

A AMAZÔNIA ENTRE OS ANOS 1964 A 1970: APONTAMENTOS SOBRE AS PRIMEIRAS INTERVENÇÕES DO AUTORITARISMO

Rozana Correa Santos
Socióloga e Mestranda em Sociedade e Cultura na Amazônia – UFAM
E-mail: rozana-santos-@outlook.com

Odenei de Souza Ribeiro
Sociólogo e Doutor em Sociedade e Cultura na Amazônia – UFAM
E-mail: ribeiroode@hotmail.com

RESUMO

O presente artigo apresenta as primeiras intervenções do Estado Nacional na região amazônica durante o período 1964-1970. Tecemos considerações a respeito de instrumentos que o governo autoritário utilizou de acordo com a lógica de integração nacional, segurança e desenvolvimento. *Operação Amazônia*, BASA, SUDAM, Zona Franca de Manaus, rodovias BR-174 (Manaus-Boa Vista), BR-319 (Manaus-Porto Velho), BR-230 (Transamazônica) e a BR-163 (Cuiabá-Santarém) ao nosso ver, representam as estratégias política e econômica postas em prática pela Ditadura Civil Militar na Amazônia.

Palavras-chaves: Amazônia; Ditadura Civil Militar; Integração Nacional; Intervenção.

ABSTRACT

This article presents the first interventions of the National State in the Amazon region during the period 1964-1970. We make considerations about instruments that the authoritarian government used according to the logic of national integration, security and development. Operation Amazônia, BASA, SUDAM, Manaus Free Trade Zone, highways BR-174 (Manaus-Boa Vista), BR-319 (Manaus-Porto Velho), BR-230 (Transamazônica) and BR-163 (Cuiabá-Santarém) to in our view, they represent the political and economic strategies put into practice by the Civil-Military Dictatorship in the Amazon.

Keywords: Amazon; Civil Military Dictatorship; National Integration; Intervention.

1 INTRODUÇÃO

O golpe de 1964 desencadeou várias transformações na região amazônica. O governo federal lança mão de uma série de políticas para a Amazônia, considerada a época como um “vazio demográfico”. São elaboradas estratégias governamentais, sob justificativa de levar a termo segurança, desenvolvimento econômico e integração nacional. Os primeiros seis anos do regime militar já refletem como a região norte é tomada na agenda política nacional, tendo em vista as intervenções da esfera federal no território. Nosso intuito aqui é pontuar a respeito dessas ações executadas.

O artigo está dividido em cinco sessões. Na primeira sessão falamos da Operação Amazônia e sua relevância para a compreensão da intervenção federal na região norte. Na segunda etapa abordamos dois órgãos regionais – BASA e SUDAM. Assinalamos o papel elementar dessas instituições na execução política implementadas na Amazônia, com incentivo e estímulo a projetos de desenvolvimento. Em um terceiro momento nos ocupamos em analisar a Zona Franca de Manaus e os argumentos utilizados para a

implantação, bem como os fatores regionais, nacional e global implicados nesse processo. Na quarta sessão nos dedicamos a discutir duas estradas construídas na década de 1960 – a BR-174 (Manaus-Boa Vista) e a BR-319 (Manaus- Porto Velho). Essas estradas eram consideradas estratégicas, justificadas em virtude de segurança nacional e desenvolvimento econômico. Na última etapa do artigo discorreremos sobre o Programa Integração – PIN. Esse projeto teve como objetivo construção das estradas Transamazônica e Cuiabá-Santarém, sob justificativa de desenvolvimento econômica e integração nacional.

2 OBJETIVOS E MÉTODOS DE ESTUDO

A metodologia utilizada para a elaboração desse artigo foi a pesquisa bibliográfica. Adotamos como recorte temporal os anos de 1964 a 1970. Dialogamos com autores como Ianni (1979), Cardoso e Muller (2008[1977]), Oliveira (1988), Becker (1990), entre outros. Além disso, utilizamos imagens para enriquecer nossa pesquisa. Nosso objetivo é mostrar as primeiras ações do regime militar na Amazônia e como ela é inserida na lógica de desenvolvimento econômico e como o planejamento governamental materializa-se formas de intervenções no território amazônico.

