

GEOPOLÍTICA RODOVIÁRIA NA AMAZÔNIA

GEOPOLITICS OF THE HIGHWAYS IN THE AMAZON

THIAGO OLIVEIRA NETOⁱ & RICARDO JOSÉ BATISTA NOGUEIRAⁱⁱ

Universidade Federal do Amazonas
ⁱthiagoton91@live.com, ⁱⁱnogueiraricardo@uol.com

RESUMO. O presente trabalho discorre sobre a política rodoviária desenvolvida pelo governo militar nos anos 60 e 70, do século XX, apoiada em concepções clássicas sobre a geopolítica da circulação, elaboradas por Friedrich Ratzel e Camille Vallaux, e que foram assimiladas pela Escola Superior de Guerra – ESG, no Brasil, resultando em uma gama de projetos com vista à integração territorial. Naquele momento, a Amazônia não estava articulada ao sistema rodoviário nacional. Para articular o território e promover a segurança e o desenvolvimento, o governo militar lançou o Programa de Integração Nacional - PIN, constituindo-se em uma ferramenta do Estado para concluir obras que estavam sendo realizadas, em locais onde o isolamento, a estagnação e o vazio demográfico seriam “resolvidos” com a interligação de cidades do centro-oeste e sudeste ao norte, particularmente a Amazônia, que se encontrava geograficamente na parte periférica em relação a outras regiões, consideradas desenvolvidas. Essa política rodoviária permitiria uma comunicação eficiente em e com qualquer ponto do território, sendo um pensamento extremamente geoestratégico, elaborado durante o regime militar, tendo como um dos objetivos conectar a porção meridional e a setentrional do território e constituir uma integração nacional e internacional. A política rodoviária na Amazônia se constituiu numa forma de possibilitar acesso a uma porção preservada da floresta, ocasionando diversos conflitos sociais e impactos ambientais em diversas escalas. Uma parcela dessas rodovias, projetadas e implantadas na Amazônia, não chegou a ser concretizada, porém, na atualidade, ocorre um processo de retomada do projeto de integração que não chegou a ser concluído, mas não consiste em abrir rodovias extensas, e sim consolidar as rotas já existentes, através de dois instrumentos: o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC e a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA, ambos na Amazônia. O primeiro, na reconstrução da BR-319, interligando a porção norte e sul, que corresponde, posteriormente, às rotas de exportação em direção à Venezuela, e a BR-163 propiciando o fluxo, principalmente de exportações, oriundo do centro-oeste. É notável que ambos os projetos se articulam, e, simultaneamente, realizam uma integração territorial da Amazônia e, simultaneamente, criam-se novas usinas hidrelétricas próximas dos eixos rodoviários.

PALAVRAS-CHAVE. GEOPOLÍTICA, INTEGRAÇÃO, RODOVIAS E RECONSTRUÇÃO.

ABSTRACT. This paper discusses the political road drafted by the military government in the 60s and 70s of the twentieth century, who were supported by classical conceptions about the geopolitics of movement, elaborated by Friedrich Ratzel and Camille Vallaux, they were assimilated by the War College ESG in Brazil, resulting in a range of projects aimed at regional integration. At that time Amazon was not articulated to the national highway system. To articulate the territory and promote safety and develop the military government launched the National Integration Program PIN, constituting a tool of the state to complete works that were being carried out, where isolation, stagnation and demographic vacuum would be “resolved” to the interconnection of cities of the west and east north central, particularly the Amazon, which was geographically peripheral portion relative to other developed regions considered. This road would allow efficient communication policy at any point in the territory, being an extremely geostrategic thinking developed during the military regime, one of the goals was to connect the northern and southern portion of the territory and constitute a national and international integration. The political road in Amazon constituted a way to provide access to a preserved portion of the forest, causing many social conflicts and environmental impacts at various scales. A portion of these designed and implemented in the Amazon highways not come to fruition, but in actuality a process of recovery of the integration project that was never completed occurs, but not in open consisti extensive highways, but consolidate the existing routes, through two instruments: the Programme for Accelerated Growth PAC and the Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America IIRSA, both on Amazon. The first reconstruction of the BR-319 linking the north and south portion that corresponds to later export routes towards Venezuela, and the BR-163 providing the flow of exports originating mainly from the Midwest, it is remarkable that both projects are articulate, and simultaneously perform a spatial integration of the Amazon and while it creates new hydroelectric plants near the roads.

KEYWORDS. GEOPOLITICS, INTEGRATION, HIGHWAYS AND RECONSTRUCTION.

INTRODUÇÃO

A circulação no território é compreendida como ferramenta capaz de unir diferentes partes de um todo e de integrar diferentes lugares. Neste aspecto, o Estado Nacional toma como base superar as barreiras físicas e estruturar uma rede de circulação em seu território, criando, dessa forma, possibilidade de integração territorial e comercial.

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

O discurso dos administradores de Estado e daqueles que estavam em cargos estratégicos no governo apontavam, no início do século XX, para um país que apresentava diversas porções territoriais desconectadas, com ausência de estruturas que possibilitassem a comunicação e acessibilidade ao interior do país. Diversas ações e planejamentos realizados culminaram nos projetos rodoviários para o Brasil, e inclusive a região Amazônica, a última fração do território a ser conectada.

