

RODOVIA TRANSAMAZÔNICA: FALÊNCIA DE UM GRANDE PROJETO GEOPOLÍTICO

Thiago Oliveira Neto - UFAM
thiagoton91@live.com

RESUMO

O presente artigo estuda a relação da construção da rodovia Transamazônica e o interesse geopolítico no discurso do Ministro dos Transportes Mario Andreazza durante a década de 70 do século XX. Analisa o discurso elaborado para justificar a obra que entrecortou parte da floresta amazônica ligando os lados oeste e leste do Brasil, facilitando à circulação e a migração do nordeste a Amazônia articulando com outras estradas de penetração chegando às fronteiras consideradas um ponto crucial da estratégia geopolítica.

Palavras chaves: rodovia Transamazônica, discurso e geopolítica.

INTRODUÇÃO:

Durante o regime militar houve a implantação de projetos como o Programa de Integração Nacional (PIN) na região Amazônica, e umas das obras de destaque foi a rodovia Transamazônica, o marco do início do processo de circulação, ocupação e colonização de uma área que compreendia por mais de 56% do território nacional. (MACEDO, (S/D) p 32).

A interligação de leste para oeste do Brasil, ligando o nordeste às cidades amazônicas isoladas resolveria os empecilhos da Amazônia, ficando evidente o interesse político sobre o território, constituindo-se numa visão geopolítica do Estado brasileiro.

Este pensamento expressa a concepção clássica da geografia política, que segundo Ratzel seria,

(...) políticas em que o território é tomado apenas como um a priori, uma base, um suporte sobre o qual elas se desenvolverão. (...) território como elemento fundamental que exige do Estado e do povo relações de domínio. Ocorre, diz ele, que essas políticas territoriais devem ser referenciadas para o espaço nacional respectivo, (...) (COSTA, 1992, p. 35-36)

Outro nome clássico da geografia política é o francês Camille Vallaux, que, abordando a questão de circulação no território, afirmou que os meios de comunicação constituem o sistema nervoso do Estado principalmente nas fronteiras.

Mais recentemente, Miyamoto, ao estudar a geopolítica brasileira, percebe que entre os temas prioritários está a geopolítica dos transportes e das fronteiras, afirmando para a primeira que é imperioso para o Estado a integração territorial para o seu fortalecimento, sendo os meios de transporte a condição fundamental para isso; e para a segunda aponta que no (...) *caso brasileiro essa importância pode ser detectada pelo fato de constituírem sempre em regiões fronteiriças, sendo consideradas pela Constituição brasileiras zonas de Segurança Nacional.* (MIYAMOTO, 1995, p. 146).

Gênese: Interesse no discurso para o povo, e o discurso geopolítico.

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

Ironicamente, foi a apreensão do próprio povo que provocou a decisão do Governo de desenvolver a Amazônia. Em junho de 1970, o Presidente Emílio Garrastazu Médici percorreu o superpopuloso Nordeste empobrecido depois de uma seca particularmente penosa. Chocado com as condições que viu, Médici voltou-se para a válvula de escape mais rápida e dramática: uma estrada para franquear as terras desertas da selva ao povo que vivia apinhado no Nordeste. A construção começou três meses depois, em outubro de 1970, sob a direção do dinâmico Ministro dos Transportes, Mario Andreazza. (READERS DIGEST, 1973, p. 9).

Outra revista de grande circulação nacional, a Revista Veja, não muito diferente das Seleções do Readers Digest, também descreve a visita do presidente Médici à região do nordeste e o drama que a população vivenciava no mês de junho,

e demonstra as articulações do governo tendo como medida de curto prazo a construção da estrada.

A seca de 1970 caiu sobre o nordeste com a voracidade e a precisão das calamidades mitológicas.

Como todas as outras, ela gerou uma multidão de famintos. Na semana passada, um ministro estimou-a em 1 milhão de pessoas, muito acima dos cálculos feitos a doze anos atrás. Este número pode ser exagerado. Mas, se não o for, mesmo descontando-se o crescimento demográfico, êle significaria a mais completa desassistência dos órgãos criados (...) a Sudene, e, ainda, que a “indústria da seca” sobrevive.

A visita do Presidente Emílio Garrastazu Médici à região flagelada, há quinze dias, forneceu-lhe um raio X dramático e obrigou vários órgãos federais a iniciarem uma inesperada autocrítica – “Agora é preciso alimentar esta gente, depois se pensa no resto”, disse o Coronel Manso Neto, chefe da Assessoria Econômica do presidente -, começaram as reavaliações da política econômica da região, com especulações sobre as mudanças na política de incentivos da Sudene (...)

(...) ministro da Agricultura, Cirne Lima, voltou a falar em correntes migratórias: “O nordeste tem uma área de 1 600 000 quilômetros quadrados e uma população de 30 000 000 de habitantes. De um modo geral, suas terras são áridas e inviáveis para a agricultura. Não é preciso pensar muito para se concluir que a migração de flagelados nordestinos para o sul do Pará, os vales úmidos do Maranhão e a região norte do planalto Central seria uma grande solução. (VEJA, 17/06/1970. p. 36).