3 A OPERAÇÃO AMAZÔNIA

A *Operação Amazônia* foi uma reunião de medidas, projetos e decretos implementados na região norte, tendo como justificativa solucionar o desnível regional, ou seja, minimizar ou eliminar o atraso econômico na Amazônia, levando a termo desenvolvimento, bem como sua inserção na economia nacional. De acordo com Araújo (1985) a origem da *Operação Amazônia* remonta a um discurso de Humberto Castello Branco em 1965, em que o então presidente veio a tecer comentários a respeito do desenvolvimento regional bem como o planejamento, e a contribuição da iniciativa privada nesse processo (ARAÚJO, 1985). A mesma autora explana que tal discurso objetivava alicerçar as ações que o governo autoritário iria executar na região. Tais ações estavam dispostas em quatro anteprojetos: “transformação da SPVEAⁱ em SUDAMⁱⁱ 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).

No seguinte ano (1966) as *leis básicas* da *Operação Amazônia* foram instituídas

(ARAÚJO, 1985, p. 130), são elas: Lei nº 5.122 de 28/9/1966 (transformação do BCB em BASA); Lei nº 5.173 de 27/10/1966 (2º PVEAⁱⁱⁱ, 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 a borracha). Para a autora “Estava legitimada a intervenção do Estado na Amazônia” e a partir desse momento ocorre “uma profunda modificação na orientação do Governo para a Região” (ARAÚJO, 1985, p. 133):

[...]Se fosse possível estabelecer um marco que tornasse visível o momento da “integração da Amazônia”- estabelecendo o instante de sua “captura” pelo capital monopolista, com a mediação do Estado - este marco, certamente, seria a “Operação Amazônia”.

Os argumentos para a “integração” da Amazônia iam desde o vazio demográfico à cobiça estrangeira, passando pela segurança das muitas fronteiras da região e pela proposta de interesses alienígenas no sentido de sua internacionalização. (ARAÚJO, 1985, p.129)

Em dezembro de 1966 a *Operação Amazônia* foi lançada pelo presidente Castello Branco na cidade de Manaus, em evento de abertura da I Reunião de Incentivos ao Desenvolvimento da Amazônia - I RIDA. Posteriormente a abertura do evento no Teatro Amazonas, foi realizada uma viagem de barco no Navio Rosa da Fonseca durante nove dias no mês de dezembro de 1966, em que estavam presentes os governadores da região, empresários do sudeste, principalmente de São Paulo, ministros, técnicos de órgãos federais. Oliveira (1988) enfatiza sobre a I RIDA, que “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). Para Araújo (1985) “Na verdade toda a solenidade que foi revestida serviu para, efetivamente, “abrir” a região ao capitalismo monopolista” (p. 139). Esse evento ficou selado pela “Declaração da Amazônia”:

[...] CONSIDERANDO: que a Amazônia constitui ainda em nossos dias, considerada no seu conjunto, **um dos maiores espaços desertos do mundo** e um desafio à nossa capacidade realizadora;

Que a Amazônia, com seus cinco milhões de quilômetros, quadrados correspondentes à cerca de sessenta por cento do território brasileiro, está a exigir a criação de condições para o seu povoamento;

Que, na hora presente, a ocupação e o racional aproveitamento desse

espaço vazio, pelo Brasil, é um imperativo da própria segurança nacional;

Que as grandes **distâncias que isolam seus núcleos humanos**, e a separam dos centros políticos e econômicos dos Pais, constituem um repto à determinação nacional de efetivamente ocupar o grande território, e aproveitar sua potencialidade econômica igualmente grande; (...)

DECLARAM

a. Sua adesão às recomendações da I Reunião de Incentivos ao Desenvolvimento da Amazônia;

b. Sua determinação de conjugar esforços, recursos e atividade de trabalho no sentido de promover a **completa integração sócio-econômica da Amazônia ao Brasil**;

c. Sua convicção de que a "Operação Amazônia" ora iniciada prosseguirá no tempo e com os meios necessários até atingir a completa consecução dos objetivos que a inspiram;

d. Seu compromisso de mobilizar todas as forças vivas da Nação visando atrair para a Amazônia empreendimentos de qualquer natureza indispensáveis ao seu desenvolvimento;

e. Sua aceitação, enfim, ao desafio lançado e a resposta da sua presença para que a Amazônia contribua através de sua perfeita e adequada incorporação à sociedade brasileira sob a sua soberania inalienável, para a solução dos grandes problemas da Humanidade.