Durante a metade do século XX, diversas rodovias foram projetadas, e algumas, até o final da década de 70, chegaram a ser construídas. Mas a crise econômica, estabelecida na metade desta década, desacelerou a implantação e consolidação do modal rodoviário na Amazônia, acarretando ausência de manutenção em diversas rodovias, ocasionando empecilhos para o fluxo de cargas e de passageiros no interior do território.

Assim, na primeira parte deste artigo, destacamos a influência de alguns dos principais nomes da geopolítica internacional e nacional, abordando a relevância da circulação e comunicação no território, que ambos discutem, e o discurso geopolítico-militar referente a vertebração da Amazônia através das rodovias.

Posteriormente, são abordadas as atuais políticas referentes ao modal rodoviário, destacando a reestruturação de eixos que serpenteiam a porção setentrional do Brasil e seu elo com as outras políticas de Estado.

RODOVIAS COMO INSTRUMENTO DE INTEGRAÇÃO

Para compreender a geopolítica na Amazônia, primeiramente é necessário ter claras as razões que levaram o Estado a constituir uma rede rodoviária na floresta Amazônica, iniciando pela abordagem dos três principais nomes da geografia política/geopolítica, que retratam o tema circulação no território: Friedrich Ratzel, Camille Vallaux, e Otto Maull.

Para Friedrich Ratzel, o Estado deveria assumir uma política de poder e de expansão territorial. Essa mesma política de poder servia de base para orientar as diretrizes governamentais na realização de seus objetivos (MIYAMOTO, 1995), seja: expansão, ocupação e exploração.

Outra premissa de Ratzel baseava-se nos fatores primordiais para a manutenção e segurança do Estado, que ele compreende como um organismo vivo, o qual possui diversas artérias que deveriam promover o fluxo de energia e matéria, criando um sistema de artérias interconectadas e alcançando o(s) ecúmero(s), constituindo um sistema de circulação caracterizada pela mobilidade em rede (RAFFESTIN, 1993).

Por outro lado, Camille Vallaux aponta uma relevância política na circulação no território, onde as estradas têm finalidade econômica, e seu traçado não pode fugir às imposições do problema da segurança e, conseqüentemente, das estratégias do Estado, e outros interesses políticos como a expansão ao território não apropriado, ou os problemas de circulação nas fronteiras, realizando uma abordagem intrinsecamente política. Os interesses econômicos referem-se ao fator que está diretamente associado às vias de circulação, e o “tempo” que se leva para percorrer entre dois ou mais locais na superfície de um território (COSTA, 1992).

As rodovias constituem-se em um dos principais meios de comunicação e circulação, nessa perspectiva, interpreta-se *quem tiene los médios de comunicación de un país en su poder domina el país*¹ (MAULL, 1960, p. 97).

As características do espaço de um Estado determinam a forma e a estrutura da comunicação com seu território. No caso do Brasil, as vias de fluxo partiram do litoral para o interior, e nesse processo histórico, Maull realiza a seguinte interpretação:

Las dimensiones de un estado y el desarrollo de su red de comunicaciones son mutuamente dependientes. Há habito siempre poderosos estados que han afirmado su dominio sobre extensos territorios, pero, si no poseen un sistema de comunicaciones suficientes, no pueden mantener su poder mucho tempo. Un dominio persistente presupone la organización del territorio mediante un buen sistema de comunicación (MAULL, 1960, p. 100).

Mais recentemente, Miyamoto, apoiando-se em Maull, discorre que tal afirmação espelha numa realidade, *porque os países que não possuem um sistema viário adequado encontram-se tolhidos [e] não conseguem, mesmo que produzam, fazer escoar as suas riquezas, não só minerais, mas também a sua própria produção agrícola* (1995, p. 146).

As estradas, de forma geral, constituem um sistema nervoso do Estado, e, no caso brasileiro, a relevância não se dá apenas pela facilidade em circular de uma cidade para outra, seu objetivo real é de origem da iniciativa governamental, que buscava estruturar uma rede de rodovias nas regiões fronteiriças, consideradas pela Constituição brasileira como Zonas de Segurança Nacional, e uma das características é o uso das rodovias para consolidar e promover a ocupação do espaço e unir o território, integrando o país, além de garantir a sua própria soberania e segurança, estabelecendo o fortalecimento do poder estatal, promovendo o escoamento de riquezas (MIYAMOTO, 1995).

É de se evidenciar, que os estudos relacionados à geopolítica no Brasil foram, e são, realizados pela Escola Superior de Guerra - ESG, a qual valorizou e valoriza *a grandeza do espaço geográfico próprio do país*, numa perspectiva ratzeliana (FREITAS, 2004, p. 14). Um dos nomes de destaque da

¹ Con muy buen fundamento, concibió Ratzel la Geografía política también como Geografía de las comunicaciones. El conociendo de la relación entre el dominio de un espacio y la posesión de sus medios de comunicación es muy antiguo. Debido a esta relación, los estados han procurado siempre superar los obstáculos naturales que se encuentran en las vías de comunicación y obtener en la estructura de las comunicaciones una perfección creciente, acompasada al avance de la civilización desde un grado de cultura a otro más adelantado. En la misma medida en que han desarrollado las comunicación, ha variado el carácter de los estados (MAULL, 1960: 97-98).

