersão de recursos humanos e econômicos, **insuficiência de meios de transportes** e comunicações, predomínio de atividades econômicas extrativistas, identificação entre borracha e Amazônia, populações e culturas indígenas desconhecidas ou pouco cultivadas, **terras virgens, fartas e talvez férteis ou ricas**, inclusive em minerais, cobiça internacional, geopolítica. (IANNI, 1979, p. 36).

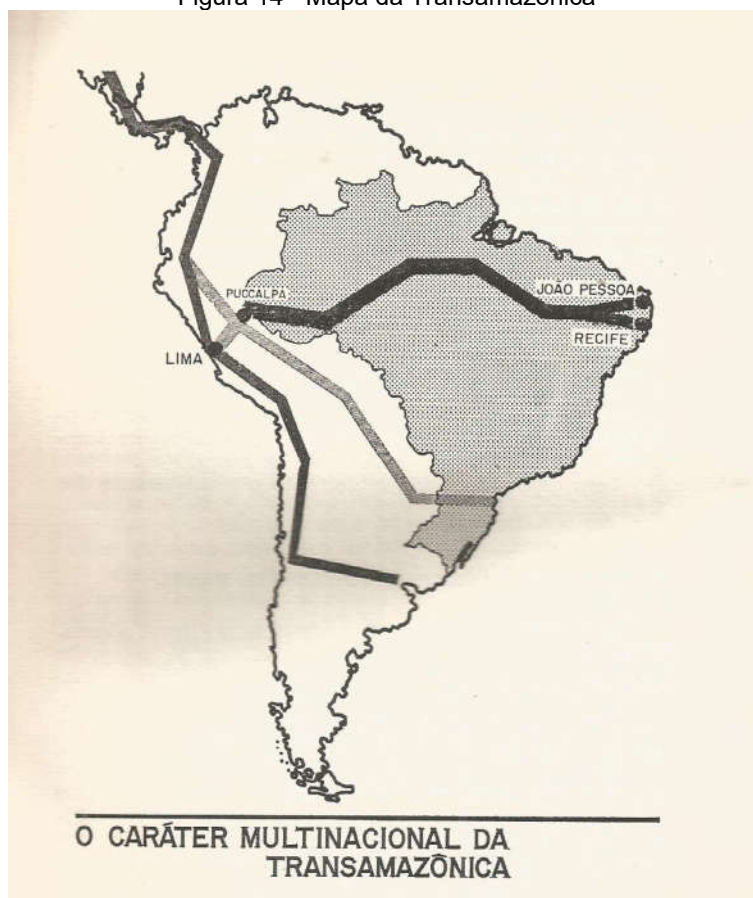
O mesmo autor afirma que desde a década de 1950 estava ocorrendo uma reforma agrária espontânea na Amazônia. A partir de 1970 ocorreu a intensificação da migração para a região, principalmente em virtude da construção de rodovias. Este fato impulsionava mais ainda a vinda de trabalhadores de diversas áreas da Amazônia e de outros estados. Para Ianni (1979, p. 13) “As rodovias assinalaram uma nova fase para a Amazônia como um todo” (IANNI, 1979, p. 13). O autor afirma que segurança interna e desenvolvimento nacional eram as justificativas para a abertura de estradas.

3.5 BR-230 (TRANSAMAZÔNICA)

Walker *et al.* (1997) revisita a construção da Transamazônica, precisamente a abertura da estrada entre Estreito (MA) e Humaitá (AM). Com extensão de 2.322 km, os autores comentam que a obra foi dividida em oito partes construídas por seis

empreiteiras: Mendes Júnior (Estreito-Marabá Rio Repartimento-Altamira), Queiroz Galvão (Altamira), Empresa Industrial Técnica (Itaituba), Rabeio (Itaituba-Jacarécanga), Camargo Corrêa (Jacaréacanga-Prainha) e Paranapanema (Prainha-Humaitá). Em 1974 ocorreu a conclusão do trecho entre Itaituba (PA) e Humaitá (AM). Para Ianni (1979): “Assim, a Transamazônica e as outras rodovias que se decide construir transformam-se em base de grandes negócios para as empresas empreiteiras que o governo contrata para construí-las” (p. 54). No mapa a seguir podemos observar o traçado da grande rodovia transversal:

Figura 14 - Mapa da Transamazônica



Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1970.

Quanto as críticas relacionadas a construção da Transamazônica, Roberto Campos teceu comentários. Para ele havia um “aspecto de mobilização político-emocional”, semelhante ao da construção de Brasília, sendo as duas obras economicamente onerosas.

No momento brasileiro, nenhuma idéia tem mais potencial mobilizador do que a da “integração nacional”. Foi em seu nome que se construiu Brasília, que pouco fez pela integração nacional e muito pela integração administrativa. A Transamazônica responde a instinto semelhante. (CAMPOS, 1971, p. 13).

Campos argumenta serem as vocações naturais da Amazônia: mineração, exploração florestal, pecuária e agricultura. O autor aponta dois erros de métodos da rodovia: o traçado da estrada definido antes da completa pesquisa mineralógica para fornecimento de localizações e interpretações confiáveis quanto ao local e volume dos minérios. O segundo erro era o desajuste da rede rodoviária a demanda de transporte (CAMPOS, 1971).

Figura 15 - Mosaico Transamazônica



Fonte: a) STUKET/Folhapress (Médici e Andreazza). b) CARDIM (s.d.); c) CARDIM (s.d.).

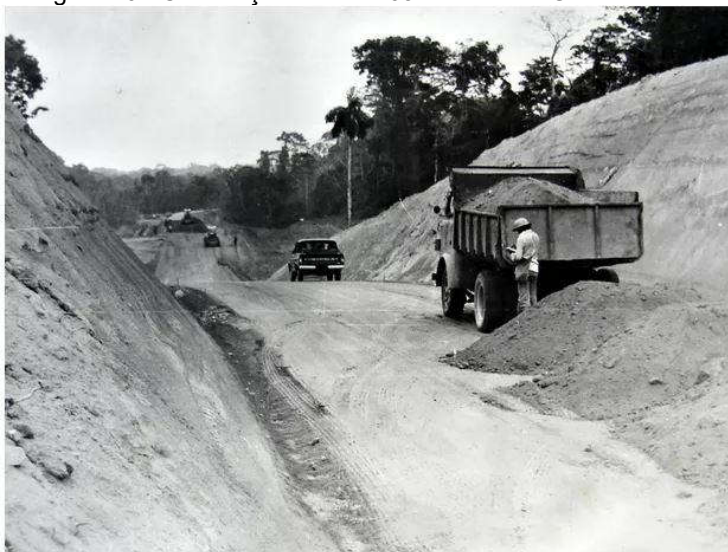
Ianni argumenta que os motivos para a construção da Transamazônica foram terra, segurança interna, problemas sociais no nordeste e novas possibilidades de expansão do capitalismo na Amazônia. A estrada transversal tinha a combinação de colonização e segurança interna. Para Ianni (1979, p. 48) “a Transamazônica mostra como o Estado brasileiro, nessa época, foi levado a atuar com base numa interpretação geopolítica dos problemas sociais internos”. O aspecto simbólico da

obra também é explicitado, já que para autor foi um símbolo político do governo Médici “a Transamazônica foi utilizada como um símbolo da “grandeza nacional”, da “pátria grande”, da “potência emergente”” (IANNI, 1979, p. 53).

3.6 BR-163 (CUIABÁ-SANTARÉM)

De acordo com Oliveira Neto (2019a) a construção da BR-163 foi executada por dois batalhões de Engenharia de Construção – 8º e o 9º BEC, com sede em Santarém e Cuiabá, respectivamente. A inauguração da obra ocorreu em 10 de outubro de 1976. O mesmo autor afirma que a ideia de ligar o rio Amazonas a Cuiabá remonta desde o ano 1844, visando o escoamento agrícola e pastoril e o transporte de carga, aparece nos mapas oficiais no fim do reinado e início da república.

Figura 16 - Construção da BR-163 entre Mato Grosso e Pará



Fonte: 9º BEC.

O mesmo autor explana que a interligação da Cuiabá-Santarém com a Transamazônica ocorreu em agosto de 1972. Ele destaca dentre os objetivos da BR-163 a integração territorial, o incremento demográfico, a implantação de projetos públicos e privados, o escoamento da produção do Mato Grosso e ordenamento territorial com os projetos de colonização (OLIVEIRA, 2019a).

Para Margarit (2013) a construção da BR-163 foi fruto do planejamento regional estratégico, para garantir a ocupação efetiva do território nacional. Os projetos de colonização do INCRA concentraram-se na parte sul da rodovia, no estado do Mato Grosso. A maioria dos colonos eram oriundos do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e a política de colonização foi efetuada por 33 empresas privadas responsáveis por 88 projetos entre as décadas de 1970 e 1980.

3.7 BR-174 (MANAUS-BOA VISTA)

A rodovia BR-174 que liga Manaus (AM) a Boa Vista (RR) foi construída entre os anos 1968 a 1977. Os dois primeiros anos foram executados pelo DNER e de 1970 e 1977 a obra passou a ser responsabilidade do 6º Batalhão de Engenharia de Construção Batalhão Simón Bolívar - 6º BEC (6º BEC, 2019) (CARVALHO, 1982). A construção da rodovia consolidou a conexão do estado de Roraima com a capital amazonense e o município de Pacaraima (RR), localizado na Fronteira com a Venezuela (6º BEC, 2019).

De acordo com Rodrigues (2011) a construção da estrada foi justificada em face da oportunidade de conexão internacional, escoamento de produtos da ZFM para países adjacentes e ligação entre os estados de Roraima e Amazonas. Porém, sua construção foi permeada por conflitos com o povo indígena Waimiri-Atroari, da família linguística caribe que habitam na região norte do estado do Amazonas e sul de Roraima. Na década de 70 enfrentaram a ocupação de seu território por parte do governo federal. De acordo com Baines (1993) a estrada BR-174 rasgou o território indígena, sendo os trechos que cruzam sua área construída entre 1972 a 1977.

Em livro publicado em 1982, o indigenista José Porfírio de Carvalho nos conta seu relato pessoal a respeito da construção da estrada BR-174. O autor nos diz que a ideia de ligar os estados do Amazonas e Roraima vem desde o século XIX: em 1847 ocorre a primeira tentativa de conectar os dois estados, seguindo pelo rio Urubu, até o então Território Federal do Rio Branco. Posteriormente houve outras tentativas, nos anos 1893, 1895 e 1928 (CARVALHO, 1982).

O mesmo autor discorre que na década de sessenta os rumores da construção de uma estrada com vistas a ligar o Amazonas e Roraima reaparecem,

todavia nada foi efetivado. Ao final daquela década ocorrem acordos internacionais entre o Brasil e países fronteiriços.

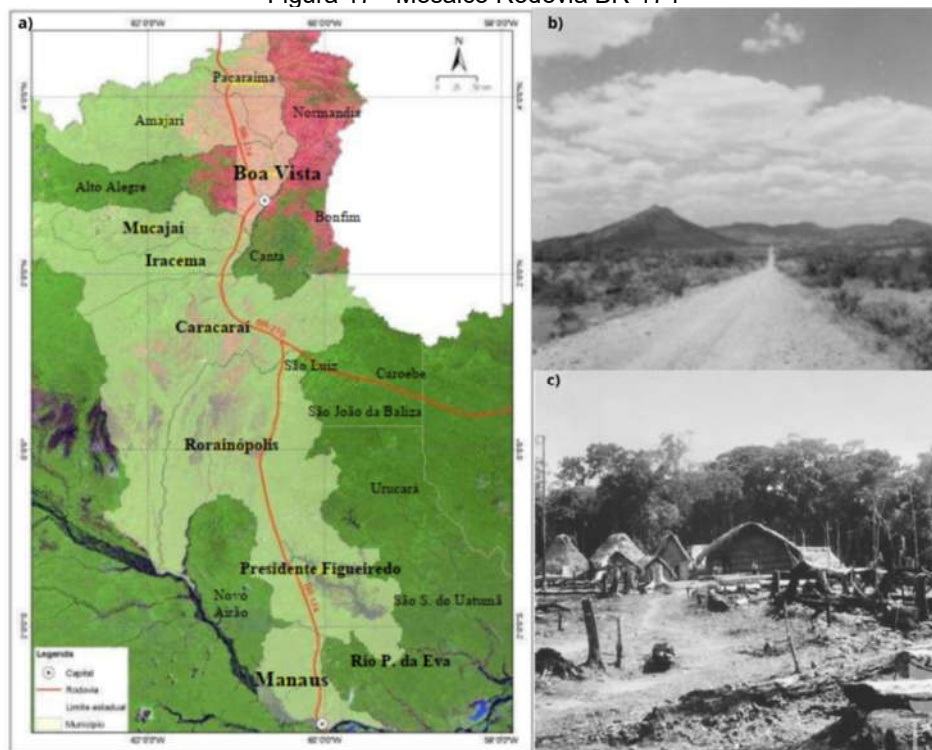
E a estrada vinha de encontro a antigo desejo de roraimenses, como dos amazonenses, pois seria a oportunidade de conseguir a ligação através de entrada entre aquelas regiões, através de rodovia, acabando assim com o isolamento daquela região

A construção da estrada que no trecho Manaus-Boa Vista seria denominada BR-174, atenderia em princípio o acordo firmado com países vizinhos e atenderia diversos aspectos de interesses nacionais, como político, econômico e militar. (CARVALHO 1982, p. 62).

Na época os Waimiri Atroari eram conhecidos por sua agressividade e por serem arredios a qualquer tentativa de contato. Entretanto, tal situação não foi considerada, sendo que a estrada “teria que ser construída e era um ato “irreversível”” (CARVALHO 1982, p. 62). O início da construção da rodovia BR-174 ocorreu em 5 de setembro de 1967, quando o governo do estado do Amazonas iniciou os trabalhos sob o comando do Coronel Mauro Carijó, sem contato prévio com os Waimiri, vindo a se deparar com a primeira resistência indígena no rio Urubu, há menos de 100 km de Manaus. Desde esse momento até 1977 a resistência armada por parte do exército foi uma constante (COMISSÃO ESTADUAL DA VERDADE DO AMAZONAS, 2012).