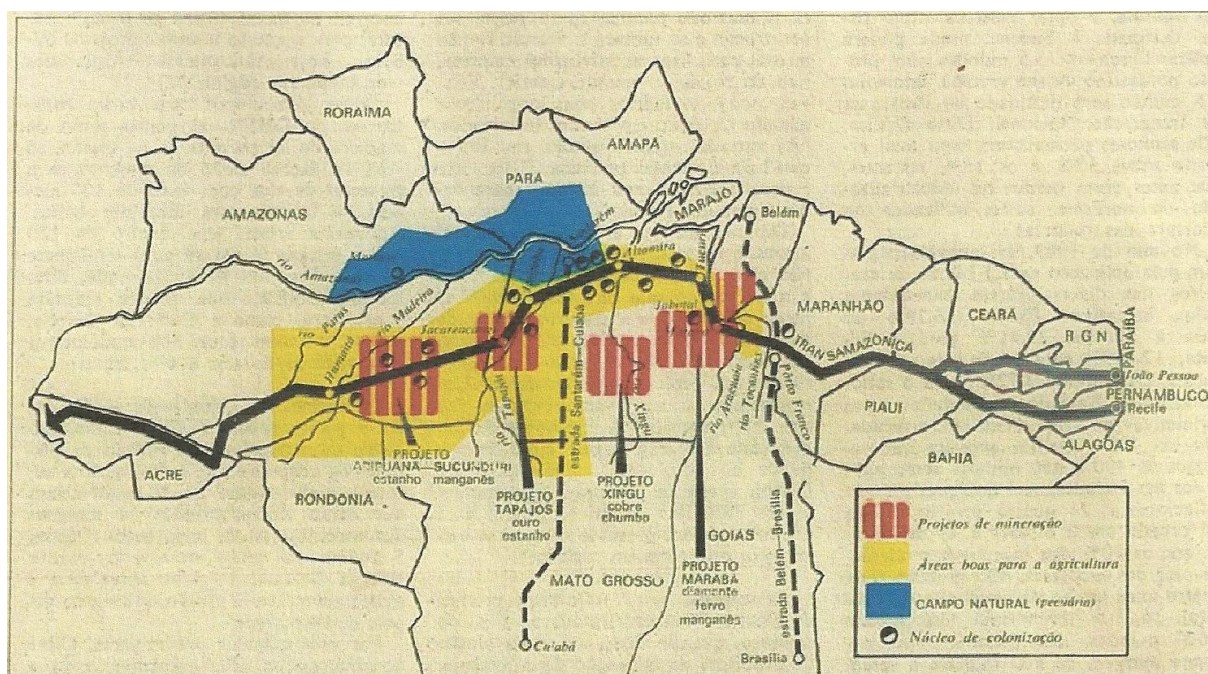
As providências anunciadas por Cirne Lima e Costa Cavalcanti, além dos dados sobre as frentes, não são, porém medidas a curto prazo mais importante. Na próxima semana, Médici terá uma reunião vários ministros (...) em que será aprovada a construção da Rodovia Transamazônica, ligando João Pessoa e Recife a Lima, num total aproximado de 5.000 quilômetros só em território brasileiro. (VEJA, 17/06/1970. p. 37).

A ideia passada primeiramente era esta, ou seja a preocupação do governo com os empecilhos, mas de acordo com o General Meira Mattos o PIN visava à construção de rodovias, que favorecessem a ocupação do espaço amazônico e construir uma infraestrutura que assegurasse a exploração e a circulação da economia. (MATTOS, 1980, p. 100-102).

A construção da BR-230, por exemplo, proporcionaria uma forma de comunicação dentro da região amazônica, distinguindo da realidade anterior à

construção da rodovia, um ambiente tolhido, que não conseguia fazer escoar suas riquezas, desde minerais até a produção agrícola. Uma das funções básicas atribuídas aos meios de comunicação é possibilitar o desenvolvimento econômico, *outras funções podem igualmente ser-lhes atribuídas, como unir os diferentes pontos regionais, viabilizar a integração nacional e ocupar os espaços vazios.* (MIYAMOTO, 1995, p. 146).

A exploração do solo voltado a agricultura e criação de animais até as futuras áreas com potencial de exploração de minério já estavam pré estabelecidas de forma que já começavam a atrair investimentos nacionais e internacionais a área¹, demonstrada na **figura 1**.



A Transamazônica não só absorverá mão-de-obra como ligará as cabeceiras dos rios e permitirá o acesso a jazidas minerais

Figura 1: Traçado da Rodovia Transamazônica. (Veja 24/06/1970. 32p. il. color.).