ESG é Golbery do Couto e Silva, que elaborou uma política que buscava abranger todo o território nacional² e Carlos de Meira Mattos, que propôs uma política na busca de tornar o Brasil uma potência continental (MIYAMOTO, 1995), destacando abordagens sobre a Amazônia e as políticas do governo nas décadas de 60 e 80.

A elaboração da estratégia nacional, tomando como prioridade a ótica de Golbery, era: *integração e valorização espaciais; - expansionismo para o interior e projeção pacífica exterior; contenção ao longo das linhas de fronteiras; participação na defesa da civilização nacional (...)* (MIYAMOTO, 1995, p. 103), e, segundo Freitas, *o planejamento da segurança nacional realizado na (...) preservação atual ou futura da soberania nacional (...)* (2004, p. 37).

A ideia central do Estado brasileiro era projetar um conjunto de medidas, visando à coesão, integração e valorização do território, constituindo-se numa espécie de manobra geopolítica concêntrica (FREITAS, 2004).

Na década de 60 e 70 do século XX, a marcha para o oeste brasileiro e a porção setentrional do país consistia num processo de adentrar-se ao interior por meio da implementação de uma infraestrutura que assegurasse essa possibilidade naquele momento. Essa integração e acesso consistiam, para Golbery, numa *vertebração do território e integração dos espaços vazios, partindo de um núcleo progressista agrado pela integração do Planalto central; daí para diante, a dinamização do processo integrador se autoalimentará* (MATTOS, 1975, p. 59).

As características da geopolítica brasileira são apontadas por Golbery do Couto e Silva, como fatores primordiais, sendo expressas da seguinte maneira:

- geopolítica de integração e valorização espaciais;
- geopolítica de expansionismo para o interior e, também, de projeção pacífica no exterior;
- geopolítica de contenção, ao longo das linhas fronteiriças;
- geopolítica de participação na defesa da civilização ocidental;
- geopolítica de colaboração continental;
- geopolítica de colaboração com o mundo subdesenvolvido de aquém e além-mar;
- geopolítica de segurança ou geoestratégia nacional, em face da dinâmica própria dos centros externos do poder (MATTOS, 1975, p. 59-60).

As principais alterações referentes à interiorização tiveram como marco a transferência da capital do Brasil, antes situada à beira-mar, e agora instalada no centro-oeste brasileiro. Em seguida, outras infraestruturas foram implantadas na busca de vertebrar o território, inclusive a Amazônia, por meio de duas rodovias principais: a BR-153 (Belém-Brasília) e BR-364 (São Paulo-Acre). Posteriormente, nos anos 70, outras rodovias foram construídas, possibilitando a integração de outras partes do território ao restante do país e articulando Brasília com as demais cidades.

Essa interiorização buscava alcançar a integração e valorização do território, sendo capaz de integrar um sistema de transporte, levando em consideração que o Brasil era um *país grande e vazio* (MATTOS, 1977, p. 86-111).

² A geopolítica de Golbery do Couto e Silva está fundamentada nas concepções de Segurança Nacional. Através da tentativa de resguardar o território nacional propôs a elaboração de um plano geopolítico que abrangesse todo o território, protegendo-o, ao mesmo tempo em que se ocupa o espaço vazio (MIYAMOTO, 1995: 98).

Uma das funções das vias de circulação que foram projetadas é, de forma geral, satisfazer os objetivos dos administradores do Estado, na medida em que este visa o povoamento de uma determinada região “os ecúmeros”, utilizando como instrumento de circulação as rodovias. *A posteriori*, políticas de colonização e incentivos à migração e colonização realizadas num lapso de tempo por meio do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA, ambas induzidas pelas instituições governamentais e tendo como acesso às áreas uma rodovia.

O objetivo do governo, segundo Meira Mattos, era:

Em termos de política viatória, a estratégia aplicada visou, em primeiro lugar, articular a Amazônia com o Planalto Central, integrando-a, assim, ao sistema nacional de transportes terrestres; em segundo lugar, vertebrar o próprio território regional, assegurando a condição *sine quan non* para a conquista econômica – a circulação (1980, p. 102).

Na busca de alcançar a interiorização do território e estabelecer vias de comunicação e transporte na faixa de fronteira brasileira, foram elaborados projetos rodoviários que articulavam as fronteiras ao sistema viário nacional. Dentre os diversos projetos, destaca-se o da rodovia BR-210 (Perimetral Norte), iniciada em 1973, que buscava entrecortar a Amazônia setentrional, ligando os estados do Amapá, Pará, Roraima, Amazonas, sendo que, deste último estado, partiria outra rodovia, BR-307, interligando São Gabriel da Cachoeira a Cruzeiro do Sul, no estado do Acre. Este sistema viário articulava-se com um outro conjunto de rodovias do Brasil (fig. 1) e dos países limítrofes.

Esse projeto de rodovias na faixa de fronteiras estava intimamente associado à finalidade que se atribui às fronteiras setentrionais. Sobre esse aspecto, Meira Mattos cita o geógrafo Otto Maull, que discorre sobre a finalidade das fronteiras: *distinguir o meu do teu; - proteger o território nacional; - isolá-lo, quando necessário, e facilitar-lhe o intercâmbio quando convivente* (1975, p. 29).