O DNER, sob comando do Ministério dos Transportes, antes do início da obra entrou em contato com a Fundação Nacional do Índio – FUNAI, preocupado com interrupções na construção da estrada, exigindo a “pacificação” dos Waimiri Atroari. A FUNAI atribuiu ao sertanista Gilberto Pinto Figueiredo essa missão. Este em 23 de agosto 1968 encontrou com os Waimiri na região subindo o rio Uatumã e seu afluente rio Abonari, mantendo contato amistoso. Posteriormente, Gilberto foi substituído pelo Padre Giovanni Calleri. Algum tempo depois, Calleri e sua equipe vieram a óbito ao adentrar o território dos Waimiri Atroari e a construção da estrada foi suspensa temporariamente. No final de 1969 e início de 1970 os trabalhos foram retomados e a missão voltou a ser atribuição de Gilberto Pinto Figueiredo (CARVALHO, 1982).

Figura 17 - Mosaico Rodovia BR-174



Fonte: a) RODRIGUES, 2011; b) CHAGAS, 1978; c) CARVALHO (Aldeia Waimiri Atroari)

Em 1974 a FUNAI efetuou modificações dos métodos empregados na região habitada pelos Waimiri Atroari. Gilberto Pinto Figueiredo seria substituído na missão. Em reunião de 20 de novembro de 1974 entre o 6° BEC e a FUNAI:

Entre outras medidas administrativas, que ficaram decididas naquele momento, ficou acertado que além de medidas de defesa pessoal do Exército que trabalhavam na estrada já tomara, seria realizado dentro da reserva Waimiri Atroari, demonstração pelo Exército de força bélica através de rajadas de metralhadoras, explosões de dinamites, de granadas, numa tentativa de “amedrontar” os índios e evitar que voltassem a interromper o andamento dos trabalhos da estrada. (CARVALHO, 1982, p. 78).

De acordo com Carvalho (1982) em 29 de dezembro de 1974, o 6° BEC por meio de nota oficial informou o falecimento de Gilberto Pinto Figueiredo e sua equipe de trabalho em virtude de ataque repentino sofrido pelos Waimiri Atroari. Depois da morte do sertanista a obra seguiu em ritmo célere. O mesmo autor ao registrar os confrontos entre o exército brasileiro e o Waimiri Atroari afirma que ocorreu o extermínio de 85% da população: dos 3.000 indígenas existentes no início da construção da BR-174 em 1986 só restavam 374 pessoas (CARVALHO, 2001).

De acordo com Almeida e Ribeiro (1989) a BR-174 serviu de apoio a mineração. Foi detectada a existência de uma mina de cassiterita (minério de estanho) localizada às margens do rio Pitinga no estado do Amazonas, a 300 km de Manaus, fronteira com Roraima. A mina era pertencente à Mineração Taboca, do grupo Paranapanema. Iniciou as atividades em 1982, abrindo uma estrada de "serviço" entre a BR-174 e a área da primeira ocorrência. No ano de 1983 foi descoberto o aporte do depósito, em torno de 535 milhões de toneladas, que "a tornou a maior e a melhor reserva do mundo" (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989, p. 67).

Podemos perceber que a construção da BR-174 (Manaus-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela) foi permeada por conflitos, interesses regionais, nacionais, internacionais, militares e econômicos. Os interesses estratégicos da Ditadura Militar, tendo em vista a região fronteira, era um risco a Segurança Nacional. Além disso, a possibilidade da ligação entre os estados do Amazonas e Roraima era vista como solução para o desenvolvimento da região e exploração dos recursos naturais.

3.8 BR-319 (MANAUS-PORTO VELHO)

Conforme exposto anteriormente, a história da BR-319 vem desde o governo JK, quando este solicitou dois estudos objetivando identificar a viabilidade de construção de uma estrada entre as capitais amazonense e rondoniense. Tal projeto foi retomado em 1968 e começou a sua execução pelo diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas — DER/AM, Mauro Carijó (Correio da Manhã 1968). A empresa responsável pela obra foi a Andrade Gutierrez, sendo realizada por duas frentes de trabalho, uma de Manaus e outra de Porto Velho (ANDRADE GUTIERREZ, s.d).

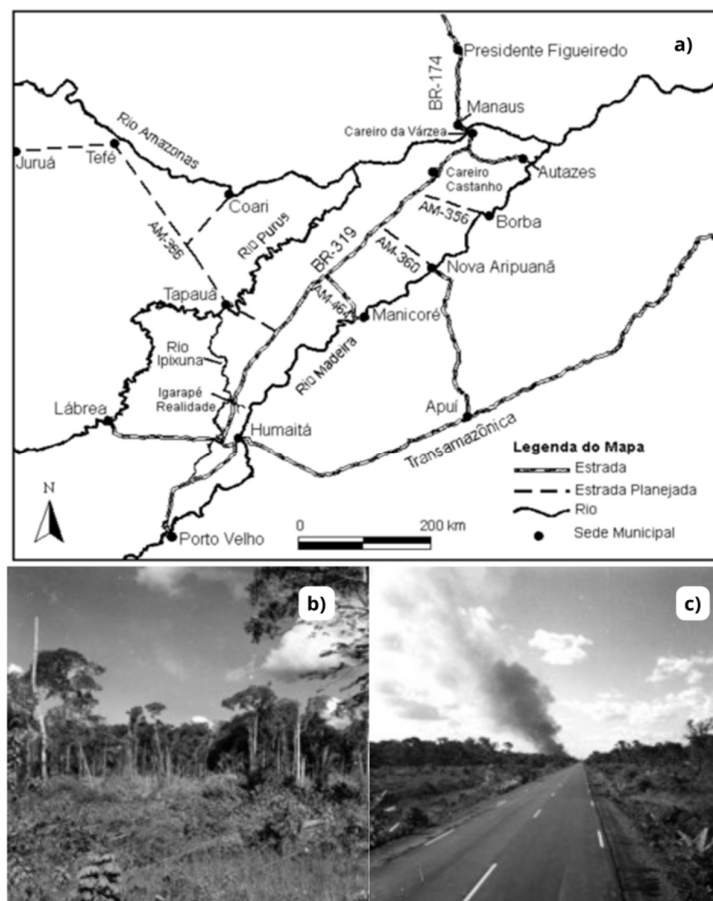
Marcelo Rodrigues (2013) ao estudar a rodovia BR-319 comenta que a mesma foi planejada, construída e asfaltada entre 1968 e 1973. Tal empreendimento está inserido na lógica dos Grandes Projetos da Ditadura Militar, tendo como justificativa a integração territorial e segurança nacional:

Em primeiro lugar, Manaus se tornaria integrado a Brasília de forma indireta, através de outras rodovias que a BR-319 conectaria nos arredores de Porto Velho, que é um nó da rede rodoviária na região. Em relação ao segundo ponto, por ter sido iniciada a construção da estrada no ano de 1968, ou seja, um ano depois da criação da Zona Franca e do Pólo Industrial de Manaus, faz completo sentido a estruturação da obra em relação ao

escoamento da produção. Por fim, mas não menos importante, a BR-319 condiz perfeitamente com a lógica de então da integração visando à **segurança nacional**, tendo em conta principalmente a noção da importância crescente da região amazônica para o país e para o mundo, buscando, em última instância, o controle territorial da região. Portanto, ao menos em teoria, os objetivos propostos pelos governantes foram alcançados. (RODRIGUES, 2013, p. 110 grifos nossos).

O mesmo autor afirma que as razões para a abertura da estrada diziam respeito a integração e segurança nacional, da mesma forma a ideia de que a ZFM proporcionaria um grande fluxo e conseqüentemente um grande tráfego. No que se refere ao militarismo desenvolvimentista “lógica de integração (o PIN) a estrada é fundamental senão o único meio de alcançar este objetivo. A temporada do General Emílio Garrastazu Médici à frente da nação ficou marcada pelo surto rodoviário” (RODRIGUES, 2013, p. 78,79).

Figura 18 - Mosaico BR-319



Fontes: a) FEARNSIDE; GRAÇA, 2009; b) CHAGAS, 1976a; c) CHAGAS, 1976b.

A estrada Manaus-Porto Velho foi inaugurada em 1976. Surgindo diversos empreendimentos implantados ao longo da rodovia, como postos de combustíveis, fazenda, sítios, vilas e o município de Careiro Castanho, construído durante a execução da estrada. A partir da década de 1980 a mesma passou a ter problemas, tendo em vista a redução dos recursos reservados a manutenção (OLIVEIRA NETO, 2020).

Revisitar o passado é um exercício imprescindível para compreendermos as intervenções no espaço amazônico. A implantação de grandes projetos, bem como a execução de políticas territoriais foram norteados por um projeto de nação. Observamos como a DSN orienta o planejamento governamental tendo reflexos na Amazônia. A Doutrina norteia as ações mediante o binômio segurança e desenvolvimento, buscando a solução para os problemas brasileiros.

A *Operação Amazônia* representou um momento crucial para a intervenção federal na região e estava em consonância com o projeto de desenvolvimento regional. BASA, SUDAM, ZFM e política de incentivos fiscais são instrumentos utilizados pelo Estado Nacional para levar a termos interesses estratégicos.

O PIN e a abertura da Transamazônica e a implantação de rodovias transversais e longitudinais visando a Integração Nacional exprimiu a intervenção federal na Amazônia através da política do “tamponamento” de fronteiras.

A política rodoviária implementada expressa como o poder central entre 1964 a 1985 tratou a Amazônia. Questões econômicas e geopolíticas, controle do território, a segurança das fronteiras e desenvolvimento, bem como a circulação de pessoas e mercadorias foram as justificativas.

A implantação de infraestrutura para a acessibilidade gerou transformações na Amazônia. A abertura de rodovias desencadeou novas configurações espaciais, como novos núcleos populacionais, aumento demográfico e desmatamento. Hoje a rede de transporte implantada há décadas representa um elemento estratégico para o Brasil. Discutiremos sobre esses assuntos na próxima seção.

4 RESULTADOS DA POLÍTICA RODOVIÁRIA NA AMAZÔNIA

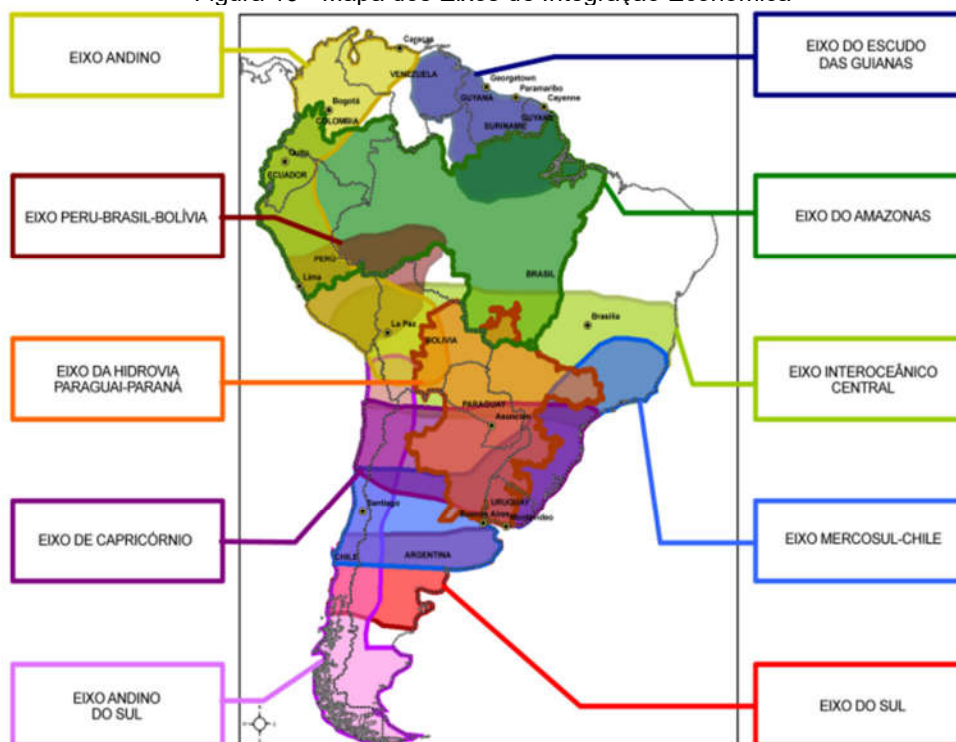
Refletir sobre o modo pelo qual a região foi vista e explicada em vários momentos da história tem a ver, também, com a compreensão dos caminhos assumidos pela intervenção política nessa área. Significa, ainda, buscar explicações para **a rotinização das interpretações que se transformam em senso comum e que acabam por “justificar” as medidas políticas assumidas.** (BASTOS, 2007, p. 7 grifos nossos).

Na citação acima, Elide Bastos evidencia o efeito que as ideias desencadeiam na Amazônia. Durante o tempo, algumas interpretações se consolidaram em torno da região. Essas interpretações criaram representações sobre o lugar. Com isso as narrativas sobre a Amazônia materializaram-se em grandes projetos, sendo a implantação de redes de transportes um deles.

Nesse sentido, a política rodoviária expressou um modelo de desenvolvimento e intervenção na região. Esse modelo não se rompeu e sim houve uma continuidade, a exemplo disso podemos citar a IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana. Criada no ano 2000 no âmbito da I Reunião de Presidentes da América do Sul ocorrida em Brasília, o objetivo da proposta elaborada pelo governo brasileiro era a interligação física das principais regiões do continente com o intuito de minimizar os custos de transportes e também a circulação de mercadorias, ou seja, a dinamização das exportações a nível intra e extrarregional (HONÓRIO, 2017).