As potencialidades das áreas margeadas pela rodovia Transamazônica, abrigando grande riqueza mineral como ferro na Serra do Carajás no Estado do Pará o alumínio o manganês, são assim descritos por Macedo:²

¹ As pesquisas desenvolvidas pelo Ministério de Minas e Energia identificam as perspectivas promissoras da Amazônia quanto às suas reservas minerais e atraem investidores nacionais interessados no setor da mineração. (ANDREAZZA, 1973. P, 19).

² As minas de ferro da serra dos Carajás, as de manganês do Amapá, a cassiterita (estanho) de Rondônia, o alumínio do Pará quase certamente são apenas os primeiros sinais do subsolo. Por enquanto, o governo fez o levantamento aéreo de 1,2 dos 5 milhões de quilômetros quadrados da Amazônia Legal. (Veja 14/10/70, p 62).

Além de tudo o mais, existe riqueza que estamos perdendo há cerca de quinhentos anos. Debaixo da terra ou quase á sua flor minérios de grande valor existem em grande quantidade naquela região. Toda essa riqueza lá está esperando pelo braço que a extraia, pelas máquinas que a transformem, quase implorando que a aproveitem. O Brasil vem perdendo dinheiro, muito dinheiro, há longo tempo, inaproveitando a riqueza que ali se encontra. E será que estamos em condições de perder dinheiro? Será que somos um povo de milionários?

Mais riqueza trará a Transamazônica.

RIQUEZA TRARÁ a Transamazônica para o país, quando estiver totalmente concluída. Quando por ela começarem a rodar caminhões de todos os tamanhos, carros os mais variados. Ela proporcionará não somente o progresso das diferentes cidades pelas quais passará, como a exploração dos diversos minérios preciosos que estão no subsolo das diferentes localidades. (MACEDO, [S/D] p. 36-79).

As estradas abertas, de acordo com Macedo, iriam promover o progresso na região, apesar dos vários perigos para levar o desenvolvimento à região norte do País.³

O propósito era de desenvolver a região Amazônica, que teve inúmeras cidades que foram assoladas pela crise perene da borracha e de outras economias que tiveram períodos curtos de esplendor. Uma dessas cidades é Altamira que *viveu o apogeu da borracha e depois tornou-se pobre e decadente* (Veja 07/10/1970, p. 25), e passou a ser interligada pela BR 230 que resultou em grandes polos econômicos da região.⁴

A abertura da estrada numa perspectiva econômica estava montada em um discurso que não só acabava com os problemas dos “homem sem terras no nordeste e da terra sem homens na Amazônia”⁵, como efetivava a integração norte nordeste, o que de acordo Macedo resolveria as dificuldades que os nordestinos

³ A falta de estradas impossibilitou a chegada do progresso à Amazônia. Mas a Transamazônica, derrubando florestas, enfrentando e vencendo perigos, vai levar o desenvolvimento ao Grande Norte. (MACEDO, [S/D], p. 34).

⁴Essa rede viária básica, assegurando, desde forma, a Integração Regional, garante, pela convergência de suas linhas, condições para a transformação de Manaus e de Santarém em grandes polos econômicos da região. (ANDREAZZA, 1973, p. 23).

⁵ Tendo como base está afirmação em que o (...) Nordeste há cinquenta habitantes por quilômetro quadrado. Na Amazônia, apenas um, como já foi dito. Por que não haver um pouco de gente para o extremo norte, tanto mais que em grandes áreas nordestinas a vida è terrivelmente difícil? (MACEDO, [S/D], p. 36).

vivenciavam ano a ano com as secas. Assim a estrada evitaria problemas da marginalização dos mesmos. Em suas palavras:

Tornava-se urgente uma providência que visasse eliminar essas diferenças. O Nordeste possui algumas regiões tremendamente hostis ao homem, forçado, muitas vezes, a abandonar o seu pedaço de chão, depois de resistir bravamente à natureza adversa, depois de ver morrer o seu gado e algumas vezes os seus filhos – e como é admirável, como é heroica, como é estoica a fibra, a resistência do nordestino! – em busca das terras de clima do Sul do país, onde, na maior parte das vezes, leva existência melancólica, quando não fica marginalizado.

Ora, convenientemente preparada, a Amazônia pode solucionar o problema, acolhendo todos esses patrícios, dando-lhes condições de vida digna e operosa, em benefício do Brasil, que muito lucrará com seu trabalho. (MACEDO, [S/D], p. 32).

Mais adiante em outra afirmação, Macedo destaca que a rodovia proporcionaria a incorporação da região amazônica, argumentando desta forma:

É isso, entre outros argumentos que poderiam ser apresentados, que justifica a construção dessa grande estrada, que representa um marco definitivo e grandioso na história do progresso brasileiro. Estrada que vai incorporar definitivamente ao nosso patrimônio, tanto econômico como cultural e social, uma região que tem construído um Brasil isolado e com bem poucos brasileiros. (MACEDO, [S/D], p 36.