Durante o governo de Emílio Garrastazu Médici³, ocorreram inúmeras obras de caráter rodoviário (MATTOS, 1980: 99). Nessa perspectiva, o Ministro dos Transportes Mario David Andrezza e o Diretor do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER Eliseu Resende esboçaram um discurso sobre a relevância das rodovias na Amazônia.

O ministro dos transportes Mario Andrezza destaca o *esforço ingente para implantação da infraestrutura de transportes necessária à colonização da Amazônia e à sua interligação com os sistemas viários do Nordeste e do Centro-Sul do País* (ANDREAZZA, 1972, p. 74).

O projeto rodoviário consistia em duas grandes rodovias que entrecortariam a Amazônia de leste a oeste, entre as quais estavam a rodovia Transamazônica (BR-230) e a Perimetral Norte (BR-210), que iria formar *um gigantesco anel rodoviário, circundando, nos limites do território brasileiro, toda a imensa planície amazônica, de forma a assegurar sua colonização e integração na economia do País* (ANDREAZZA, 1974, p. 85).

³ Discurso do presidente Médici realizado em Manaus, no dia 8 de outubro de 1970: “A Amazônia ainda não encontrou sua vocação econômica. O café e o cacau, a madeira e a borracha, o boi, a juta e a castanha têm sido momentos passageiros de riqueza, momentos que não trouxeram mais duradouras mudanças na infraestrutura socioeconômica. Não encontrou a Amazônia a sua vocação, porque, sendo mais da metade do Brasil, não se fez ainda de todo conhecida (...). O coração da Amazônia é o cenário para que se diga ao povo que a Revolução e este Governo são, essencialmente, nacionalistas, entendido o nacionalismo como a afirmação do interesse nacional sobre quaisquer interesses e a prevalência das soluções brasileiras para os problemas do Brasil (...) dois problemas: o homem sem terras no Nordeste e o da terra sem homens na Amazônia (...)” (GOMES, 1972:10-12).

Eliseu Resende, assim como Mario Andreatza, apresentam um discurso favorável às políticas rodoviárias⁴; ambos eram militares e ocupavam cargos importantes naquele momento, propondo projetos rodoviários, na busca de estabelecer uma integração e um desenvolvimento econômico.

De forma geral, o discurso militar consistia em que:

A existência de um sistema de transporte é condição indispensável à realização de qualquer programa de desenvolvimento [e no caso da Amazônia onde] escassez relativa de transportes e comunicação vem-se apresentado como um dos grandes entraves ao desenvolvimento da Amazônia (TAMER, 1970, p. 254-257).

Nesse contexto, outras rodovias do Projeto de Integração Nacional - PIN foram implantadas totalmente, uma delas é a Transamazônica, que teve suas obras iniciadas em 9 de outubro de 70, no estado do Pará sendo concluída a terraplanagem em 10 de janeiro de 1974, no estado do Amazonas, rodovia que propiciou uma ligação do leste e oeste do país, ou, melhor dizer, do nordeste ao âmago da Amazônia. Nos seus 4 mil quilômetros, a rodovia ainda está na fase de pavimentação, e os projetos associados à sua construção, tal como a colonização das margens da BR-230, realizada, principalmente, pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA, sendo incentivada no início, e anos mais tarde sendo abandonada, com ausência de fiscalização referente ao desmatamento, à ocupação e assistência aos colonos. Em contrapartida, o Projeto Grande Carajás - PGC (PA) foi inteiramente concluído no início da década de 80, sendo administrado pela Companhia Vale do Rio Doce - CVRD, atual Vale, onde ocorrem as atividades de extração e lavagem de diversos minérios, principalmente os que possuem ferro.

No percurso da rodovia Transamazônica, foram instalados diversos projetos desde: o PGC sucedeu e consolidou-se, a colonização foi mal sucedida, até outros que resultaram em objetos geográficos, dentre os quais a usina hidrelétrica de Tucuruí (PA) que assegurou um suporte à exploração mineral e energia elétrica ao país, a Estrada de Ferro Carajás EFC que interligou a Carajás ao Porto de Itaqui (MA) e outras rodovias que foram conectadas à BR-230, desde a Santarém-Cuiabá (BR-163) até a Manaus-Porto Velho (BR-319), e as demais rodovias estaduais e vicinais construídas, constituindo-se numa rede que integrou uma parte da Amazônia, apesar das condições adversas para manter o fluxo durante o ano.

A justificação que é apresentada por Bertha Becker, referente à política de integração nacional, principalmente sobre a região amazônica, é abordada da seguinte forma:

A necessidade de uma integração nacional emerge, pois, espontaneamente, como uma realidade imprescindível à continuidade do crescimento do “centro” dinâmico e, portanto, do sistema como um todo. É essa realidade que, somada às tensões da periferia deprimida e às exigências de segurança nacional, levam à conscientização sobre a necessidade de uma política de integração nacional. Nessas condições, começa a se esboçar uma política nacional de desenvolvimento regional (BECKER, 1982, p. 27).