Rodrigues (2013) aponta que a IIRSA elencava dez “Eixos de Integração Econômica” que ultrapassam fronteiras nacionais e desses, três impactam a Amazônia brasileira: o Amazonas, o Escudo das Guianas e o Peru-Brasil-Bolívia. Para o autor “A relevância destes eixos se dá devido à importância estratégica e geoeconomicamente da região amazônica brasileira” (RODRIGUES, 2013, p. 151). No mapa a seguir podemos verificar:

Figura 19 - Mapa dos Eixos de Integração Econômica



Fonte: IIRSA.

O mesmo autor versa que a IIRSA possui um viés de desenvolvimento geoeconômico por meio do aprimoramento ou criação de infraestrutura visando elevar os meios de escoamento de produção. Com isso podemos perceber que as rodovias foram e ainda são vias de penetração no território amazônico e continuam exercendo um papel estratégico, seja a nível local, nacional ou internacional (RODRIGUES, 2013).

Atualmente o debate ambiental em torno de obras na região amazônica se faz presente. O licenciamento ambiental é um instrumento essencial para a permissão de execução de projetos. O EIA/RIMA (Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental) é um documento para avaliar os danos que um empreendimento pode causar na área. Instituído pela Resolução do CONAMA N.º 01/86, de 23 de janeiro de 1986, é obrigatório para a abertura e/ou pavimentação de rodovias.

Nessa seção abordaremos os resultados da construção de estradas na Amazônia durante a Ditadura Militar, buscando evidenciar seus reflexos na atualidade e como a pesquisa pode contribuir para a discussão em torno dos processos em que a mesma está inserida.

4.1 ACESSIBILIDADE

Almeida e Ribeiro (1989) nos permitem compreender a evolução da rede de transporte na Amazônia. O desequilíbrio entre os modais de circulação na região é experienciada tendo em vista sua natureza e seu processo de “ocupação”. Os autores ressaltam as ideias de “antigo” e “moderno”: o primeiro é representado pelo sistema fluvial e o último refere-se aos modais rodoviário e aéreo. A rede ferroviária exerceu complementaridade aos dois (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989).

No "antigo", a navegação fluvial movimentava lentamente reduzidas quantidades de uma pequena variedade de produtos, enquanto no "moderno" a característica principal é o exponencial aumento da capacidade de transporte além da rapidez e da flexibilidade na entrega porta a porta. (ALMEIDA; RIBEIRO 1989, p. 34)

Os autores salientam que a evolução do sistema rodoviário, “vincula-se ao processo de ocupação do território brasileiro” (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989, p. 62). Esse processo foi justificado de diversas maneiras, como reorientação dos fluxos migratórios inter-regionais mediante as políticas de colonização e ampliação da fronteira agrícola referente a recursos, bem como a preservação de áreas de fronteiras mediante a política de segurança nacional.

Em artigo de 1974, Berta Becker ocupa-se em analisar a Amazônia inserida na estrutura espacial brasileira. A autora discorre sobre a dimensão do espaço no desenvolvimento, e diz que “A cada mudança nos níveis de desenvolvimento corresponde mudança na estrutura espacial” (BECKER, 1974, p.3).

Em coerência com seus objetivos, a força política é a mais poderosa na integração da região. Representada pelos diferentes órgãos do governo central, atua na implantação da infra-estrutura preparatória à moderna conquista da Amazônia, focalizando principalmente a integração física do território, a integração psicossocial e a captação direta de recursos. (BECKER, 1974, p. 14).

A mesma autora argumenta que a integração física é concebida por meio da elaboração da rede rodoviária, sendo esta, um elemento imprescindível para mitigar a distância e proporcionar o acesso à região (BECKER, 1974).

A Belém-Brasília e São Paulo-Cuiabá-Porto Velho, implantadas em torno de 1960, articulam a borda da região ao centro vital do País, refletindo as motivações econômicas da época. Divergindo das anteriores, que convergem para o centro dinâmico, a rodovia Transamazônica tem traçado transversal ligando a Amazônia ao Nordeste; articulando os pontos

terminais da navegação fluvial com o esquema rodoviário do Nordeste, visa favorecer às relações entre as duas regiões. A par da canalização do fluxo demográfico do Nordeste, sugere também esse traçado, além da maior facilidade de trocas com países vizinhos, a idéia de um "corredor de exportação" de matérias-primas e manufaturados, não só para o Atlântico como para o Pacífico (de Cruzeiro do Sul alcançar-se-á Pucallpa, no Peru, que tem muito boas ligações rodoviárias com Lima).

A Perimetral Norte, cortando a faixa de fronteiras, expressa as motivações geográficas acima mencionadas, e as rodovias com traçado longitudinal - a Cuiabá-Santarém, e a Porto Velho-Manaus - asseguram as vinculações com o "centro" de Sudeste. (BECKER, 1974, p. 14).

Para Becker, o impacto da penetração na região amazônica ocorre em vários sentidos. Ela traz novas visões de mundo, indivíduos, bens de consumo, informações, além de ritmo acelerado que a entrada da inovação acarreta. O que difere do antigo ritmo que prevalecia na região, influenciado pelas águas. A autora ainda pontua a transformação das relações inter-regionais, tendo em vista que o norte do estado do Mato Grosso, Acre e Rondônia saíram da órbita de Belém para São Paulo "como bem dito por um habitante local "a BR separou o Acre da Amazônia, ligou-o a São Paulo"" (BECKER, 1974, p. 15).

A captura do norte de Mato Grosso, Rondônia e Acre por São Paulo, através da rodovia São Paulo-Cuiabá-Porto Velho, por sua vez reduziu de muito a área de influência de Belém e deu origem à formação de uma Amazônia meridional, diversa da oriental e da ocidental. Essa modificação, contudo, não alterou as relações entre as grandes cidades e o espaço sob seu comando, persistindo uma atuação voltada para fora da região, sem que se processasse até agora a esperada irradiação do desenvolvimento, quer para as áreas rurais quer para os núcleos interioranos. (BECKER 1974, p.25).

A mesma comenta que as cidades fluviais que se sustentavam do comércio atacadista caem em decadência e sobressaem-se as cidades que surgem as margens das rodovias, particularmente as capitais. Becker exemplifica que Rio Branco cresceu cerca de 10,2% anualmente. Em Cuiabá as ruas e o sistema de encanamento não suportam a intensidade de automóveis e caminhões. Para ela, "A intensidade da força de integração física se faz, portanto, desordenadamente, e sua rapidez impede um tempo útil de preparação suportar o seu impacto" (BECKER 1974, p. 16). Além disso, a rapidez das transformações acarreta a perda da cobertura florestal, como veremos adiante.

4.2 DESMATAMENTO

A Amazônia tem o maior bioma e a maior quantidade de água doce do planeta. Todavia, o desmatamento é uma ameaça tendo em vista que acarreta alterações no ecossistema e perda da biodiversidade. O Projeto de Estimativa do Desflorestamento da Amazônia (PRODES) do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) conceitua desmatamento como “a remoção completa da cobertura florestal primária por corte raso, independentemente da futura utilização destas áreas” (INPE, 2021).

Até o ano de 2020 foram desmatados 813.063,44 km² da Amazônia legal e 729.781,76 km² do Bioma Amazônia (INPE). Dentre as causas destaca-se a agricultura, a mineração, extração de madeira ilegal, urbanização e desastres naturais. As queimadas ou o corte são métodos mais usados (INPE). O desmatamento ocorre no mundo todo, mas na região amazônica essa situação tem um caráter crítico, por gerar impacto a nível global.

Diversos estudos corroboram a relação direta entre construção de estradas e desmatamento (BRANDÃO JÚNIOR *et al.* 2007) (PIFFAF *et al.* 2009) (FEARSLIDE 2009; 2020) (CASTRO, 2005). Os dados científicos mostram que quanto mais estradas, maior é o acesso à floresta o que pode resultar em maior exploração de recursos naturais e aumento do desmatamento.

Pfaff *et al.* (2009) nos permitem compreender as consequências da abertura de estradas na Amazônia brasileira. O acesso à floresta e desmatamento gera consequências ecológicas, reduzindo o habitat de certas espécies, degradando os rios e qualidade da água. Os autores argumentam que “Assim, uma vez que os investimentos em estradas produzem impactos nos custos de transporte, em geral, a redução do custo de transporte leva ao aumento do desmatamento” (PIFAFF *et al.* 2009, p. 2).

Além disso, elas influenciam ao nível local, gerando o fenômeno conhecido como “espinha de peixe”, isto é desmatamento próximo às rodovias. Para Piffaff *et al.* (2009, p.4) “De modo geral, a “arquitetura espacial” das estradas influencia a “geometria” da floresta remanescente, com desmatamento ocorrendo mais próximo às estradas”.

Áreas de colonização em fronteiras também exibem construção de estradas não oficiais, embora sigam uma lógica de alguma forma diferente daquela dos madeireiros. Ao longo de rodovias oficiais como a Transamazônica e a BR- 364, o estado construiu estradas alimentadoras, que cruzam perpendicularmente a estrada a cada 5 km, formando uma arquitetura de “espinha de peixe”. (PIFAFF et al., 2009, p. 10).

Brandão Júnior *et al.* (2007) afirmam que quanto a ocupação da região amazônica os principais vetores são as estradas. Destacam-se dois tipos: as oficiais e não oficiais. As primeiras são financiadas pelos governos estadual ou federal. Já as segundas são construídas por meio da iniciativa privada com abrangência local. Para Pfaff *et al.* 2009 as estradas oficiais podem estimular a construção de estradas não oficiais, por agentes não governamentais, como madeireiras ou colonos. A indústria madeireira é um elemento chave para essa modalidade.

Figura 20 - Desmatamento em Porto Velho



Fonte: SOUZA/AFP, 2019.

Para Edna Castro (2005) o desmatamento tem causas múltiplas e interdependentes. No que se refere a BR-163, no estado do Pará, entre as cidades

de Santarém a Novo Progresso, ela representa um fator estratégico, sendo determinante para o avanço da fronteira e anexação de novos espaços ao negócio de terras. A autora assinala que estados como Pará, Rondônia, Maranhão e Mato Grosso foram afetados quando o uso do solo e a diminuição da sua biodiversidade tanto florestal quanto animal e de técnicas de cultivos elaboradas por grupos sociais. O desmatamento na região causou impactos na área, acarretando perda da cobertura florestal.

No estado do Amazonas o desmatamento alcançou elevado número em 2019. O município de Apuí está em primeiro lugar no ranking de queimadas no país (MARQUES, 2022). Localizado no sul do Amazonas, a cidade em questão surgiu com a construção da Transamazônica (GALUCH, 2019).

Figura 21 - Queimadas em Apuí em 2022



Fonte: BONI/G1, 2022

Em Roraima, de acordo com Rodrigues (2011) a abertura da BR-174 ocasionou o desflorestamento no entorno da estrada. Em 1978 eram de 622,15 km²

e em 2008 chegou a 2.618,58 km², correspondendo ao índice de 321%. Na maioria dos municípios ao redor da rodovia existe redução da floresta.

4.3 OCUPAÇÃO NO ENTORNO DAS RODOVIAS

De acordo com Becker (1990, 2005) no que se refere às dimensões espaciais, o processo de ocupação da Amazônia leva a formação de cidades ou vilas ao longo das rodovias. Para a autora “A urbanização não é aí uma consequência da expansão agrícola: a fronteira já nasce urbana, tem um ritmo de urbanização mais rápido que o resto do Brasil. E esta feição está intimamente associada à migração.” (BECKER, 1990, p. 44).

A importância da urbanização como instrumento de ocupação se relaciona assim a três papéis fundamentais exercidos pelos núcleos urbanos: a atração dos fluxos migratórios, a organização do mercado de trabalho e o controle social, o que atribui à urbanização um novo significado. (BECKER, 1990, p.52).

Becker (1990) discorre sobre o crescimento exponencial das cidades e do surgimento de novas, tendo em vista que as rodovias representam os eixos da nova circulação na Amazônia, deslocando os núcleos da via fluvial para a terra firme. Nesse processo, a autora identifica movimentos sobre o crescimento urbano na região. Destacamos: a concentração de pessoas nas capitais dos estados, o revigoreamento e/ou a consolidação de centros regionais e locais ao longo das principais rodovias como a Transamazônica, a Cuiabá-Santarém e a Belém-Brasília, e a retração de centros tradicionais que eram vinculados a navegação fluvial. Em artigo de 2005 a mesma autora ressalta que a região amazônica obteve a maior taxa de crescimento urbano do Brasil nas últimas décadas, chegando a denominar a Amazônia de “floresta urbanizada” (BECKER, 2005).

4.4 CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO

Conforme censos do IBGE (1960, 1970, 1980, 1991) é possível constatar que ocorreu uma elevada taxa de crescimento demográfico na Amazônia, como observar-se na tabela a seguir:

Tabela 1 - Crescimento Demográfico na Amazônia Legal (1960–1990)

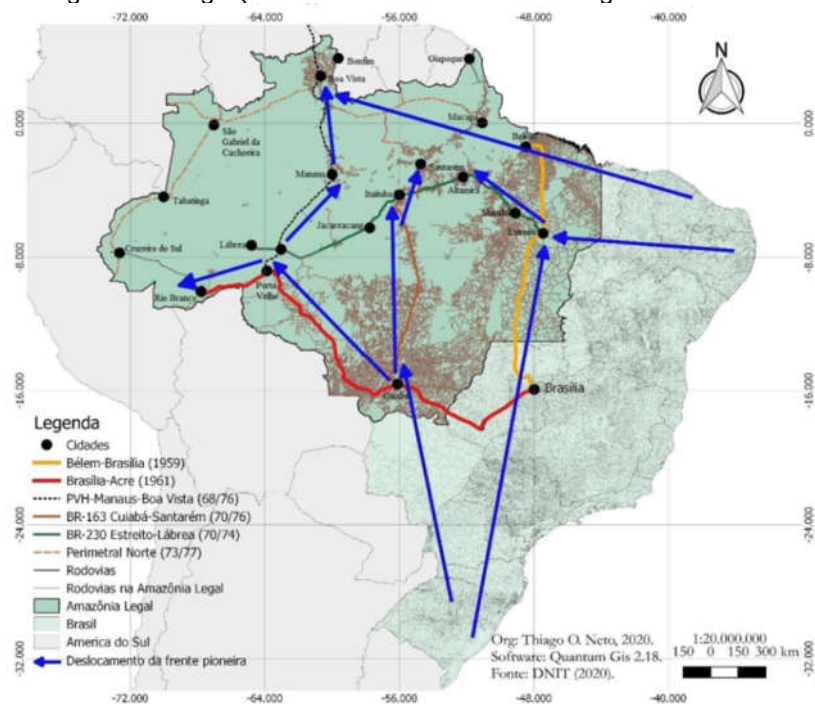
Estado	1960	1970	1980	1990
Acre	158.852	214.038	301.303	417.718
Amapá	67.750	112 029	175.257	289.397
Amazonas	714.774	944.392	1.430.089	2.103.243
Pará	1.538.193	2.132.347	3.403.391	4.950.060
Rondônia	69.792	111 483	491.069	1.132.692
Roraima	28.304	40.407	79.159	217.583
Maranhão	2.477.371	2.945.776	3.996.404	4.930.253
Mato Grosso	892.233	1.573.801	1.138.691	2.027.231

Tabela elaborada pela autora. Fonte: IBGE (1960, 1970, 1982, 1991).