Já o Presidente Médici, em sua Mensagem ao Congresso Nacional em 1971, relata que os problemas do norte e nordeste são considerados os mais críticos, sendo assim deveriam ser aplicados programas de desenvolvimento que visassem melhorar as condições de vida dos habitantes de ambas as áreas.

Cumpre, pois, que se amplie e aprofunde, notadamente no Norte e Nordeste, onde o problema se apresenta de modo mais crítico, a intervenção tutelar do poder público, a fim de se incrementar o desenvolvimento e prosperidade dessas grandes regiões e oferecer, assim, melhores condições de vida aos seus habitantes. (MÉDICI, 1971, p. 10).

O discurso realizado pelo Ministro dos Transportes Mario Andreazza para justificar a abertura da rodovia Transamazônica é de que não se tinha alternativa, senão a utilização do transporte rodoviário que complementaria o fluvial, facilitando e permitindo a colonização de varias terras agriculturáveis situadas nas margens das

mesmas, proporcionando também a exploração de recursos minerais, foi assim explicitado em 1973:

Por outro lado, as diretrizes gerais da Política de Transportes são bem claras:

- as necessidades relativas à Segurança Nacional e à Integração Territorial serão atendidas levando-se em contra os objetivos fixados pela Política de Desenvolvimento e pela Política de Segurança, (...) (ANDREAZZA, 1973, p. 15).

Outra característica de seu discurso é que as inacessibilidades aos mercados dos interiores da região amazônica são limitados aos mercados externos e mantém uma boa parte associada ao extrativismo.⁶ Assim neste pressuposto percebe-se que o grande desenvolvimento de obras de viação na Amazônia deu-se no governo Médici. (MATTOS, 1980, p. 99).

O pensamento militar de aplicar uma estratégia geopolítica, segundo Mattos, era buscar experiências geopolíticas no passado e compreender “a política aplicada aos espaços geográficos” (MATTOS, 1980, p. 169), e a questão da circulação na concepção de Camille Vallaux seria essencialmente política. (COSTA, 1992, p. 50).

A política territorial estabelecida pelo governo na década de 70 visava intensificar as (...) *relações entre o território e o poder ou, mais precisamente, no território como objeto e meio do poder de Estado* constituindo assim o “*pensamento militar*” (COSTA, 1992, p. 9-10).

O conceito geopolítico predominante será o de *uma estratégia continentalista apoiada pela maritimidade que margina a área*. Assim o pensamento militar visava criar condições de vitalidade interior e melhorar seus respiradouros no Atlântico e no Pacífico, com a abertura de estradas. Esta estratégia continentalista, para superar as dificuldades da imensidão geográfica, que tinha alguns empecilhos da floresta e do clima, do vazio demográfico, do atraso econômico e da insuficiente vertebração dos transportes, terá que impulsionar simultaneamente as três frentes de abordagem. Nesses locais chamados houve a criação de polos que geraram desenvolvimento nas regiões que estavam em decadência. Mattos (1980, p. 174), afirma que a rede de transportes interior que for explorada ou criada, se combinado

⁶ Além do mais, o povoamento intensivo da área tem sido dificultado sobremaneira pela quase inexistência ou inacessibilidade de mercados, limitados estes aos mercados externos, que foram sempre regionais vinculados ao extrativismo. Fala do Mario David Andreazza. (GOMES, 1972, p. 14).

com as vias rodoviárias, hidroviárias e aéreas, terá seus fluxos reciclados durante todo o processo.

O cerne do problema apresentado pelo General Meira Mattos era,

(..) despertar da continentalidade está centrado na Amazônia, uma vez que nas regiões interiores mais próximas do sudeste e de Brasília, a questão da expansão da fronteira econômica se encaminha naturalmente e não deverá exigir soluções estimuladoras mais fortes. A integração dos nossos 5 milhões de Km², somando aos 2 milhões de Km² de nossos vizinhos, hoje ligados a nós pelo Tratado de Cooperação é que irá exigir o maior esforço. (1980, p. 169).

A preocupação com a integração do norte do país e a articulação do território, na ótica de Golbery, passa a ser feita pelas rodovias e vicinais abertas numa vasta área considerada um grande vazio demográfico por deter menos de um habitante por quilometro, sendo uma realidade bem diferente da região do nordeste, e ainda a projeção de articulação na Amazônia garante a inviolabilidade da vasta extensão de terra que passa a ser colonizada devido à acessibilidade e os incentivos realizados no primeiro quadriênio da década de 70.⁷

Isto parece estar apoiado na ideia de Camille Vallaux sobre circulação quando afirma:

Custava-lhes pensar a circulação sob outro prisma que não fosse o movimento de mercadorias e pessoas, dentro, portanto, dos quadros do comércio, das migrações, das necessidades de ir e vir, etc. Trata-se de concepção estreita, diz ele, em primeiro lugar porque o fenômeno da circulação não se restringe às “coisas”, abarcando também o movimento das idéias pelos meios de comunicação (o que ele chama de relações “interespirituais”). Segundo, porque a “rede de circulação” e o quadro de relações que se estabelecem são fenômenos que se desenvolvem em geral sob a “sombra do Estado” não está projetada sobre todos os tipos de circulação, tais como os “caminhos naturais” (rios e montanhas, por exemplo) (...) apud COSTA, 1992, p. 50).