⁴ O exemplo brasileiro de decisão de investimentos em região não ocupada é encontrado no Programa de Integração Nacional, criado pelo Decreto-lei nº 1.106, de junho de 1970, com a finalidade específica de promover e financiar um conjunto de obras de infraestrutura na região Norte, visando a sua integração à economia nacional (RESENDE, 1973, p. 13)

As dificuldades para a implementação do projeto de colonização, executado pelo INCRA, são originárias da ausência de recursos, em decorrência da crise do petróleo em 1973, que paralisou a implementação desse modelo (MATTOS, 1980). De forma geral, a política rodoviária sofreu paralisações com esse empecilho, sendo que uma dessas obras paralisadas foi o conjunto de rodovias que fazia parte do projeto Grande Perimetral Norte, interrompido em 1976⁵. Deve-se destacar outros fatores para tal: desde as condições físicas das áreas que seria entrecortada, o que engloba altas precipitações pluviométricas, solo inapropriado, ausência de grandes centros consumidores e a presença de inúmeros povos indígenas.

Outro fator preponderante para a abertura de rodovias no âmbito do território decorre da má distribuição das rodovias no país, acompanhando o povoamento que se procedeu de forma mais significativa no litoral e nas regiões do sudeste e do sul.

Para Costa (1996), o Estado privilegiou o setor de transportes, especialmente as rodovias, instrumentos capazes de estimular a integração do território e de constituir uma estrutura básica naquilo que ficou conhecido como integração nacional.

REESTRUTURAÇÃO DOS EIXOS RODOVIÁRIOS AMAZÔNICOS

O poder e as estratégias de controle e dominação de um determinado espaço se caracterizam a partir do território, o qual é controlado pelo Estado nacional, considerando sua capacidade de valorizar os recursos naturais (CASTRO, 2005), e de se fortalecer a partir do seu próprio enraizamento no território, criando uma infraestrutura de circulação pensada no modo de organizar os interesses e o território.

O estado em que se encontram as vias de circulação na Amazônia é resultado de alguns momentos históricos interligados com a geopolítica. Primeiramente, o traçado das rodovias que buscavam alcançar o ecúmeno e articular, o segundo momento é a pós concretização de algumas rodovias, em que os investimentos para o segmento diminuem drasticamente, em decorrência da crise econômica que o país perpassava nos anos 80.

A construção de rodovias no Brasil é apontada como elo indutor de diversos empecilhos, oriundos após sua implantação, destacando-se: a destruição da fauna e flora; ocupação descontrolada e exploração do solo; exploração mineral; o processo de favelização, esses e outros aspectos recorrentes após abertura das rodovias. No caso da Amazônia, a materialização desse modal estava atrelada a outras políticas governamentais no âmbito da integração, entre elas: a colonização, exploração mineral e vegetal, e os incentivos à pecuária e plantação de culturas não nativas, ocasionando a ocupação e “degradação” das margens das rodovias.

É por essa perspectiva que a reforma das rodovias implantadas na Amazônia passa pelos mais variados estudos⁶, para que sejam inteiramente pavimentadas. Contudo, as dinâmicas econômicas e as ações do Estado são baseadas na perspectiva não apenas de uma integração territorial, haja vista que ainda é um dos enfoques, e a integração assume outra função, isto é, possibilitar o fluxo

⁵ O projeto rodoviário busca articular a porção setentrional do Brasil, destacando as áreas de fronteira, já que as rodovias projetadas estavam dentro da faixa de fronteira brasileira. As rodovias que faziam parte desse projeto eram: BR-210 (Perimetral Norte), BR-317, BR-080 (Brasília-São Gabriel da Cachoeira), BR-174, BR-401, BR-163 (Santarém-Alenquer-Tiriós), BR-230 (Cidade de Tabatinga-Leticia-Benjamim Constant-Atalaia do Norte), BR-364 (Cidade de Cruzeiro), BR-153 (Amapá), e diversas rodovias que articulariam a BR-210 tiveram as obras paralisadas entre 1976-1977, um dos motivos era a crise econômica.

⁶ Estudo de impacto ambiental (EIA) e relatório de impacto ambiental (RIMA).

de pessoas e principalmente de *commodities*.

Por outro lado, a rodovia, após sua construção, serviu como estrutura capaz de possibilitar diversos fluxos, desde o escoamento de minérios e demais bens. Outro aspecto é a construção de outros objetos geográficos a partir da existência das rodovias, destacando-se que, desde a década de 70, a construção de usinas hidrelétricas na Amazônia passaram a ser inteiramente planejadas⁷ e construídas quando diversas rodovias já tinham sido construídas ou pelo menos terraplanadas ou pavimentadas⁸. Mais recentemente, diversas novas usinas estão ou já foram construídas, obedecendo ao princípio da proximidade de algum eixo de acesso rodoviário, numa combinação de acesso entre o rio e a rodovia.

A construção de usinas hidrelétricas, de gasodutos e de linhas de transmissão de energia e de fibra ótica é outro elemento que corrobora com a integração do território, estabelecendo comunicação e redes capazes de propiciar o fluxo de energia e matéria.