Entre 1960 a 1990 houve um crescimento populacional contínuo em todos os estados. Com exceção do Maranhão, os mesmos mais que dobraram sua população. Em Roraima, por exemplo, o quantitativo de habitantes em 1960 correspondia a 28.304 chegando em 1990 a 217.583.

Almeida e Ribeiro (1989) afirmam que o processo migratório na Amazônia teve dois movimentos: o primeiro ocorreu no auge da extração de látex. Com a seca de 1877–1880 um grande número de trabalhadores nordestinos deslocou-se para a região, principalmente para os vales do Purus e do Juruá. A segunda fase ocorreu na década de 1960, com a abertura das rodovias Belém-Brasília e Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco. Já na década de 1970, com os projetos de colonização incentivados pelo governo federal concomitantemente a abertura das estradas, novamente houve um fluxo migratório: do nordeste pela Transamazônica, do sul e sudeste por duas estradas que partiam de Cuiabá: a BR-364, em direção a Porto Velho, sendo possível fazer conexão com a BR-319 e chegar a Manaus ou seguindo até o estado do Acre; a BR-163 foi outro vetor chegando a cidade de Santarém no Pará. Os autores afirmam que “Ao longo de todas essas vias de penetração, a presença de população originária dos estados do Centro-Sul é forte” (ALMEIDA; RIBEIRO 1989, p. 42). Na imagem a seguir podemos verificar os fluxos migratórios:

Figura 22 - Migração e abertura de rodovias na região amazônica



Fonte: Oliveira Neto e Nogueira, 2021.

Oliveira e Nogueira (2021) versam que os fluxos migratórios propiciados pela construção de rodovias na Amazônia eram estimulados pelo Estado e seus deslocamentos aconteciam simultaneamente aos percursos dos eixos rodoviários e projetos colonizatórios, havendo o estabelecimento de transportes de passageiros em ônibus intermunicipais. Almeida e Ribeiro (1989) ressaltam a Empresa de ônibus União Cascavel — EUCATUR. A mesma efetuava deslocamentos passando pelos estados do sudeste — Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e na região norte, Rondônia, Amazonas e Roraima. Para alcançar todos esses trajetos as viagens eram realizadas pelas BR's 174, 319 e 364.

4.5 ATUALIDADE DAS RODOVIAS

O último ciclo de exploração da região amazônica tem repercussões até a contemporaneidade. Atualmente a integração física gerada pelas rodovias na região amazônica representam um papel estratégico para o país no que se refere a posição do Brasil, colocando o mesmo em destaque na economia mundial.

Almeida e Ribeiro (1989) discorrem sobre os aspectos positivos e negativos da ampliação da rede de transportes na Amazônia. Dentre os benefícios destaca-se: ampliação do conhecimento sobre a região, integração do território amazônico ao sistema produtivo do país, elevação do arrecadamento dos municípios, geração de empregos, melhoramento do comércio entorno das vias.

Quanto aos aspectos negativos, os autores expõem algumas das consequências: conflitos fundiários entre novos moradores e os antigos e entre pequenos e grandes produtores, grilagem de terras, invasões, expulsões, mortes no campo, divergências entre empresas de mineração e garimpeiros, disseminação de doenças tropicais, aumento do trabalho escravo em áreas como fazendas, mineradoras e madeireiras, colapso da infraestrutura urbana devido o aumento populacional, especulação fundiária, exploração predatória em atividades agrícolas, pastagens, extração de madeira e devastação ambiental.

4.5.1 BR-163 (CUIABÁ-SANTARÉM)

Segundo Brito e Castro (2018) a rodovia BR-163 transformou-se em um corredor de transporte multimodal que faz das cidades de Santarém, Itaituba, Novo Progresso no Pará e Sinop em Mato Grosso lugares estratégicos em virtude das dinâmicas econômicas. Os investimentos tanto públicos como privados, em especial a mineração e o agronegócio, são atrativos a negócios transnacionais, tendo em vista a exportação de matéria-prima ao mercado externo produzidas no Pará e Mato Grosso. O município de Itaituba é uma província mineral, onde a atividade garimpeira representa 80% da economia. O agronegócio da mesma forma tem um papel relevante na economia local. Oliveira Neto (2019b) informa que a partir de 2018 a produção de grãos foi destinada em sua totalidade para o município em questão, sendo este possuidor de seis portos graneleiros com capacidade de 16 milhões de toneladas de farelos e grãos.

Figura 23 - Mosaico BR-163



Fonte: a) SANTOS/ Agência Pará (s.d); b), c) e d): FRAISST/Folhapress, 2020.

Oliveira Neto (2019a) comenta que, anteriormente, a produção agrícola brasileira concentrava-se no sul e sudeste. Posteriormente houve o deslocamento para o centro-oeste e norte, com a criação de uma rede de infraestrutura terrestre para atender a demanda de fluxo interno. A BR-163 juntamente com o sistema de engenharia ao longo dos rios tornou-se um importante corredor logístico para o escoamento de commodities. Para Margarit (2013) a dinâmica de estruturação da BR-163 beneficiou o agronegócio, porém, gerou conflitos fundiários e ambientais. Na porção norte do Mato Grosso, houve a expansão da fronteira agrícola, sendo a produção de grãos o principal elemento da economia, particularmente a produção de soja. Para o autor “A rodovia se tornou um grande vetor de expansão da fronteira agrícola, principalmente com a soja, em direção à Amazônia” (MARGARIT 2013, p. 29).

4.5.2 BR-230 (TRANSAMAZÔNICA)

Silva *et al.* (2021) ao discorrerem sobre a Transamazônica no estado do Amazonas argumentam que ela gera um novo eixo de expansão da fronteira, ou seja, causam um revigoramento e este relaciona-se a pecuária, desmatamento, mineração e hidrelétricas. Os autores efetuaram trabalho de observação de campo

em 2019 e 2020 ao longo da rodovia, nas comunidades de Santo Antônio do Matupi em Manicoré e Vila da Realidade em Humaitá. Segundo os pesquisadores coexistem duas políticas territoriais na Amazônia: as políticas ambientais e as políticas de desenvolvimento econômico. Quanto a inserção do Brasil no mercado global de commodities, Apuí experimenta a ampliação do rebanho bovino, expansão energética e mineral associado à grilagem.

Os autores destacam a iniciativa da criação do Mosaico Apuí, resultado de duas políticas públicas de proteção ambiental: o Programa Zona Franca Verde do governo do Estado do Amazonas e o Programa de Áreas Protegidas da Amazônia (ARPA) do governo federal ambos de 2002 (SILVA *et al.*, 2021). Para os autores o Mosaico Apuí cumpre o objetivo de inibir o desmatamento. Criado em 2005 (AMAZONAS, 2010) o Mosaico Apuí é um território de conservação ambiental constituído de 2,46 milhões de hectares, parte de um conjunto de nove Unidades de Conservação (UC).

Figura 24 - Manutenção em trecho da BR-230 em Apuí (AM)



Fonte: DNIT.

O município de Apuí está localizado no sul do Amazonas. Chega-se a ele pelas BR's 319 e 230. De acordo com Galuch (2019) o seu surgimento ocorreu em 1983 com a chegada dos primeiros moradores a Vila Juma - atual Apuí, através da construção da Transamazônica. O Projeto de Assentamento Rio Juma (PARJ) deu origem ao município sendo considerado o maior assentamento da América Latina,

constituído principalmente por paranaenses e brasiguaios. A autora assinala que a BR-230 desencadeou transformações, facilitando o acesso de grupos sociais externos em um território já ocupado originalmente por indígenas, extrativistas e ribeirinhos.

Betez (2021) nos fala que a construção da BR-230 (Transamazônica) ocasionou transformações socioculturais na Terra Indígenas Jiahui. O povo indígena Jiahui é integrante da cultura Kawahiva, localizada em Humaitá, Amazonas. Na década de 1970 eles foram expulsos de suas terras e quase dizimados, devido os interesses em suas áreas para execução de projetos de integração. Dentre os impactos destacam-se as mudanças nos hábitos culturais, transformações ambientais com a construção da estrada no território, desmatamento, mudanças na qualidade da água, modificações no solo, perdas demográficas, epidemias, destruição de aldeias e cemitérios.

4.5.3 BR-319 (MANAUS-PORTO VELHO)

Silva, Araujo e Lima (2021) afirmam que o sul do Amazonas experimenta a inserção no mercado global das commodities de soja. Nessa área localiza-se o município de Humaitá. Chega-se ao mesmo pelas BR's 230 e 319. Esse núcleo populacional vem enfrentando transformações territoriais devido a expansão da fronteira.

Os mesmos autores comentam que o cultivo da soja no Amazonas ocorreu de 1995 a 2006. Em 2017 ocorre a retomada com cinco novas áreas vinculadas a atividades ao longo da BR-230 e BR-319. Em Humaitá há dois portos privados e um terminal hidroviário edificado no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O Porto Graneleiro do Grupo Masutti instalado em 2018 impulsiona a produção de commodities. A soja oriunda de Rondônia chega ao mesmo pela BR-319 e soma-se a produção de Humaitá, seguindo pela hidrovia do rio Madeira para a exportação. Por parte do governo estadual está sendo construído um anel viário, chamado de Cinturão da Soja, para ligar a BR-319 ao Porto Graneleiro. O estado é principal agente facilitador do processo (SILVA; ARAÚJO; LIMA, 2021).

Oliveira Neto (2021) comenta que desde 2015 a rodovia BR-319 apresenta trafegabilidade sazonal. Transportadoras e autônomos deslocam carne bovina,

pescado, insumos e produtos da ZFM para o Acre, Rondônia e Mato Grosso. Ocorre também o transporte intermunicipal e interestadual. De 1989 a 2015 as condições de circulação foram precárias.

O mesmo, afirma que as justificativas para o uso da estrada são as potencialidades econômicas entre os setores de indústrias e serviços entre Porto Velho e Manaus. A capital do Amazonas possui mais de 500 indústrias e mais de 2 milhões de habitantes, bem como a conectividade com Roraima. Isso demonstra a existência de demanda para o uso da mesma por cargas e pessoas. Desde 2015 o fluxo da BR-319 tem oscilações devido às precipitações pluviométricas, atoleiros e pista escorregadia. Durante ano, nos meses entre dezembro e maio, a trafegabilidade é impossibilitada. De julho a novembro ocorre a redução das precipitações e obras para a manutenção e melhoria da rodovia (OLIVEIRA NETO, 2021). Recentemente a BR-319 ganhou destaque devido à Pandemia de Covid-19.

Em janeiro de 2021 Manaus enfrentou a crise de oxigênio devido à Pandemia de Covid-19. Para suprir a demanda de falta de oxigênio foram utilizados vários meios de transportes. Via modal aéreo, os aviões da FAB (FAB, 2021) e doações de artistas (RODRIGUES, 2021). O deslocamento fluvial entre Belém e Manaus (G1/AM, 2021). Pela BR-174 a Venezuela enviou caminhões com oxigênio para conter a crise de falta de oxigênio (G1, 2021a).

A BR-319 da mesma forma foi utilizada como rota emergencial. O Ministério da Infraestrutura por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Polícia Federal organizaram em 20 de janeiro de 2021 uma operação para viabilizar o transporte de oxigênio entre Manaus e Porto Velho. O DNIT contratou nove empresas para realizar a manutenção da estrada (DIÁRIO DO AMAZONAS, 2021).

Figura 25 - Transporte de Oxigênio pela BR-319



Fonte: a) DNIT, 2021; b) Diário da Amazônia, 2021; c) NÚBIA/G1, 2021.

Dia 24 de janeiro 2021, 160 mil m³ de oxigênio chegaram a Manaus, oriundos de comboios que haviam saído de Porto Velho nos dias 20 e 21. Embora estimado em 36 horas, os caminhões atrasaram devido às péssimas condições de trafegabilidade da BR-319 (MARQUES, 2021).

4.5.4 BR-174 (MANAUS-BOA VISTA)

Lima (2020) explana que a produção de soja é fomentada pela demanda internacional. A expansão dessa *commoditie* na região amazônica sobressaiu-se nos últimos dez anos e desencadeou o surgimento de novos ambientes produtivos tendo em vista a geração de rotas de transporte e de logística. Na porção setentrional do Brasil, no estado de Roraima, a produção de soja tem tido destaque, e a rodovia BR-174 é um elemento importante.