A base crucial do discurso é o interesse militar sobre a abertura de rodovias na Amazônia visando à estruturação territorial dos Estados. Articulado

⁷ “1ª – articular firmemente a base ecumênica de 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. (COSTA, 1996, p. 65).

internamente o seu espaço de domínio visando os ricos potenciais é tomando como defesa a importância fundamental de uma rede de circulação para evitar a penetração do inimigo. (COSTA, 1992, p. 38).

O território nesta perspectiva para a Amazônia passa a sofrer uma intensificação de projetos visando à ocupação, o desenvolvimento econômico e facilitar a circulação, o primeiro realizado foi com a abertura da BR-230 facilitando a migração para o interior da Amazônia que se caracterizou pelos incessantes movimentos de deslocamento de forma política elementar de mobilidade de ocupação de espaços, de tal forma que descaracterizasse o dito “vazio demográfico”. (COSTA, 1992, p. 37).

Colonização e ocupação

Dentre os planos de estabelecer políticas territoriais na Amazônia, estavam o processo de ocupação das áreas às margens da estrada Transamazônica tornando-se *políticas de atração populacional, através de projetos institucionais de colonização, políticas essas dirigidas preferencialmente às populações nordestinas*. (COSTA, 1996, p. 68). O que de fato se concretizou com a acessibilidade proporcionada pela rodovia Transamazônica foram os projetos colonização do INCRA que instalava às margens da estrada vários colonos e fornecia alguns mantimentos na fase inicial do projeto.

Um outro empreendimento previsto e em parte executado pelo Programa, referia-se à colonização “oficial”, através do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária). Essa colonização estava dirigida preferencialmente para as faixas de até 10 km de largura ao longo dessas estradas, visando o assentamento de pequenos produtores (nordestinos, principalmente), “apoiados” pelo governo, na fase inicial do assentamento. O projeto de colonização incluía, também, agrovilas e rurópolis, núcleos-rurais a partir dos quais se firmaria o assentamento. Essa experiência foi feita principalmente no trecho paraense da Transamazônica. (COSTA, 1996, p. 68-69)

Com as secas periódicas no nordeste e a concepção divulgada nos anos 70, pensada no século XIX pelo naturalista Alexandre Von Humboldt de que “a Amazônia seria o celeiro do mundo”, fez parte das intenções de construir a rodovia e

ao longo do traçado a construção de agrovilas e outros assentamentos que tinham como objetivo a fixação do homem no campo, (COSTA, 1996, p. 70), o que resultou na penetração e conseqüentemente a colonização, principalmente pelos nordestinos⁸.

O entusiasmo com a abertura da Transamazônica é expressada por Macedo, da seguinte forma:

Com essa estrada, poderá torna-se verdadeira Terra da Promissão; um autêntico grande celeiro, até mesmo mundial; um grande entreposto de riqueza, concorrendo poderosamente para o Brasil seja a grande potência, que será, fatalmente, sem nenhuma dúvida, dentro de alguns poucos anos. Maravilhoso é o traçado dessa estrada que atravessa a selva bruta, rasgando caminho em plena floresta, enfrentando feras e febres, árvores e mato, para conduzir o progresso a diferentes regiões, a cidades que encontram, agora, a sua redenção, além de fazer surgir novas vilas e povoados.

À margem da Transamazônica surgem as primeiras fazendas de criação. (MACEDO [S/D], p. 36-40).

A colonização da Amazônia no início da década de 70 estava centrada na integração econômica e de desenvolvimento regional tornado-se uma estratégia sobre o domínio de território.

O plano seguinte formulado pelo governo, o Programa Estratégico de Governo (1968 a 1970), mantém basicamente as diretrizes contidas no Plano Decenal, no tocante às políticas territoriais. Assim, permanece a ênfase à necessidade de “integração nacional”, com medidas específicas para a ação regional na Amazônia, principalmente, destacando-se a atenção especial à estratégia de desenvolvimento regional com base na concentração das medidas governamentais em “polos” selecionados. (COSTA 1996, p. 63)

A colonização nas margens da rodovia pretendia seguir este perfil demonstrado na **figura 2**, logo a abaixo.