Outra integração estabelecida por meio das rodovias é a comercial, a qual se iniciou em alguns lugares antes da existência de rodovias, por meio dos rios e, em alguns casos, pela via aérea, após a construção das rodovias, estabeleceu-se um novo fluxo entre as cidades que, apesar das condições adversas de inúmeros “varadouros”, possibilitou uma integração de diversas partes do território ao sistema viário nacional.

Destaca-se que, no plano atual de governo desta última década, diversas rodovias que serpenteiam a Amazônia foram colocadas como prioridade para o recebimento de verbas para serem pavimentadas, tais como o eixo entre as cidades de Cuiabá (MT) e Santarém (PA) rodovia BR-163, construída nos anos 70 que passa pelas obras de pavimentação. O eixo é apontado como corredor de exportações de *commodities*.

Nos últimos anos, observa-se a adoção de uma política de consolidação dos eixos rodoviários existentes, realizada por dois programas, quais sejam: a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana - IIRSA, que promove a consolidação da integração física por meio da pavimentação de rodovias e demais infraestruturas na América do Sul, incluindo o Brasil; e o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 1 e 2, que atua restritamente no Brasil, e, mais recentemente, atua no revigoramento da rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho).

A integração territorial e econômica no caso da IIRSA se procede num contexto de integração física internamente e externamente do Brasil. De acordo com Martins, a IIRSA é produto da nova política de poder do Brasil para o Continente sul-americano, partindo da constituição de uma infraestrutura que visa, principalmente, o revigoramento dos grandes eixos de comunicação no continente, onde se evidencia o protagonismo do Brasil, em que alguns eixos se encontram na Amazônia (2011, p. 157). Para Silveira, que parte do âmbito global, *a integração econômica tem sido orquestrada pelas empresas globais e ressalta que as infraestruturas de integração objetivam a coesão física do bloco de países, com a finalidade de aumentar as relações comerciais, ou seja, a integração comercial* (2013, p. 43-50).

⁷ Destacamos apenas os projetos concebidos e executados posteriormente, o caso dos grandes lagos, projetado pelo Instituto Hudson na segunda metade do século XX, sendo abandonado em decorrência de condições técnicas e do enorme impacto ambiental à região Amazônica.

⁸ Usina Hidrelétrica de Tucuruí e Usina Hidrelétrica de Belo Monte, próximas da BR-230; Usina Hidrelétrica de Balbina, próxima da BR-174 acesso pela AM 240; Usina Hidrelétrica de Santo Antônio, próxima da BR-319 acesso pela RO-006/RO-003 e próxima da BR-364, e Jirau acesso pela BR-364, Teles Pires acesso pela MT-206 interligada com a BR163.

Nesse sentido, a integração do ponto de vista territorial é concebida sob diferentes prismas, e tem apresentado, dessa forma, conteúdos que apontam divergências e convergências sobre a integração física da Amazônia.

Destacamos a presença de dois objetos geográficos construídos, ainda em construção e outros que estão sendo reconstruídos na Amazônia Legal⁹, primeiramente, as rodovias como fixos que propiciam o fluxo de matéria, este por sinal foi fio indutor de diversas políticas governamentais, desde a expansão da fronteira agrícola, do desmatamento, da colonização e da exploração mineral, ambos de alguma forma tiveram incentivos por parte do Estado. Posteriormente, essa rede foi utilizada para servir de suporte para a consolidação e construção de outros objetos geográficos: as usinas hidrelétricas – UHE, construídas no Brasil, em especial na Amazônia, possuem como acesso um rio que promove a geração de energia, e uma rodovia que possibilita acesso a essas localidades.

Neste enredo, observa-se a localização das UHE e as rodovias demonstradas no mapa a seguir.

Recentemente, observam-se diversas ações desenvolvidas por parte do governo federal, no sentido de executar diversas obras referentes à infraestrutura energética e rodoviária: concentradas no estado de Rondônia, por meio das usinas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio; no estado do Acre, concretizou-se a pavimentação da rodovia Interoceânica entre Brasil e Peru; no estado do Pará, prossegue a construção da usina hidrelétrica de Belo Monte e a pavimentação da BR-163 e BR-230; reconstrução e construção de pontes em seguimentos rodoviários na Amazônia¹⁰ e o projeto de pavimentação da BR-319. Essas ações se configuram não mais como uma simples política de ocupação; na verdade, elas significam uma “política de consolidação do desenvolvimento” (BECKER, 2005, p. 83).

As rodovias existentes possibilitaram acesso e intercâmbio fronteiriço com os países limítrofes ou com as rotas para o escoamento da produção nacional, e o fluxo de pessoas entre países, além de se constituir numa rede interconectada e repleta de nós.