A autora nos diz que a produção de soja em Roraima iniciou-se em 1990, no entanto, houve um declínio, e em 1995 o cultivo já era inexistente. A partir dos anos 2000 ocorreu um novo em meio o “boom da soja” impulsionado pela demanda da

China e da União Europeia. Em 2016 a produção de soja correspondeu a 67,82% das exportações do estado. Os grãos são escoados pela BR-174 até o Terminal Graneleiro de Itacoatiara (TUP) no estado do Amazonas, é posteriormente enviada para o mercado internacional. A autora destaca que o TUP é parte do Corredor Logístico do Arco Norte, este sendo gerido por corporações agroalimentares para o escoamento de grãos como Grupo Maggi, por exemplo. Na imagem a seguir podemos ver a soja produzida em Roraima e as condições de alguns trechos da BR-174:

Figura 26 - Mosaico BR-174



Fonte: a) Folha BV, 2022; b) e c) RODRIGUES/G1 RR, 2021

Conforme o CONAB (2016) o Arco Norte diz respeito a um conjunto de corredores multimodais constituídos pelos seguintes portos localizados acima do paralelo 16: em Santana no Amapá, em São Luís no Maranhão, no estado do Pará, nos municípios de Santarém, Vila do Conde e Barcarena e em Itacoatiara no Amazonas. Além disso, fazem parte plataformas de apoio em Miritituba no Pará e em Porto Velho em Rondônia.

Lima (2020) também argumenta que o cultivo da soja delinea transformações na dinâmica regional, respondendo à demanda internacional. A infraestrutura e o

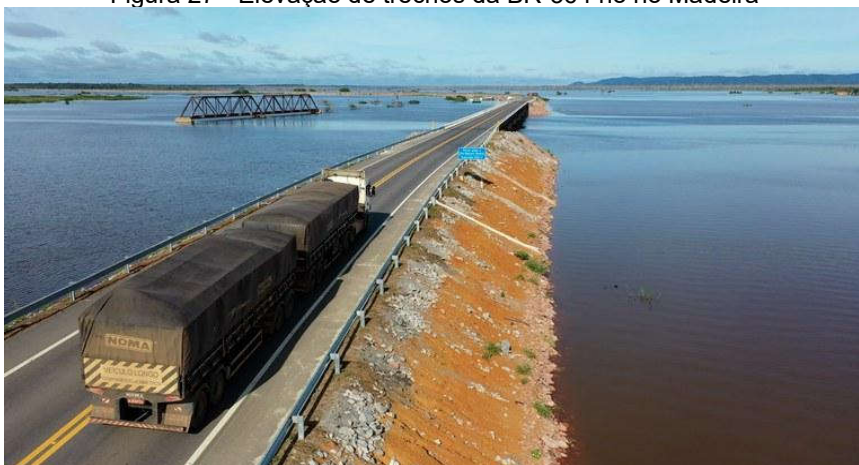
transporte — tanto rodoviário, como fluvial — são essenciais para o escoamento da produção dos grãos através do corredor logístico do Arco Norte. Cerca de 1,086 bilhão de toneladas foram movimentadas em 2017. Atualmente a maior parte da soja cultivada em Roraima é exportada para a Rússia (FOLHA BV, 2022).

4.6.5 BR-364 (CUIABÁ-PORTO VELHO-ACRE)

Vieira (2018) comenta que a produção e exportação de milho e de soja no Brasil e o estímulo ao cultivo no interior do país são desafios para o escoamento. Nesse contexto a BR-364 representa um fator importante para a produção de grãos. A antiga BR-029 (Brasília-Acre) atual BR-364 tem 4.374 km de extensão e passa pelos estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia, Acre e chega até o Peru. É uma rodovia fundamental para o escoamento dos grãos oriundos de Rondônia e Mato Grosso (VIEIRA, 2018).

A mesma autora pontua que ao longo da BR-364 existem unidades de beneficiamento de grãos, realizando atividades como armazenagem e secagem. Tanto o milho quanto a soja, produzidos em Rondônia e no Mato Grosso, deslocam-se obrigatoriamente pela BR-364, representando a principal via de escoamento. (VIEIRA, 2018).

Figura 27 - Elevação de trechos da BR-364 no rio Madeira



Fonte: DNIT, 2022a.

Silva e Silva (2020) discorrem sobre o projeto de extensão da BR-364 entre o extremo oeste brasileiro e o leste peruano, especificamente entre as cidades de

Cruzeiro do Sul no Acre e Pucallpa no departamento de Ucayalli, buscando mostrar os possíveis impactos desse empreendimento. Os autores afirmam que “esta ação visa à exploração de potencialidades para a agropecuária, recursos naturais, rotas comerciais e até acesso a portos no Oceano Atlântico e Pacífico” (SILVA; SILVA, 2020, p. 554).

Os mesmos autores comentam que o projeto existia no Plano de Metas de JK (1956–1961), mas nunca foi concluído. Nos anos de 2018 e 2019 foi retomado pelas autoridades do Acre e de Ucayalli, visando a consolidação de integração regional. A obra pode desencadear ampliação de intercâmbios e a possibilidade de desenvolvimento local, regional e internacional. Anteriormente esquecido, hoje é uma possibilidade de integração internacional, tendo em vista suas potencialidades (SILVA; SILVA, 2020). Os autores dialogam com o conceito de fronteira, este relaciona-se a ocupação de zonas limítrofes e possui peculiaridades. A Segurança Nacional também é um fator determinante:

Geopoliticamente, a faixa de fronteira corresponde uma área considerada de defesa contra possíveis invasores – isto é, área de **Segurança Nacional**. Por isto, mesmo estando subordinadas as ações em nível estadual, ter uma vida social própria e específica, ela submete-se a jurisdição federal, sendo áreas prioritárias para possíveis ações militares. Porém, na condição de territórios limítrofes, a faixa de fronteira e suas bordas, podem ser locais onde se encontram muitas cidades, povoados, comunidades campesinas e indígenas ou mesmo terras de florestas desabitadas. Como faixas de segurança nacionais, estes territórios estão mais expostos a determinação externa vindas de áreas centrais dos países; nisso reside a condição que lhes são muito conflitivas. Por outro lado, essas áreas são muito importantes, pois são nas bordas entre **dois espaços de fronteira que ocorrem as principais relações sociais, econômicas e culturais**, formando também regiões de forte influência externa para ambos os lados. (SILVA; SILVA, 2020, p. 561 grifos nossos).

A análise da fronteira binacional localizada entre o Brasil e o Peru relaciona-se a dois fatores: o inter-relacionamento por via fluvial e estradas vicinais em clandestinidade e a possibilidade de consolidar um projeto antigo de integração entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa, tendo em vista que as cidades em questão exercem relevância econômica nas faixas de fronteiras em que estão localizadas (SILVA; SILVA, 2020). Os autores buscam evidenciar como a interligação em nível local pode ter resultados a níveis globais “potencializando fluxos socioeconômicos e transformações geográficas, nessa parte até então bastante remota da Amazônia Sul-Occidental”. Atualmente os inter-relacionamentos ocorrem por meios ilícitos, por

meio de trilhas na floresta, clandestinidade, articulam-se através da bacia do rio Ucayalli permitindo a integração entre as cidades no Peru, Pucallpa e Iquitos, e no Brasil, Belém e Manaus.

Para Silva e Silva (2020) esses fluxos legais e ilegais dão “vivacidade” a essa região de fronteira e que o projeto pode impulsionar o desenvolvimento regional. Os autores enfatizam que embora as cidades sejam distantes dos centros econômicos de seus respectivos países, possuem redes rodoviárias e fluviais ligando suas localidades, no entanto, são fins de linhas de conexões nacionais. Todavia, existe um potencial na faixa de fronteira, com a integração oeste do Brasil com o Peru. Segundo os autores haverá benefícios para o Peru, que poderá importar e exportar para o mercado brasileiro. Enquanto no Brasil, a possibilidade e trocas comerciais entre Tabatinga (AM), Rio Branco, Porto Velho, Manaus e Belém. “Isto significa ao Brasil e ao Peru que se consolidam pontos de integração de outra rota comercial e social que articula do Atlântico ao Pacífico, tanto em direção à Europa, como Ásia, a África e Oceania”. (SILVA; SILVA, p. 573).

Figura 28 - Mapa do projeto de extensão da BR-364



Fonte: Universidade de Richmond/Instituto del Bien Común

Na imagem acima podemos visualizar a localização do empreendimento. Apesar da justificativa dos supostos benefícios do projeto, também são apontados problemas, tendo em vista que a estrada cortará reservas indígenas e parques nacionais (VÉLEZ; ROMO; GARCÍA, 2021). A extensão rodovia Pucallpa-Cruzeiro do Sul é alvo de críticas de cientistas, ambientalistas e organizações indígenas.

Esse projeto pode acarretar impactos ambientais tendo em vista que passaria por corredores de biodiversidade tanto do lado brasileiro quanto peruano, podendo trazer prejuízos ambientais (VÉLEZ, ROMO e GARCÍA, 2021).

4.5.6 BR-153 (BELÉM-BRASÍLIA)

Criado em 1988 o estado de Tocantins era parte do antigo norte goiano. Nunes, Melo e Bracarense (2020) identificam a influência socioeconômica da BR-153 no desenvolvimento urbano de Tocantins. Eles comentam a criação de novos municípios posteriormente a implantação da rodovia, o incremento populacional, a expansão urbana e o elevado Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos municípios de seu entorno. Sendo assim, a Belém-Brasília gerou mudanças econômicas, espaciais e sociais no estado. De acordo com os autores, ela foi asfaltada em 1974 e totalmente concluída em 1977. Atualmente chega até Acegua (RS) inicia-se em Marabá (PA). Nos estados de Goiás, Tocantins e Pará tem a denominação Belém-Brasília. Entre Brasília e Rio Grande do Sul é conhecida como Transbrasiliana (NUNES; MELO; BRACARENSE, 2020).

Figura 29 - Trecho da BR-153 no perímetro urbano de Palmas (TO)



Fonte: DNIT, 2022b.

Com 3.564,4 km de extensão, a BR-153 é a principal ligação terrestre da região Norte com as demais regiões do país. Vários povoados surgiram durante a construção da rodovia e alguns transformaram-se em cidades. Tocantins tem 29

municípios com relação direta com a BR-153 (NUNES, MELO, BRACARENSE 2020).

De acordo com Nunes, Melo e Bracarense (2020) a abertura da BR-153 permitiu a construção de frentes de colonização, interiorização do território, ocupação de áreas indígenas, implantação de fazendas as margens da rodovia do então estado de Goiás, povoados e vilas, comércios, postos de gasolina. Tendo em vista a associação da abertura da rodovia com outros projetos e a integração da região norte com o centro-sul do país, a Belém-Brasília desencadeou modificações espaciais, sociais e econômicas em Tocantins (NUNES; MELO; BRACARENSE, 2020).

Santos (2017) discorre que a construção da BR-153 desencadeou “aceleração do fenômeno de urbanização do norte goiano (atual Tocantins)” a rodovia Belém-Brasília estimulou a urbanização da fronteira, representando um novo eixo populacional e desenvolvimento econômico, fazendo-se uma área de atração. “O movimento de ocupação humana e econômica no Tocantins está condicionada a orientação da BR-153 depois de sua construção” (SANTOS, 2017, p. 103).

Precisamos ressaltar que o planejamento estratégico do Estado nacional desencadeou situações não previstas, como conflitos, desflorestamento, expansão da soja e crescimento demográfico exponencial. Destacamos que só conseguimos constatar esses fatos em retrospectiva, pois alguns que vivenciam os processos de mudança não tem essa percepção.

Matos (2015) utiliza o aporte da teoria eliasiana para discorrer sobre três comunidades localizadas no interior do Estado do Amazonas. A pesquisa em questão aborda indivíduos que habitam em uma área geográfica de transição e analisa as transformações ocorridas nesse processo. O autor chama a atenção para o *processo* e as mudanças desencadeadas, figurações, interdependências, diferenciação e individualização nas comunidades amazônicas. A noção de processo social elaborado por Norbert Elias traz contribuições a análise. Os desenvolvimentos de longo prazo são, na maioria das vezes, imprevisíveis. Para o sociólogo “o indivíduo fica preso a cadeia de interdependências cada vez maiores, instituindo relações funcionais que não consegue controlar” (ELIAS, 1980, p. 158).

Nesse sentido, o processo social de longo prazo, as mudanças estruturais e as interdependências desencadeadas pela construção de estradas na Amazônia são evidentes. A abertura de vias terrestres na região foi influenciada por diversos fatores e gerou resultados duradouros, permeados por interdependências funcionais. A abertura de estradas na região propiciou reorganização social e econômica, bem como a implantação da economia agrária capitalista. No entanto, o planejamento desencadeou conflitos não previstos, como no caso da questão indígena, já que nem todos os aspectos foram devidamente considerados durante o processo.

O planejamento estratégico do Estado Nacional entre 1964 e 1985 tem reflexos até hoje. A acessibilidade, a exploração de recursos naturais, o escoamento de commodities ganharam importância estratégica e é evidente a influência das rodovias na economia. A integração nacional também permanece, hoje abrangendo outros aspectos, a exemplo da questão internacional como a IIRSA.

O debate ambiental, por outro lado, desperta a atenção de autoridades em nível nacional e internacional, tendo em vista que o desmatamento da floresta amazônica gera impacto a nível global e as estradas são um elemento para o acesso. A integração física, o desmatamento, o crescimento urbano, o incremento demográfico e a exploração mineral são alguns dos resultados da política rodoviária implementada entre 1964 a 1985 na Amazônia. Hoje as estradas construídas durante a Ditadura Militar exercem um papel estratégico ao agronegócio e a economia brasileira.

Discutir as políticas públicas implementadas na Amazônia é um exercício elementar para os pesquisadores da região. Problematizar as interpretações que tornaram-se dominantes e desencadearam processos é um exercício fundamental. Precisamos esclarecer como nossa região é interpretada e as disputas em torno dela, tanto no passado como atualmente.