⁸ Macedo afirma que: O Ceará sofre terríveis secas, (...) O cearense tem sido o grande colonizador do Norte. O Acre, por exemplo, é obra do cearense. (MACEDO, [S/D], p. 38)

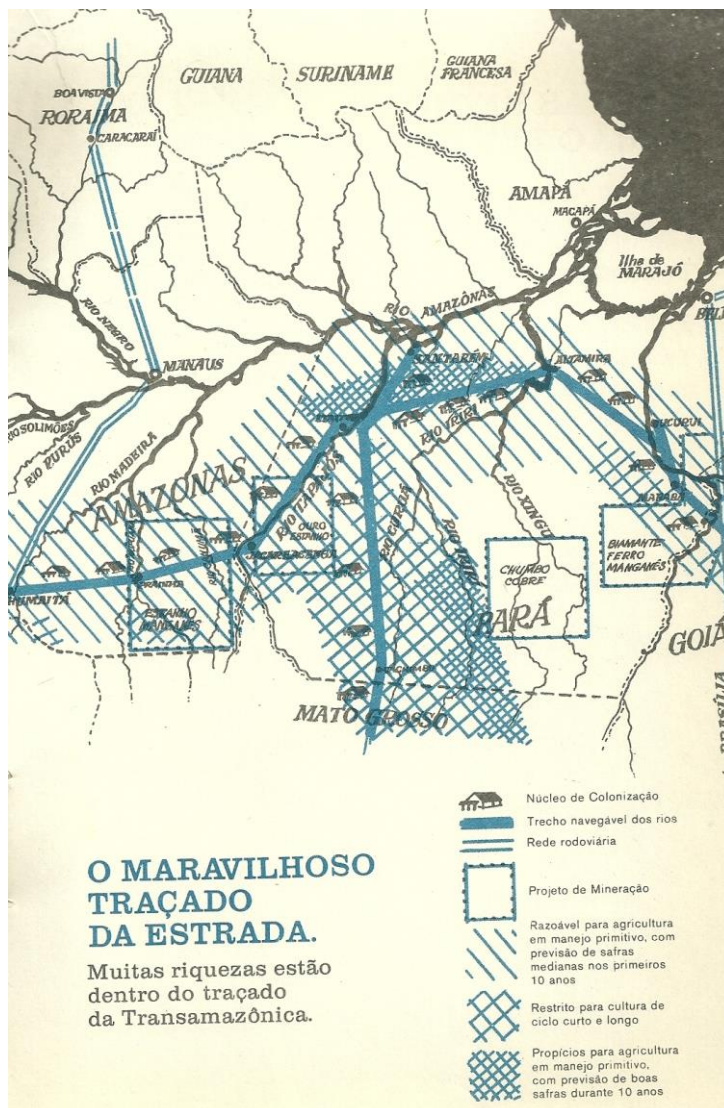


Figura 2: Traçado da BR 230, nos Estados do Amazonas e Pará. (MACEDO, [S/D]. 39p. il. color).

A ocupação das áreas destinadas a esse processo visava, segundo o presidente Emilio Garrastazu Médici em sua Mensagem: (...) *a imediata ocupação, como parte integrante do programa de reforma agrária que tanto preocupa o Govêrno, dos espaços vazios existentes, mediante o deslocamento, tècnicaamente ordenado, dos excedentes populacionais de áreas de escassa produtividade.* (1971, p. 35).

Declarações realizadas posteriormente pelo presidente da república em sua Mensagem ao Congresso Nacional em 1971 ressalta a intenção do Estado em ocupar as áreas adjacentes buscando o desenvolvimento e a segurança nacional de uma região detentoras de terras devolutas.

(...) dentro da política de ocupação e aproveitamento dos imensos espaços ainda não colocados convenientemente a serviço do interesse coletivo. O Programa de Integração Nacional, lançado em junho do ano passado, dá bem a medida do empenho que o Governo põe em tal política. Abrange a primeira etapa desse Programa a construção das Rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, assim como planos de colonização das áreas que lhe são adjacentes. Em desdobramento desse projeto, decidiu-se promover a desapropriação, por interesse social, para fins de reforma agrária e colonização, de extensa área de terras, cerca de 6.450.000 hectares, situados na região de Altamira, Estado do Pará, em ambas as faces da Transamazônica. Deliberou-se, ainda, declarar indispensáveis ao desenvolvimento e segurança nacionais as terras devolutas localizadas na faixa de cem quilômetros de largura, de cada lado do eixo das rodovias federais, já construídas, em construção ou em projeto, dentro dos limites da Amazônia Legal (...). (1971, p. 10-11)

No cenário em que as tomadas de políticas territoriais estavam sendo o marco do governo, a aplicação de projetos de desenvolvimento *intensivo extensivo do capitalismo na indústria e agricultura, transformou a Amazônia em fronteira do capitalismo brasileiro e estrangeiro. Provocou uma espécie de reintegração da Amazônia na economia capitalista*, e a diversificação da economia no setor da agropecuária, do extrativismo e da mineração. (IANNI 1979, p. 121).