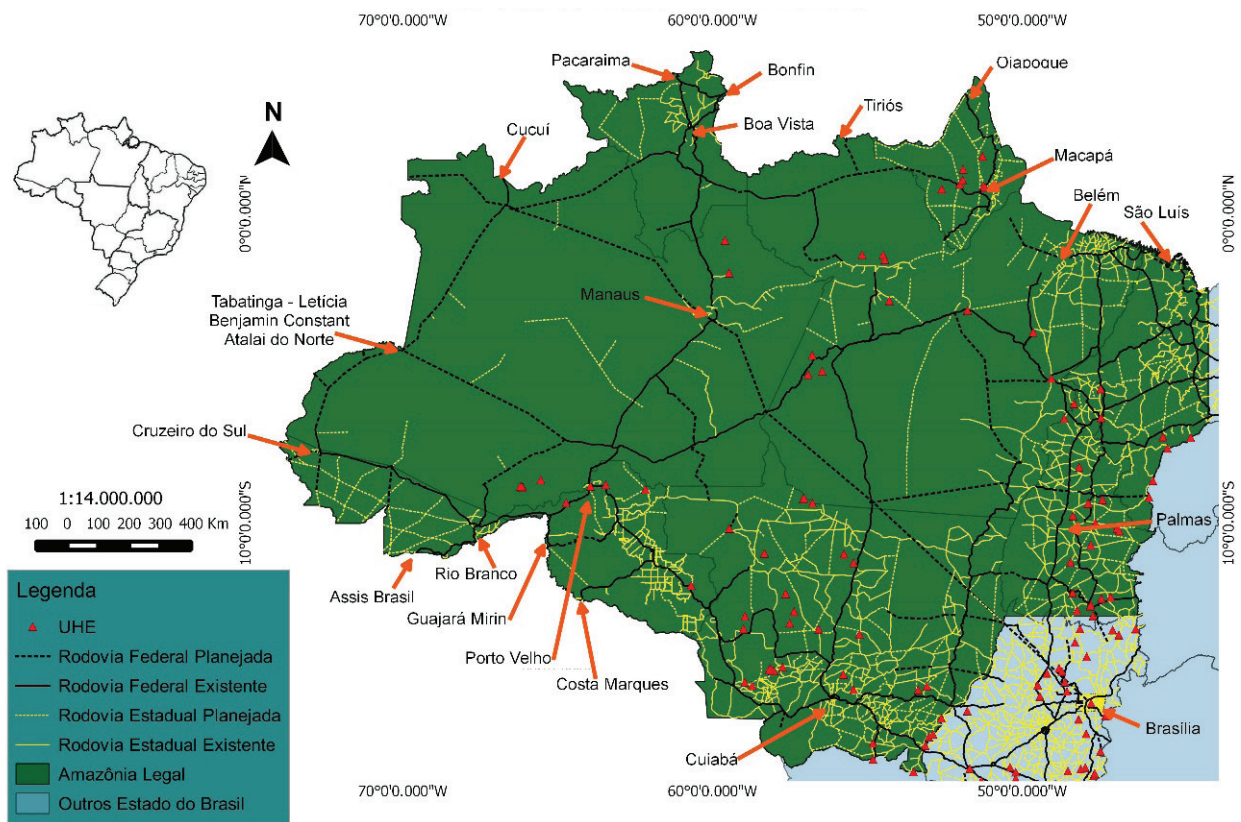
Entretanto, essas rodovias, apesar de suas funções vitais para o Estado, foram responsáveis por propiciar acesso a reservas naturais de vegetação, principalmente onde o INCRA possui terras arrecadadas, situadas, em boa parte, na faixa de domínio de diversas rodovias Amazônicas, entre elas: BR-319, BR-174, BR-210, BR-230, BR-163 e BR-364. Nesses eixos, encontram-se diversas plantações e criações de animais, alguns vinculados ao agronegócio, cujo problema se insere quando as plantações alcançam o limite com as unidades de conservação e com as terras indígenas. Neste aspecto deve-se:

Pensar no território local, globalmente conectados pelas redes e fluxos, pela logística da comunicação, respeitando a necessidade de conservação ambiental [e] estabelecer mosaicos de territórios protegidos, com todas as categorias de proteção ou de uso sustentável (MELLO-THERY, 2011, p. 43-93).

⁹ Compreende-se por uma área de 5.016.136,3 km², correspondendo a 59% do território brasileiro, incluindo os estados do Amazonas, Acre, Roraima, Rondônia, Tocantins, Amapá e Pará, parte dos estados do Mato Grosso e Maranhão. Em 1966, pela Lei nº 5.173, de 27.09.1966 (extinção da SPVEA e criação da SUDAM) o conceito de Amazônia Legal é reinventado para fins de planejamento. Disponível em: < <http://www.sudam.gov.br/amazonia-legal> > Acesso em: 31/07/14.

¹⁰ Ponte sobre o rio Tacutu *Prefeito Olavo Brasil Filho*, em Roraima; *Rio Negro*, *Rio Castanho* e *Tupana*, no Amazonas; *Rio Madeira*, em Rondônia.

FIGURA 1 - Mapa das rodovias e UHE na Amazônia Legal, incluindo o estado de Goiás e o Distrito Federal, considerando que os primeiros eixos rodoviários que entrecortam a região norte foram a BR-364 (Rio Branco-Brasília) e a BR-153 (Belém-Brasília), partindo ambos de Brasília para a região Norte. Software: Q. Gis 2.0.



CONSIDERAÇÕES

As rodovias projetadas e implantadas na Amazônia possuem, de forma geral, um projeto referente ao seu trajeto, desde o acesso ao solo destinado ao uso da agricultura, da criação de animais, da instalação de cidades e de acesso a reservas mineralógicas e a rios com potencialidades hídricas e hidráulicas.