CONSIDERAÇÕES FINAS

Estradas não são planejadas aleatoriamente. Elas são oriundas de motivações e interesses diversos. Ao investigarmos a política rodoviária implantada na Amazônia durante a Ditadura Militar, buscamos esclarecer a lógica da estratégia governamental. A mesma estava vinculada às maneiras de interpretar os problemas nacionais e regionais, levando a termo possíveis soluções.

Qual é o sentido da construção de estradas? Elas geram novas configurações espaciais e novas formas de compreensão da realidade. Conseguimos identificar que a ideologia de integração nacional se consolida e se materializa com os estilos de interpretação do problema amazônico, as quais são as formas de pensar sobre a Amazônia e a construção de narrativas em torno de desenvolvimento da região.

Podemos perceber a centralidade da Amazônia para o desenvolvimento econômico nacional e como ela tornou uma fonte para produção de commodities. A soja é o produto que mais gera dividendos para o Brasil (Dall’Agnol, 2022) e as estradas BR’s 163, 230, 364 e 174 são vias de escoamento para a exportação de grãos. Elas manifestam a posição estratégica que a Amazônia representa no que se refere à economia nacional.

O planejamento do Estado trouxe resultados não previstos, criando uma dependência, a exemplo da soja. O grão é usado na indústria para produção de óleo vegetal e biocombustível, além de ser importante na alimentação humana e animal, cosméticos e indústria farmacêutica. Portanto, há uma interdependência em relação à soja, uma vez que somos consumidores desse produto. No entanto, a produção de soja pode ter impactos negativos na Amazônia, podendo desencadear desmatamento.

Ao estudar a Amazônia não é possível fugir de certas categorias: segurança nacional, desenvolvimento, vazio demográfico, isolamento, integração nacional. O acesso às fronteiras e ao interior representaram temas estratégicos que envolviam questões políticas, econômicas e militares.

Consolidou-se a ideia de que o atraso econômico da Amazônia é fruto do abandono do poder central. No entanto, precisamos lembrar que a região sempre teve uma importância econômica significativa e experimentou o caráter cíclico do capitalismo, a exemplo das “drogas do sertão” e do “ciclo da borracha”.

Recentemente a Pandemia de Covid-19 evidenciou mais uma vez a fragilidade da região amazônica, especialmente o estado do Amazonas, que foi gravemente afetado. Quando o vírus chegou ao Brasil, algumas análises apressadas diziam que haveria um retardo, usando como justificativa o “isolamento amazônico”. Contudo, algum tempo depois foi possível constatar a quão equivocada era tal análise: a primeira morte no Amazonas foi em 24 de março de 2020. Houve uma rápida expansão via deslocamento pelas calhas dos rios amazônicos, chegando a comunidades distantes. Como podemos falar de isolamento?

Em janeiro de 2021, Manaus enfrentou a crise de falta de oxigênio. Situações dramáticas e limitações das políticas públicas expuseram a precariedade dos serviços públicos, de saúde, falta de infraestrutura e de condições sanitárias. As duas grandes ondas de Covid-19 no Amazonas mostraram como a região é uma via de entrada. Além disso, potencializou e explicitou as diferenças regionais.

A pandemia influenciou a elaboração desse trabalho: ausência de condições emocionais e intelectuais, isolamento, impossibilidade de ida à Universidade, falta de acesso a bibliotecas, bem como a falta de acesso às vacinas, insegurança e incerteza para com o futuro e o luto coletivo. Essa pesquisa é resultado de seu próprio tempo, esforços e das condições disponíveis para sua realização.

A pesquisa elaborada mostrou como a construção de estradas na Amazônia desencadeou transformações territoriais. Por isso, ao longo do nosso estudo houve várias reflexões sobre os seguintes questionamentos: Quem fala sobre a Amazônia? E de quais lugares? Quem possui legitimidade?

Como pesquisadores locais, buscamos mostrar uma parte da história e do pensamento produzido sobre a Amazônia, refletindo a respeito de suas dinâmicas e os modos como ela é transformada. Porém, é preciso ponderar sobre o risco do excesso de interpretação. Afinal, os grandes grupos econômicos e de poder enxergam a região amazônica como um lugar de novas possibilidades, enquanto, ao mesmo tempo ela continua sendo vista como uma região pobre e subdesenvolvida. Independente das interpretações, a Amazônia é determinante para o futuro da humanidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

6º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO BATALHÃO SIMÓN BOLÍVAR (6ºBEC). **Histórico.** Disponível em <http://www.6bec.eb.mil.br/historico.html>. Acesso em: 30 dez. 2021.

9º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO BATALHÃO (9ºBEC). **Construção da BR-163 entre Mato Grosso e Pará.** Disponível em <https://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2016/10/principal-de-escoamento-de-mt-br-163-completa-40-anos.html>. Acesso em: 27 ago. 2022.

ABREU, Alzira Alves de. **Comissão Executiva de Defesa da Borracha.** (s.d.). Verbete CPDOC. Disponível em <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/comissao-executiva-de-defesa-da-borracha>. Acesso em: 04 ago. 2021.

ABREU, Alzira Alves de. **O ISEB e o desenvolvimentismo.** (s.d.). Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/ISEB#top>. Acesso em: 04 ago. 2021.

AGÊNCIA NACIONAL. **Obras da rodovia Acre-Brasília.** Julho de 1960. Disponível em <http://exposicoesvirtuais.an.gov.br/index.php/galerias/10-exposicoes/168-50-anos-de-desenvolvimento-nacional.html>. Acesso em: 27 mai. 2022.

ALMEIDA, R. S.; RIBEIRO, M. A. C. Os sistemas de transporte na região norte: evolução e reorganização das redes. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 51, n° 2, pp. 33-98, 1989. Disponível em https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1989_v51_n2.pdf. Acesso em: 17 jun. 2022.

AMAZONAS. **Plano de Gestão do Mosaico de Unidades de Conservação do Apuí.** Apuí: Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, 2010. Disponível em <https://www.terrabrasil.org.br/ecotecadigital/images/abook/pdf/1sem2015/Abril/39-Plano%20de%20Gestao.pdf>. Acesso em: 18 mai. 2022

ANDRADE GUTIERREZ. **Rodovia Manaus-Porto Velho.** Disponível em <https://www.andradegutierrez.com.br/Projetos/ManausPortoVelho.aspx#3693>. Acesso em: 01 jun. de 2022.

ANDRADE, Rômulo de Paula. "Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta": Getúlio Vargas e a revista "Cultura Política" redescobrem a Amazônia (1940-1941). **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi.** Ciências Humanas, v. 5, n. 2, p. 453-468, 2010.

ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia no pós-guerra e a construção da Rodovia Belém-Brasília. **MUIRAQUITÃ (UFAC)**, v. 3, p. 161-178, 2015.

ANDRADE, Rômulo de Paula. **Narrativas de Natureza e Destruição na construção da Rodovia Belém-Brasília (1958-1960)**. XXVII Simpósio Nacional de História. Conhecimento histórico e diálogo social. Natal – RN. 22 a 26 de julho de 2013.

ANDRADE, Rômulo de Paula. Vencidas a distância e floresta!: A Transbrasiliana e a Amazônia desenvolvimentista. **Tempo**, v. 25, p. 363-381, 2019.

ANDRADE, Rômulo de Paula; HOCHMAN, Gilberto. O Plano de Saneamento da Amazônia (1940-1942). **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**. 2007, v. 14, 257-277. Disponível em https://www.scielo.br/j/hcsm/a/ydhBw7GTvfk5TCGnp7ZXGdL/?lang=pt#ModalArticle_s. Acesso em: 28 out. 2022.

ANDREAZZA, Mário. **Programas Especiais na Área do Ministério dos Transportes: Objetivos e Execução**. Companhia Brasileira de Artes Gráficas. Guanabara, Rio de Janeiro. 1972.

ARAÚJO, Nice Ypiranga Benevides de. **“O Milagre dos Manauaras”**: Zona Franca de Manaus. (Uma na análise do processo de industrialização implantado em Manaus e da universidade como formadora da mão-de-obra especializada). Dissertação de Mestrado em Educação. Fundação Getúlio. Rio de Janeiro, 1985.

ARRUDA, Antônio. A ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA: ORIGENS. IN: **Revista Escola Superior de Guerra**, volume 28, n. 57 jul/dez. 2013 (1983). Disponível em: <https://revista.esg.br/index.php/revistadaesg/issue/view/31>. Acesso em 30 nov. 2020.

BAINES, Stephen G. A política indigenista governamental e os Waimiri-Atroari: administrações indigenistas, mineração de estanho e a construção da "autodeterminação indígena" dirigida. **Revista de Antropologia**, São Paulo: USP, v.36, 1993, p.207-237.

BASTOS, Elide. Rugai. Polifonia da Amazônia. In: Elide Rugai Bastos; Renan Freitas Pinto. (Org.). **Vozes da Amazônia: Investigação sobre o pensamento social brasileiro**. 1ed. Manaus - AM: EDUA - Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007, v. 01, p. 07-22.

BATISTA, Djalma. **O complexo da Amazônia**: análise do processo de desenvolvimento. 2. Ed. – Manaus; Editora Valer, Edua e Inpa, 2007 (1976).

BECKER, B. A Amazônia na estrutura espacial do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 36, v. 2, pp. 3 36, 1974. Disponível em https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1974_v36_n2.pdf. Acesso em 17/06/2022.

BECKER, B. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.

BECKER, B. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, v. 19 nº 53, pp. 71-86, 2005.

BETEZ, Cassiely. **Transformações ambientais e socioculturais na Terra Indígena Jiahui em decorrência da construção da BR230/Transamazônica**. Dissertação (mestrado em Ciências Ambientais). Universidade Federal do Amazonas, 2021.

BONI, Jônatas / G1. Queimada em área desmatada em Apuí, no Amazonas. 17/08/2022. Disponível em <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/08/17/apui-no-amazonas-lidera-ranking-de-focos-de-queimadas-no-pais-aponta-inpe.ghtml>. Acesso em 22/10/2022.

BORGES, Nilson. A Doutrina de Segurança Nacional e os governos militares. IN: **O Brasil Republicano**. Volume 4. 2007.

BORIS, Fausto. A Revolução de 30. In: **Brasil em Perspectiva**. RJ: Ed Bertraud. 20 ed. 1995.

BORIS, Fausto. História do Brasil. 12 ed. 1. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006 (1995).

BRANDÃO Jr., A., SOUZA JR., C., RIBEIRO, J., & SALES, M. (2007). Desmatamento e estradas não-oficiais da Amazônia. **Anais do XIII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto** (pp. 2357-2364). Florianópolis: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Disponível em <https://imazon.org.br/publicacoes/desmatamento-e-estradas-nao-oficiais-da-amazonia/> Acesso em 29/12/2021

BRASIL. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil**. De 16 de Julho de 1934. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm. Acesso em: 01 nov. 2021.

BRASIL. **Constituição de 1946**. Constituição dos Estados Unidos do Brasil, decretada pela Assembléia Constituinte. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1940-1949/constituicao-1946-18-julho-1946-365199-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 01 nov. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 12.747, de 30 de Junho de 1943**. Cria comissão do Plano Rodoviário Nacional. 1943. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-12747-30-junho-1943-463506-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 07 nov. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 15.093, de 20 de Março de 1944**. Aprova o "Plano Rodoviário Nacional" e dá outras providências. 1944. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-15093-20-marco-1944-460172-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 07 nov. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 24.497, de 29 de Junho de 1934**: Aprova o plano geral de viação nacional e dá outras providências. 1934b. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24497-29-junho-1934-526330-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 05 nov. 2021.

BRASIL. **Decreto Nº 37.608, de 14 de julho de 1955**. Institui no Ministério da Educação e Cultura um curso de altos estudos sociais e políticos, denominado Instituto Superior de Estudos Brasileiros, dispõe sobre o seu funcionamento e dá outras providências. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-37608-14-julho-1955-336008-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 17 mai. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 47.933, de 15 de Março de 1960**. Aprova normas especiais para a construção do trecho rodoviário Cuiabá (MT) - Rio Branco (AC), integrante da ligação rodoviária Brasília, - Acre. 1960. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-47933-15-marco-1960-387498-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 17 dez. 2021.

BRASIL. **Decreto Nº 53.080, de 4 de dezembro de 1963**. Aprova o Regulamento para a Escola Superior de Guerra. 1963. Disponível em <http://legis.senado.leg.br/norma/475752/publicacao/15761578>. Acesso em: 04 ago. 2021.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970**. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. 1967. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1970-1979/decreto-lei-1106-16-junho-1970-375379-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 01 nov. 2021.

BRASIL. Lei nº 1.102, de maio de 1950. Aprova o Plano SALTE e dispõe sobre sua execução. 1950a. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l1102.htm#:~:text=LEI%20No%201.102%2C%20DE,eu%20sanciono%20a%20seguinte%20Lei. Acesso em: 01 jul. 2021.

BRASIL. **Lei nº 785, de 20 de agosto de 1949**. Cria a Escola Superior de Guerra e dá outras providências. 1949. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1930-1949/l785.htm. Acesso em: 30 nov. 2020.

BRASIL. **Lei no 1.184, de 30 de agosto de 1950**. Dispõe sobre o Banco de Crédito da Borracha S.A. 1950b. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L1184.htm Acesso em: 07 Jul. 2021.

BRASIL. **Lei nº 1.806, de 6 de janeiro de 1953**. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, cria a superintendência da sua execução e dá outras providências. 1953. Disponível

em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1806-6-janeiro-1953-367342-publicacaooriginal-1-pl.html> Acesso em: 07 jul. 2021.

BRASIL. **Lei nº 467, de 31 de Julho de 1937**. Transforma em Departamento Autônomo a atual Comissão de Estradas de Rodagem Federais, fixa os vencimentos do respectivo pessoal e dá outras providencias. 1937. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-467-31-julho-1937-555595-publicacaooriginal-74903-pl.html> Acesso em: 05 nov. 2021.

BRESSER-PEREIRA. O Conceito de Desenvolvimento do ISEB Rediscutido. **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, Vol. 47, no 1, 2004, pp. 49 a 84.