A colonização foi realizada logo após a terraplanagem das estradas serem concluídas, assim Benchimol em sua argumentação afirma que o *complexo geopolítico de liberação e desenvolvimento* se constitui pela,

(...) criação de centro autônomos que interiorizem o desenvolvimento e promovam a conquista interna do espaço vazio continental já definido pela fronteira histórica da soberania nacional, cujo povoamento e ocupação econômica e humana fazem parte da grande estratégia geopolítica diplomática brasileira (...). (BENCHIMOL, 1977, p. 624).

Essas políticas de planejamento de uma malha rodoviária na Amazônia tinha o objetivo de criar um sistema de comunicações terrestre, o que é de nítido interesse geopolítico, algo interno que consolida o território⁹ na visão do professor Samuel Benchimol (1977, p. 625). Os objetivos humanos e os condicionantes das

⁹ O planejamento prospectivo do Brasil, inicialmente interno, para consolidar seu território, concretiza-se através da criação de um sistema de comunicações terrestres de nítido corte geopolítico. (BENCHIMOL, 1977, p. 628).

organizações humanas no espaço político e econômico se compreende num contexto,

(...) geopolítico, de modo a combinar a preservação dos interesses estratégicos nacionais com as motivações empresariais e individuais dos agentes produtivos, de caráter tático, bem como as manobras no campo de circulação e aproveitamento do espaço político no interesse da administração pública e privada e das populações,

se aplica a varias camada sociais e vários interesses se agregam com o geopolítico no qual Benchimol descreve assim:

A Amazônia e o Centro-Oeste passaram a ser objeto de um projeto político, como desdobramento da fronteira econômica que avança em direção ao norte e ao oeste, apoiando por organismos regionais de desenvolvimento que visam à integração social, econômica e cultural ao restante do país. Fazer a Amazônia tornou-se um imperativo social, político e militar, combinando ao mesmo tempo fatores e razões econômicas, de segurança nacional e de estratégia geopolítica do Poder Nacional. E não apenas para tirar partido de nossa grandeza territorial, mas para aproveitar a vocação da terra e do espaço vazio, dos recursos minerais, florestais e hídricos, e acolher os excedentes demográficos e as frentes pioneiras que se deslocam do nordeste, do planalto e do Centro-Sul. (BENCHIMOL, 1977, p. P 619).

As rodovias planejadas e implementadas segundo os discursos de revolver os empecilhos já citados, também favoreciam a circulação, abastecimento e ocupação nas fronteiras do Brasil, na qual se projetou a Perimetral Norte que se conecta com a Transamazônica pelas rodovias secundárias.

Fronteira

O problema do interior do Brasil estava associado, segundo o discurso militar do período, a sua conjuntura histórica, onde ocorreu um processo de ocupação e povoamento que se concentra numa faixa litorânea e torna-se mais rarefeita à medida que se caminha para o interior, *daí a coincidência entre os grandes vazios demográficos do Continente e as faixas de fronteira do Brasil, que faz divisas com quase todos os países da costa do Pacífico e todos do Atlântico Norte.* (ANDREAZZA, 1973, p. 24). Dessa forma a estrutura rodoviária planejada

para a região da Amazônia é visível na **figura 3**, onde buscava-se interligar as cidades fronteiriças e aquelas localizadas no âmago do território amazônico.



Figura 3. Traçado das rodovias na Amazônia. (ANDREAZZA, 1974, 154p. il).

A preocupação é apresentada pelo ex-ministro dos transportes Mario Andreazza como descreve à seguinte afirmação:

Em particular, a Amazônica legal brasileira é circundada por sete países limítrofes: a Guiana Francesa, o Suriname, a Guiana, a Venezuela, a Colômbia, o Peru e a Bolívia. As extensões dos limites com estes países somam mais de 10.000 quilômetros e correspondem a cerca de três quartos do total de nossas fronteiras. (ANDREAZZA, 1973. p. 24).

O binômio estabelecido sobre fronteira em dois leques, a política e econômica, estabelece que o primeiro faz parte da política segurança do território compreendido por uma vasta fronteira quase inacessível por terra, à interligação rodoviária com as cidades que faz fronteira com os países adjacentes propiciando a mobilidade das tropas e enquanto a segunda visa *respectivamente, um conteúdo econômico (o incessante movimento de mercadorias e bens em geral que circulam amplamente)*,(COSTA, 1992, p. 52).

A intenção em abastar as fronteiras do Brasil é protagonizada a partir da ocupação e colonização, utilizando várias ferramentas desde a abertura de estradas que tem uma importância, segundo Andreazza, *(...) no sentido da ocupação e*

nacionalização de nossas áreas fronteiriças, quer seja para articulação da rede rodoviária brasileira com os sistemas de transporte das nações vizinhas (1973, p. 24), até políticas utilizadas pelo INCRA, que teve como principal eixo para a colonização a rodovia Transamazônica. (VELHO, 2009, p. 198).

O objetivo era tornar a fronteira segura à coletividade do Estado, e estabelecer atividades como a construção de estradas e a canalização de recursos para o enriquecimento de regiões pouco desenvolvidas. (MARTIN, 1998, P 51).