A articulação de diferentes projetos com o modal rodoviário teve diferentes propósitos, e um deles consistiu no povoamento por meio da colonização, na exploração de riquezas minerais e no aproveitamento hídrico a fim de estabelecer uma integração territorial e psicossocial.

Apesar do conglomerado de rodovias projetadas para a Amazônia, uma parcela significativa não foi concluída, entretanto, a outra parcela materializada perpassou pela ausência de manutenção e pavimentação, acarretando diversos empecilhos para a fluidez de veículos. Mais recentemente, esses eixos rodoviários existentes passam por estudos técnicos para serem revigorados, ressaltando-se, neste aspecto, que novas medidas, referentes ao meio ambiente, são levadas em conta e colocadas, *a priori*, em estudos de impactos à biota, presente nas margens das rodovias.

Esses objetos geográficos, as rodovias, são relevantes instrumentos de ordem geopolítica, pois: são capazes de estabelecer à integração do território ou de diversos territórios nacionais; cercam um território, partindo de ligações do centro do poder até a fronteira e perpassa a mesma com rodovias conectadas; promovem o intercâmbio fronteiriço por meio de conexão entre as nações; propiciam um sistema circulatório responsável por escoar a produção de *commodities*; e favorecem a circulação de passageiros e cargas pelos mais variados lugares, nas mais diversas condições natural e sociocultural.

Entretanto, não se deve utilizar apenas as redes rodoviárias como meio de circulação e transporte. Um Estado deve possuir um sistema interligado de diversos modais (multimodal) para propiciar o fluxo entre as cidades primazes ou os centros econômicos, industriais e políticos.

Em particular, a introdução de rodovias na Amazônia ocasionou diversas mudanças e impactos mais diversos, desde a gênese de cidades, que passaram a estabelecer fluxos e funcionalidades correlacionadas com a existência de uma rodovia, o desmatamento, e impactos a diversos povos que habitam e habitavam terras que estavam no traçado desses eixos.

Outros meios de propiciar o fluxo material podem ser estabelecidos por meio de outros objetos geográficos, tais como portos, aeroportos e alguns casos de ferrovia. Entretanto, uma parcela significativa de rodovias foi implantada, articuladas, ou pelos menos deveriam ser, com os rios amazônicos.

Nota-se que os objetos geográficos que possibilitam o fluxo material, desde pontes, rodovias, aeroportos, portos, ferrovias entre outros, propiciam não apenas a circulação, mas, em alguns casos, representam a presença do Estado nas áreas mais distantes do centro político e econômico do país.

REFERÊNCIAS

- ANDREAZZA, Mário David. *Perspectivas para os transportes*. Rio de Janeiro: S.D.M.T., 1972.
- ANDREAZZA, Mário David. *Perspectivas para os transportes*. 2. v. Rio de Janeiro: S.D.M.T., 1974.
- BECKER, Bertha K. *Geopolítica da Amazônia: A nova fronteira de recursos*. Rio Janeiro: Zahar, 1982.
- CASTRO, Iná Elias. *Geografia e Política: Território, escalas de ação e instituições*. Rio Janeiro: Bertrand, 2005.
- COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia Política e Geopolítica: Discurso sobre o Território e o Poder*. São Paulo: HUCITEC, 1992.
- COSTA, Wanderley Messias da. *O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil*. São Paulo: Contexto, EDUSP, 1996.
- FREITAS, Jorge Manoel da Costa. *A Escola Geopolítica Brasileira: Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Mattos e Therezinha de Castro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2004.
- GOMES, Flavio Alcaraz. *Transamazônica a redescoberta do Brasil*. Editado sob os auspícios de Springer Admiral. Livraria Cultura Editora, São Paulo, 1972.
- MATTOS, Carlos de Meira. *Brasil: Geopolítica e Destino*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1975.
- MATTOS, Meira. *A geopolítica e as projeções do poder*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.
- MATTOS, Carlos de Meira. *Uma geopolítica pan-amazônica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- MARTINS, Marcos Antônio Fávoro. *Mário Travassos e Carlos Badia Malagrida: Dois modelos geopolíticos sobre a América do Sul*. São Paulo. 2011. 168 p. Dissertação (Mestrado em Integração da América Latina). Faculdade de Filosofia, Ciências Humanas e Letras FFLCH, Universidade de São Paulo USP, 2011.

- MAULL, Otto. *Geografía Política*. Trad. Ismael Antich. Barcelona: Ediciones Omega Casa Nova, 1960.
- MELLO-THÉRY, Neli Aparecida de. *Territórios e gestão ambiental na Amazônia: Terras públicas e os dilemas do Estado*. São Paulo: ANNABLUME, 2011.
- MIYAMOTO, Shiguenoli. *Geopolítica e Poder no Brasil*. São Paulo: Papyrus, 1995.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. Trad. Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.
- RESENDE, Eliseu. *As rodovias e o desenvolvimento do Brasil*. Munique: VII Congresso mundial da federação rodoviária internacional, 1973.
- SILVEIRA, Márcio Rogério Silveira. Infraestruturas e logísticas de transportes no processo de integração econômica e territorial. *Mercator*, Fortaleza, v. 12, n. 2, p. 41-53, set. 2013.
- TAMER, Alberto. *Transamazônica: Solução para 2001*. Rio de Janeiro: APEC. 1970.