BRITO, Rosane; CASTRO, Edna. Desenvolvimento e Conflitos Na Amazônia: Um Olhar sobre s Colonialidade dos Processos em Curso Na Br-163/Development and Conflict in the Amazon-a glimpse into the coloniality of on-going processes in BR-163. **REVISTA NERA**, n. 42, p. 51-73, 2018.

BRUM, Argemiro José. O desenvolvimento econômico brasileiro. 24 ed. Ijuí: Ed. UNIJUÍ, 2003 (1982).

CALICCHIO, Vera. **Plano SALTE**. (s.d.) Verbete: CPDOC. Disponível em <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/plano-salte>. Acesso em: 01 jul. 2021.

CAMPOS, Roberto de Oliveira. **À Guisa do Prefácio**. IN: TAMER, Alberto. Transamazônica: Solução para 2001. 2º edição. APEC. 1971.

CARDIM, Ricardo. **Edição da revista Manchete comemorando os 150 anos da Independência citando mais uma vez a construção da Transamazônica**. Imagem. (s.d.). Disponível em <https://www.quatrocinco.com.br/br/galerias/a-ofensiva-da-ditadura-militar-contr-a-amazonia>. Acesso em: 27 ago. 2022.

CARDIM, Ricardo. **Propaganda oficial da ditadura avisava: “A Amazônia é uma mina de ouro. Transfira boa parte desse ouro para o seu bolso”**. Imagem. (s.d.). Disponível em <https://www.quatrocinco.com.br/br/galerias/a-ofensiva-da-ditadura-militar-contr-a-amazonia>. Acesso em: 27 ago. 2022.

CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo** [online]. Centro Edelstein de Pesquisas Sociais: Rio de Janeiro, 2008 (1977).

CARVALHO, Jose Porfirio Fontenele de. **Waimiri-Atroari a história que ainda não foi contada**. Brasília, 1982.

CARVALHO, Porfírio de. **Aldeia Taquari, abandonada pelos Waimiri Atroari**. Imagem. Disponível em <https://acervo.socioambiental.org/acervo/fotos/povos-indigenas/aldeia-taquari-abandonada-pelos-waimiri-atroari>. Acesso em: 19 jun. 2022.

CARVALHO, Porfírio de. **Breve Histórico sobre a BR-174 e os Waimiri Atoari** (2001). Disponível em <https://acervo.socioambiental.org/index.php/acervo/documentos/breve-historico-sobre-br-174-e-os-indios-waimiri-atroari>. Acesso em: 19 jun. 2022.

CASTRO, Edna. Dinâmica socioeconômica e desmatamento na Amazônia. **Novos cadernos NAEA**, v. 8, n. 2, 2005.

CAVALCANTE, Washington Heleno. **A utilização da mídia escrita e da caravana Ford como estratégias do governo de Rondônia para conclusão da BR-29**. IN: Olhares da mídia na Amazônia: movimentos e manifestações. Organizadores Odete Burgeile, José Lucas Pedreira Bueno, Juracy Machado Pacífico. Porto Velho-RO: EDUFRO, 2016.

CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL. **Verbetes Biográfico - Mario Andreazza**. Disponível em <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/mario-davi-andreazza>. Acesso em: 14 nov. 2021.

CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL. **Verbetes Biográfico - Arthur César Ferreira Reis**. Disponível em <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/reis-artur-cesar-ferreira>. Acesso em: 14 nov. 2021.

CHABLOZ, Jean-Pierre Chabloz. **Cartazes e a cartilha da campanha da Batalha da Borracha**. 1943. Imagem. Disponível em <http://arte.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/01/05/batalha-da-borracha/>. Acesso em: 25 jul. 2021.

CHAGAS, Hernondino 1976. Queimada no cerradão para ampliação de pastos na BR-319 em Porto Velho (RO). Fotografia. 1976b. Imagem. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46178>. Acesso em: 29 mai. 2022

CHAGAS, Hernondino. **BR-174, de Boa Vista a BV-8 atravessando uma bacia intermontana cristalina com vegetação de cerrado (RR), em 1978**. Imagem . Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=48425>. Acesso em: 29 mai. 2022.

CHAGAS, Hernondino. **Corte na mata com angeline emergente na BR-319 a 28km para SE de Porto Velho (RO)**. Fotografia.1976a. Imagem. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46158>. Acesso em: 29 mai. 2022.

COMISSÃO ESTADUAL DA VERDADE DO AMAZONAS. **1º Relatório: O Genocídio do Povo Waimiriatoari**. Manaus. 2012.

COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO. **Compêndio de Estudos Conab** / Companhia Nacional de Abastecimento. – v. 1 (2016-). - Brasília: Conab, 2016. Disponível em https://www.conab.gov.br/institucional/publicacoes/compendio-de-estudos-da-conab/item/download/2516_c5823fadb57a5c99b622e40fbb8ceac2. Acesso em: 04 set. 2022.

CORREIO DA MANHÃ. **JK vai depor em processo de Lafayette**. Edição 23.137 [12/09/1968]. Rio de Janeiro: 1968. Disponível em <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/correio-manha/089842>. Acesso em: 07 mai. 2022.

CUNHA, Euclides. **À margem da história** / Euclides da Cunha; Leopoldo M. Bernucci, Francisco Foot Hardman e Felipe Ferreira Rissato (Orgs.); Leopoldo M. Bernucci e Francisco Foot Hardman (Coords.). – São Paulo: Editora Unesp, 2019 (1909).

DALL'AGNOL, Amélio. **Complexo soja, o produto que mais gera riqueza para o Brasil**. Blog CanalRural. Disponível em <https://blogs.canalrural.com.br/embrapasoja/2022/06/20/complexo-soja-o-produto-que-mais-gera-riqueza-para-o-brasil/>. Acesso em: 26 out. 2022.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Manutenção em trecho da BR-230 em Apuí (AM). Fotografia. In: CASTRO, Álisson / D24AM. **DNIT investe R\$ 48 milhões na Transamazônica**. Disponível em <https://d24am.com/amazonas/dnit-investe-r48-milhoes-na-transamazonica/>. Acesso em: 08 out. 2022.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Rota emergencial na BR-319/AM facilita o transporte de oxigênio para Manaus**. 2021. Disponível em <https://oeco.org.br/analises/oxigenio-para-manaus-usado-como-manobra-do-lobby-para-uma-rodovia-inviavel/> Acesso em: 29 set. 2022.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Elevação de trechos da BR-364 no Rio Madeira. Fotografia. 2022. In: **Obras de elevação de trechos da BR-364/RO são concluídas**. 2022a. 21/02/2022. Disponível em <https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2022/02/obras-de-elevacao-de-trechos-da-br-364-ro-sao-concluidas>. Acesso em: 08 out. 2022.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Trecho da BR-153 no perímetro urbano de Palmas (TO). IN: **Belém-Brasília tem trecho próximo à Palmas (TO) revitalizado**. 2022b. Publicado em 08/08/2022. Disponível em: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias-2022/agosto/belem-brasil-tem-trecho-proximo-a-palmas-to-revitalizado>. Acesso em: 08 out. 2022.

DIÁRIO DA AMAZÔNIA. **Comboio que leva oxigênio para Manaus está no atoleiro da BR-319**. 22/01/2021. Fotografia. Disponível em

<https://www.diariodaamazonia.com.br/comboio-que-leva-oxigenio-para-manaus-esta-no-atoleiro-da-br-319/>. Acesso em: 08 set. 2022

DIÁRIO DO AMAZONAS. “Ministério cria rota emergencial para viabilizar transporte de oxigênio pela BR-319”. **Diário do Amazonas** [21/01/2021]. Disponível em: <https://d24am.com/amazonas/ministerio-cria-rota-emergencial-para-viabilizar-transporte-de-oxigenio-pela-br-319/>. Acesso em: 08 set. 2022.

ELIAS, Norbert. **Introdução a Sociologia**. Lisboa. Edições 70, 1980 [1970].

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 12. Ed., reimpe. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006 (1994)

FEARNSIDE, P.M. **Desmatamento na Amazônia brasileira**: História, índices e consequências. p. 7-19. In: Fearnside, P.M. (ed.) *Destruição e Conservação da Floresta Amazônica*, Vol. 1. Editora do INPA, Manaus, Amazonas, 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. **Novos cadernos NAEA**, v. 12, n. 1, 2009.

FOLHA BV. **Maioria da soja produzida em Roraima é exportada para a Rússia**. Em 21/02/2022. Disponível em <https://folhabv.com.br/noticia/CIDADES/Capital/Maioria-da-soja-produzida-em-Roraima-e-exportada-para-a-Russia/84372>. Acesso em: 08 set. 2022.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. “**Aeronaves da FAB realizam transporte de insumo e oxigênio para Manaus (AM)**”. FAB [15/01/2021]. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/36847>. Acesso em: 08 set. 2022.

FRAISST, Zanone / Folhapress. **Imagens da BR-163. In: Asfaltada, estrada da soja impulsiona exportação, mas permanece precária**. 2020. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/03/asfaltada-estrada-da-soja-impulsiona-exportacao-mas-permanece-precaria.shtml>. Acesso em: 29 set. 2022.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **Atlas Histórico do Brasil**. 2016. Disponível em: <https://atlas.fgv.br/marcos/governo-juscelino-kubitschek-1956-1961/mapas/estradas-de-rodagem-expansao-de-1957-1964>. Acesso em: 25 mar. 2021.

G1/AM. **Caminhões com mais de 100 mil m³ de oxigênio doados pela Venezuela chegam a Manaus**. 19/01/2021. 2021a. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/01/19/caminhoes-com-mais-de-100-mil-m-de-oxigenio-da-venezuela-chegam-em-manaus.ghtml>. Acesso em: 08 set. 2022.

G1 AM. **Mais 90 mil metros cúbicos de oxigênio seguem em balsa de Belém para Manaus**. 31/01/2021. Disponível em <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/01/31/mais-90-mil-metros-cubicos->

[de-oxigenio-seguem-em-balsa-de-belem-para-manaus.ghtml](#). Acesso em: 08 set. 2022.

GALUCH, Mariana Vieira. **Do assentamento ao agronegócio**: uma etnografia das migrações, políticas e dinâmicas territoriais em Apuí (Amazonas). 2019. 269 f. Tese de Doutorado (Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2019.

Gomes, Ângela Maria de Castro, 1948- **História e historiadores** / Angela de Castro Gomes. — Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996.

HONÓRIO, Karen. **IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana**. 2017 In: <http://observatorio.repri.org/glossary/iniciativa-para-a-integracao-da-infraestrutura-regional-sulamericana-iirsa/>. Acesso em: 14 out. 2022.

IANNI, Octávio. **Colonização e Contra Reforma Agrária na Amazônia**. Petrópolis: Vozes, 1979.

INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SULAMERICANA. **Mapa dos Eixos de Integração Econômica**. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/api_anexo2_projetos_api_mapas_port.pdf. Acesso em 09 nov. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico de 1960**. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?id=768&view=detalhes>. Acesso em: 03 ago. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico de 1970**. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=769&view=detalhes>. Acesso em: 03 ago. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico de 1980**. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=772&view=detalhes>. Acesso em: 03 ago. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico de 1991**. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=782&view=detalhes>. Acesso em: 03 ago. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Construção da BR-29, Acre-Brasília**. Fotografia. 1960a. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46364>. Acesso em: 23 mai. 2022

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Construção da BR-29, Acre-Brasília**. Fotografia. 1960b. Disponível em

<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46348>
Acesso em: 23 mai. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **O que é? Amazônia Legal. 2008.** Disponível em https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2154:catid=28#:~:text=Amaz%C3%B4nia%20Legal&text=A%20Amaz%C3%B4nia%20Legal%20%C3%A9%20uma,5%2C0%20milh%C3%B5es%20de%20km%C2%B2. Acesso em: 07 dez. 2022.

INSTITUTO DEL BIEN COMÚN. **Mapa da Extensão da BR-364.** Disponível em <https://www.nationalgeographicbrasil.com/meio-ambiente/2021/06/rodovia-proposta-para-ligar-peru-ao-acre-corta-parques-reservas-indigenas-e-zona-de-narcotraficantes>. Acesso em: 08 out. 2022.

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS. **A taxa consolidada de desmatamento por corte raso para os nove estados da Amazônia Legal em 2020 foi de 10.851 km².** 2021. Disponível em: http://www.inpe.br/noticias/noticia.php?Cod_Noticia=5811#:~:text=O%20PRODES%20define%20como%20desmatamento,da%20futura%20utiliza%C3%A7%C3%A3o%20destas%20%C3%A1reas. Acesso em: 22 out. 2022.

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS. **Quanto já foi desmatado na Amazônia?** Disponível em: <http://www.inpe.br/faq/index.php?pai=6>. Acesso em: 22 out. 2022.

JAGUARIBE, Helio. ISEB — Um breve depoimento e uma reapreciação crítica. **Cadernos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 14, pp.231-260, jan.-jun. 2014.

KUBITSCHKE, Juscelino. **Por que Construí Brasília.** Brasília, Senado Federal – Coleção Brasil 500 Anos, 2000 [1975]. Disponível em <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/1039>. Acesso em: 08 jul. 2021.

LIMA, Maria do Socorro Bezerra de. Expansão da cadeia da soja na Amazônia Setentrional: Os casos de Roraima e Amapá. **Boletim de Geografia**, v. 38, n. 2, p. 79-93, 2020.

LISPECTOR, Clarice. **A hora da estrela.** Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1998.

MANTEGA, Guido. **A Economia Política Brasileira.** 7. ed. São Paulo: Vozes, 1984.

MARGARIT, Eduardo. O processo de ocupação do espaço ao longo da BR-163: uma leitura a partir do planejamento regional estratégico da Amazônia durante o governo militar. **Geografia em questão**, v. 6, n. 1, 2013.

MARQUES, Patrick / G1 AM. **Comboio com 160 mil m³ de oxigênio chega com atraso em Manaus devido a condições da BR-319.** Disponível:

<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/01/24/comboio-com-160-mil-m-de-oxigenio-chega-com-atraso-em-manaus-devido-a-condicoes-da-br-319.ghtml>.