A construção de uma malha rodoviária não só iria assentar moradores ao longo das estradas, ou desenvolver a região, mas também provocaria uma maior vigilância nas fronteiras entre o Brasil e os países da América do Sul. A realidade em que se vivenciava no início dos anos 70, é descrito por Macedo ([S/D], p. 36), da seguinte forma:

Existe, ainda, o problema de nossas fronteiras. Fazemos limites com vários países sul-americanos, como todos sabem. E, só abrir o mapa, olhar lá em cima, no lado do oeste, e ver os nomes dos países. Pois muito bem, 77% dessas fronteiras são praticamente inacessíveis. Por incrível que pareça, é verdade.

As obras de construção da BR 230 propiciaram a mudança nas cidades em que foram entrecortadas pela rodovia. De início sofreu uma intensa mudança, pois passou a circular um número cada vez maior de pessoas e mercadorias, depois a colonização das terras e a exploração mineral contribuíram neste sentido. *Estas localidades como Altamira, Itaituba, Humaitá e outras tiveram sua feição completamente modificada, demonstrando terem tomado consciência da sua integração ao País.* (ANDREAZZA, 1973, p. 48).

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

A geopolítica estabelecida na Amazônia durante o regime militar visava atender algumas diretrizes, passando deter um controle e domínio sobre o território fazendo com que houvesse circulação de pessoas, tropas, mercadorias e o mais importante à sociedade civil, a ligação das cidades isoladas.

Entretanto acreditava-se que rodovia Transamazônica proporcionaria um desenvolvimento promovido pela execução de políticas voltadas a colonização de

terras e de exploração mineral, contudo em um curto prazo de tempo milhares de pessoas passaram habitar a região amazônica e neste ponto coloca em prática um dos pontos principais do projeto de colonização que era povoar o dito “vazio demográfico”.

Cito novamente os discursos elaborados para justificar tal feito, um destinado à população brasileira principalmente do nordeste e aquele voltado ao interesse do Estado visando o binômio da economia e segurança para tornar o país, uma grande potência.

Porém toda a estrutura e o planejamento pensado por Golbery do Couto e Silva e implementada em parte pelo ex-ministro dos transportes Mario Andreazza foram medidas realizadas numa ótica de segurança nacional, mas atualmente esta estrutura encontra-se deteriorada, rodovia em alguns trechos intrafegáveis em alguns meses do ano, moradores que vivem de forma dependente da mesma e a rodovia proporcionou a devastação de vários quilômetros quadrados de floresta.

REFERÊNCIAS:

ANDREAZZA, Mario David. 1974. **Perspectiva para os transportes**. Ministério dos Transportes – Secretaria Geral. Rio de Janeiro. 2v.

_____. 1973. **Sistema Viário da Amazônia**. Gráfica DNER.

BENCHIMOL, Samuel. 1977. **Amazônia um pouco-antes e além-depois**. Manaus: Umberto Calderado. p 522-674

COSTA, Wanderley Messias da. 1992. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: Edusp HUCITEC.

_____. 1996. **O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil**. São Paulo: Contexto. EDUSP.

GOMES. Flavio Alcaraz. 1972. **Transamazônica a redescoberta do Brasil**. Editado sob os auspícios de Springer Admiral. Livraria Cultura Editora, São Paulo.

HUMMERSTONE, Robert G. **Seleções do Readers Digest: O melhor das melhores revistas e livros**. Portugal: S.A.R.L, Fevereiro de 1973. Tomo IV, n.º 21. p. 5-11.

IANNI, Octavio. 1979. **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia**. Petrópolis: Vozes. Rio de Janeiro.

MACEDO, Sérgio D. T. (S/D) **Transamazônica integração-redenção do norte**. Record Cultural. Rio de Janeiro.

MARTIN, André Roberto. 1998. **Fronteiras e Nações**. 4.ed. São Paulo: Contexto.

MATTOS, Meira. 1980. **Uma Geopolítica Pan-Amazônica**. Editora PIBEX biblioteca do exército. Rio de Janeiro.

MÉDICE, Emilio Garrastazu. **Mensagem ao Congresso Nacional**. Em 31 de março de 1970.

_____. _____. Em 31 de março de 1971.

MIYAMOTO, Shiguenoli. 1995. **Geopolítica e poder no Brasil**. São Paulo: Papirus.

SILVA, Golbery do Couto e. 1981. **Conjuntura Política Nacional: O Poder Executivo & Geopolítica do Brasil**. 2.ed. Rio de Janeiro: José Olympio.

VEJA. São Paulo: Editora Abril, n. 93, 17, jun. 1970. p 36-38

_____. n. 109, 07, out. 1970. p. 24-25

_____. n. 110, 14, out. 1970. p. 19 2 1 e 54-64.

VELHO, Otávio Guilherme. 2009. **Capitalismo autoritarismo e campesinato**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisa Sociais.