Acesso em: 29 set. de 2022.

MARQUES, Patrick /G1 AM. **Apuí, no Amazonas, lidera ranking de focos de queimadas no país, aponta Inpe.** 17/08/2022. Disponível em <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/08/17/apui-no-amazonas-lidera-ranking-de-focos-de-queimadas-no-pais-aponta-inpe.ghtml>. Acesso 22 out. 2022.

MARTINS, José de Souza. **O Tempo da Fronteira: Retorno À Controvérsia Sobre o Tempo Histórico da Frente de Expansão e da Frente In: PioneiraFronteira: a degradação do Outro nos confins do humano / José de Souza Martins. – 2º Ed., 4º reimpressão. – São Paulo: Contexto, 2021 (1996)**

MATOS, Gláucio Campos Gomes de. **Ethos e figurações na hinterlândia amazônica.** Manaus: Editora Valer//Fapeam, 2015.

MEMÓRIA DA DEMOCRACIA. **Obras na rodovia Belém-Brasília.** 1959. Disponível em: <http://memorialdademocracia.com.br/card/belem-brasilia-rodovia-de-integracao>. Acesso em: 10 dez. 2022.

MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e Economia: Opções de desenvolvimento.** 3º edição. Editora Graal, 1988 (1986).

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Transportes no Brasil - Síntese Histórica.** 2014. Disponível em <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transportes-no-brasil-sintese-historica>. Acesso em: 01 nov. 2021.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Estradas na Amazônia (Relatório sobre as rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.** Outubro de 1970) IN: LIMA, Afonso Augusto de Albuquerque (Org.). **Problemática da Amazônia.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1971.

MIRANDA, Gabriela Alves. **Doutores da Batalha da Borracha: os médicos do Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA) e o recrutamento de trabalhadores para os seringais em tempo de guerra (1942-1943) / Gabriela Alves Miranda – Rio de Janeiro: [s.n.], 2013.**

MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e poder no Brasil.** Papirus Editora, 1995.

MUNDIM, Luiz Felipe Cezar. **Juarez Távora e Golbery do Couto e Silva: Escola Superior de Guerra e a organização do Estado brasileiro (1930-1960),** Goiânia, 2007.

MUSEU DE ARTES DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ. **Deslocamento de trabalhadores nordestinos para a Amazônia.** Disponível em <http://arte.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/01/05/batalha-da-borracha/>. Acesso em: 25 jul. 2021.

NÚBIA, Jheniffer / G1 RO. **Comboio que leva 100 mil m³ de oxigênio de RO para Manaus viaja por uma das piores estradas do país.** Fotografia, 2021. Disponível Em <https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2021/01/20/comboio-sai-de-ro-levando-100-mil-m-de-oxigenio-para-manaus-atraves-da-br-319-uma-das-piores-estradas-do-pais.ghtml>. Acesso em: 29 set. 2022.

NUNES, Danillo Silva; MELO, Welma Ferreira de; BRACARENSE, Lílian dos Santos Fontes Pereira. Implicações socioeconômicas da rodovia BR-153 e os reflexos no desenvolvimento urbano no Tocantins. **Humanidades & Inovação**, v. 7, n. 14, p. 47-61, 2020.

OLIVEIRA NETO, Thiago . As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica. Les routes amazoniennes : un débat géopolitique The highways in the Amazon: a geopolitical discussion. **Confins**. V. 4, p. 1-15, 2019b.

OLIVEIRA NETO, Thiago. **Rodovia BR-163**: entre a geopolítica e a geoeconomia. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, 2019a.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Transportes e a Rodovia Br-319: Mudanças, Economia e Oxigênio. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, v. 6, n. 16, p. 96-114, 2021.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista 50 anos das rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá: consolidação, fluxos e malha municipal **Boletim Paulista de Geografia**, nº 105, jan.-jun. 2021.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. Integração territorial do Noroeste brasileiro de 1900 a 1970. **Revista de Geopolítica**, v. 9, n. 1, p. 1-10, 2018.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Integrar para não entregar**: políticas públicas e Amazônia. 1988.

OLIVEIRA, Francisco de. A Reconquista da Amazônia. IN: **Novos Estudos CEBRAP**, Nº 38, março 1994, p. 3-14.

OLIVEIRA, Lucia Lipp. A conquista do oeste. **O Brasil de JK**: A conquista do Oeste. verbete CPDOC. Sem data. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Brasilia/ConquistaOeste>. Acesso em: 10 out. 2021.

OLIVEIRA, Lucia Lipp. Estado Novo e a conquista de espaços territoriais e simbólicos. **Política e Sociedade**. Nº 12 – abril de 2008.

OLIVEIRA, Lucia Lipp. Introdução. IN: OLIVEIRA, Lúcia Lippi; VELLOSO, Mônica Pimenta; GOMES, Ângela Maria de Castro. **Estado Novo**: ideologia poder. Rio Janeiro: Zahar Ed., 1982. 1982.

OLIVEIRA, Maria Teresa Cavalcanti de. **A “Educação ideológica” no Projeto de Desenvolvimento Nacional do ISEB (1955-1964)** / Maria Teresa Cavalcanti de Oliveira ; orientador: Ana Waleska Mendonça. – Rio de Janeiro : PUC-Rio, Departamento de Educação, 2006.

PFAFF, A., BARBIERI, A., LUDEWIGS, T., MERRY, F., PERZ, S., & REIS, E. Impactos de estradas na Amazônia Brasileira. **Cedeplar, Belo Horizonte**, p. 101-116, 2009.

REIS, Arthur César Ferreira, 1906. **A Amazônia e a integridade do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001. (1966).

RIBEIRO, Odenei de Souza. **Tradição e modernidade no pensamento de Leandro Tocantins**. Manaus: Editora Valer/Fapeam, 2015.

RODRIGUES, Alex. **Doações ajudam Amazonas a enfrentar falta de oxigênio hospitalar**. Agência Brasil [20/01/2021]. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-01/doacoes-ajudam-amazonas-enfrentar-falta-de-oxigenio-hospitalar#:~:text=O%20governo%20do%20Amazonas%20recebeu,%2C%20L%C3%A1brea%2C%20Manacapuru%20e%20Tabatinga>. Acesso em: 01 set. 2021.

RODRIGUES, Caíque / G1 RR. BR-174 é a única rodovia que liga Roraima aos outros estados da federação. In: **BR-174: única rodovia que liga Roraima ao restante do Brasil tem longos trechos com buracos e expõe motoristas a riscos**. Disponível em <https://g1.globo.com/rr/roraima/noticia/2021/12/09/br-174-unica-rodovia-que-liga-roraima-ao-restante-do-brasil-tem-longos-trechos-com-buracos-e-expoe-motoristas-a-riscos.ghtml>. Acesso em: 30 set. 2022

RODRIGUES, Eduardo Paschoal. **Dinâmica da paisagem no entorno da BR-174 (1978-2008)**. Dissertação (Mestrado Acadêmico). Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia PPGCASA/UFAM. Manaus – 2011.

RODRIGUES, Marcelo da Silveira. **Civilização do automóvel – a BR-319 e a opção rodoviária brasileira**. Manaus: Edua, 2013.

SANTOS, Marcos / Agência Pará. **Foto do km 101 da BR-163**. Disponível em <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/02/14/pavimentacao-da-br-163-no-para-duplicara-transporte-de-graos-em-5-anos-dizem-exportadores.ghtml>. Acesso em: 29 set. 2022.

SANTOS, Roberto Souza. A construção da rodovia BR-153 na fronteira e urbanização da cidade de Araguaína, Tocantins. **Novos Cadernos NAEA**, v. 20, n. 3, 2017.

SANTOS, Roberto Souza. A construção da rodovia BR-153 na fronteira e urbanização da cidade de Araguaína, Tocantins. **Novos Cadernos NAEA**, v. 20 n. 3, p. 97-114 • set-dez 2017.

SANTOS, Rozana Correa. **A ideia de Soberania Nacional e Integração da Amazônia**: as ações do Estado Nacional no século XIX. Relatório Final (PIB-H/0045/2015). Programa de Iniciação Científica. Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2016.

SECRETO, María Verónica. A ocupação dos “espaços vazios” no governo Vargas: do “Discurso do rio Amazonas” à saga dos soldados da borracha. **Revista Estudos Históricos**, 2007.

SERÁFICO, José; SERÁFICO, Marcelo. A Zona Franca de Manaus e o capitalismo no Brasil. IN: **Revista Estudos Avançados** 19 (54), 2005.

SILVA, Ednilson Gomes da; SILVA, Silvio Simione da. 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**, 2020.

SILVA, Francisco Eleud Gomes. **“Batalha da borracha”**: o contexto da migração cearense para a Amazônia no período de 1939 a 1970. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2015.

SILVA, Golbery do Couto e. **Geopolítica do Brasil**. 3ª edição. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1981 [1966].

SILVA, Juacy. Doutrina e método da escola superior de guerra: UMA visão GLOBAL. IN: **Revista Escola Superior de Guerra**, volume 28, n. 57 jul/dez. 2013 (1987). Disponível em: <https://revista.esg.br/index.php/revistadaesg/issue/view/31>. Acesso em 30 nov. 2020.

SILVA, Moacir. A Transbrasiliana. IN: **Boletim Geográfico**, março de 1945. Disponível em https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/19/bg_1945_v2_n24_mar.pdf. Acesso em: 29 nov. de 2021.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa; SILVA, Viviane Vidal da; MELLO-THÉRY, Neli Aparecida; LIMA, Luís Augusto Pereira. Nova fronteira de expansão e áreas protegidas no Estado do Amazonas. **Mercator (Fortaleza)**, v. 20, 2021.

SILVA, Viviane Vidal da; ARAÚJO, Jordeanes do Nascimento; LIMA, Luís Augusto Pereira. **O agronegócio e as transformações na fronteira no sul do Amazonas**. XIV Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia. 10 à 15 de outubro de 2021.

SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araujo. A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do Centro-Norte de Goiás. **Revista Geoaraguaia**, 2013.

SOUZA, Carl de. AFP. **Registro aéreo de área derrubada da floresta amazônica em Porto Velho (RO), um dos municípios campeões de desmatamento, segundo o Inpe**. In: Preso, "maior desmatador do Brasil" tem 120 madeiras no Norte, diz MP. 25 de Novembro de 2019. Disponível em <https://www.brasildefato.com.br/2019/11/25/preso-maior-desmatador-do-brasil-tem-120-madeiras-no-norte-diz-mp>. Acesso em 11 nov. 2022.

STEPAN, Alfred. **Os Militares na Política**: As Mudanças de Padrões na Vida Brasileira. Do original norte-americano *The Military In Politics* by The Rand Corporation (1971). Tradução: Ítalo Tronca. Revisão: Salvador Pittaro. Edição em português Editora Artenova S.A. São Cristovão, Rio de Janeiro, 1975 (1971).

STUKET, Roberto, / Folhapress. **O presidente Médici cumprimentando o ministro dos transportes Mario Andreazza placa inaugural em Jacareacanga em 1974**. Fotografia. Disponível em <https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/7568-transamazonica>. Acesso em: 09 ago. 2022.

TIBOLA, Ana Paula Lima. **A Escola Superior de Guerra e a Doutrina de Segurança Nacional (1949-1966)**. Dissertação, PPGH, Universidade de Passo Fundo, RS, 2007

TOLEDO, Caio Navarro de. **A experiência isebiana**. São Paulo, quinta-feira, 14 de julho de 2005. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz1407200509.htm>. Acesso em: 13 mai. 2021.

UNIVERSIDADE DE RICHMOND. **Mapa da Extensão da BR-364**. Disponível em <https://www.nationalgeographicbrasil.com/meio-ambiente/2021/06/rodovia-proposta-para-ligar-peru-ao-acre-corta-parques-reservas-indigenas-e-zona-de-narcotraficantes>. Acesso em: 08 out. 2022.

VARGAS, Getúlio. **Diário Pessoal**. 1940 FGV – CPDOC Arquivo GVargas. Disponível em https://www.docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=GV_RemSup2&pagfis=1362. Acesso em: 01 dez. 2021.

VARGAS, Getúlio. **O Discurso do Rio Amazonas**. In: *Cultura Política – Revista de estudos brasileiros*, v. 1, n. 8, p. 228-230, 1941 (1940).

VÉLEZ, Alexa; ROMO, Vanessa; GARCÍA, Ítalo. **Rodovia proposta para ligar Peru ao Acre corta parques, reservas indígenas e zona de narcotraficantes**. publicado 14 de jun. de 2021. Disponível em <https://www.nationalgeographicbrasil.com/meio-ambiente/2021/06/rodovia-proposta->

para-ligar-peru-ao-acre-corta-parques-reservas-indigenas-e-zona-de-narcotraficantes. Acesso em: 08 out. 2022.

VELHO, Otávio Guilherme. **Capitalismo autoritário e campesinato**: um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009. (1974).

VELHO, Otávio Guilherme. **Frente de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009. (1972).

VIEIRA, Maria Conceição de Paulo. **Análise do fluxo de veículos na rodovia BR-364 e os impactos na logística do transporte de grãos**. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Engenharia de Produção) – Fundação Universidade Federal de Rondônia, 2018.

WALKER, R.T.; HOMMA, A.K.O.; CONTO, A.J. de; CARVALHO, A. de A.; FERREIRA, C.A.P.; SANTOS, A.I.M. dos; ROCHA, A.C.P.N. da; OLIVEIRA, P.M. de; PREDRAZA, C.D.R. **As contradições do processo de desenvolvimento agrícola na Transamazônica**. Belém: Embrapa Amazônia Oriental, 1997.

WELLER, Wivian; BASSALO, Lucélia de Moraes Braga. *Imagens: documentos de visões de mundo*. IN: **Sociologias**, Porto Alegre, ano 13, nº 28, set/dez. 2011, p. 284-314.