(...)

Belém, 11 de dezembro de 1966

(Folha de São Paulo, 16/4/67, p. 23 apud OLIVEIRA, 1988, p.33. [grifos nossos])

Diante do exposto é possível identificar a relevância da *Operação Amazônia* para o entendimento do processo de intervenção federal na região, ou seja, é o princípio para compreendermos a lógica desenvolvimentista militar em relação a Amazônia, já que a partir desse momento os projetos são levados a termo e a cabo uma série de projetos, estratégias, planos e decretos de leis executados na região com vistas a sua inserção no projeto nacional de desenvolvimento assim como sua integração.

4 REESTRUTURAÇÃO DE ÓRGÃOS: BASA E SUDAM

O Banco da Amazônia S/A (BASA)^{iv}, foi criado pela Lei nº 5.122 de 28 de setembro de 1966 (BRASIL, 1966), com objetivo de fomentar o desenvolvimento econômico da região amazônica, e veio a exercer um papel importante quanto a atuação do governo federal na região amazônica. Desempenha um papel elementar na política desenvolvimento executada pelo Governo Federal. É encarregado de ser o agente financeiro e depositário dos recursos oriundos dos incentivos fiscais. A instituição de fomento regional era encarregada de atuarnas áreas de investimentos, crédito geral e assistência técnica vindo a representar um instrumento do Poder Público Federal na execução do desenvolvimento regional da Amazônia. Inicialmente tinha como tarefa exclusiva as operações finais de compra e venda de borracha, no entanto, a partir de novas configurações do governo federal, as atribuições do Banco foram ampliadas, e a borracha ficou em segundo plano. O crédito a médio e longo prazo a outros setores, como agropecuária e indústria ganharam destaque. Porém, as atividades extrativistas continuaram a serem assistidas.

A reestruturação da instituição financeira criada na década de 1940 fazia parte da novalógica de atuação do governo federal na região. Oliveira (1988) assevera que o BASA veio a representar um dispositivo proeminente na atuação do governo federal, isto é, tornou-se o “o agente financeiro do sistema” (OLIVEIRA, 1988, p. 36). Também era depositário do FIDAM (Fundo para Investimentos Privados no Desenvolvimento da Amazônia) e cabia ao BASA a aplicação, segundo as normas estabelecidas pela SUDAM, mediante repasse ou refinanciamento à outras instituições financeiras (BRASIL, 1966).

Em 27 de outubro de 1966 pela Lei nº5.173 (BRASIL, 1966), é extinta a SPVEA e criada a SUDAM, esta última tinha como propósito o planejamento, a coordenação, e a execução da política do governo federal para a Amazônia, que tinha como objetivo o desenvolvimento regional. A SUDAM visava promover e controlar as ações do governo federal na região. Dentre as competências da autarquia vinculada ao Ministério do Interior, com sede e foro em Belém, destaca-se recomendar as prioridades relacionadas á execução dos planos e projetos de desenvolvimento regional,

compatibilizar os projetos e orçamentos plurianual com os Planos Nacionais, acompanhar e fiscalizar os planos e projetos que constam nos planos plurianuais e orçamento. (BRASIL, 1966) Tinha como responsabilidade a elaboração do segundo Plano de Valorização Econômica da Amazônia (PVEA), que também constava na Lei nº 5.173. O objetivo do PVEA objetivo era “promover o desenvolvimento autosustentado da economia e o bem-estar social da região amazônica, de forma harmônica e integrada na economia nacional” (BRASIL, 1966, art. 3º). O BASA também contribuía com a elaboração do PVEA. Cardoso e Müller (2008 [1977]) evidenciam a diferença entre o PVEA de 1953 e o de 1966: no primeiro preza pela associação entre o capital estatal e o privado nacional; já o último estimula tanto o capital nacional quanto o estrangeiro. Isso explicita já uma mudança no modelo de desenvolvimento aplicado à região.

Berta Becker (1990) fala respeito da aprovação de um grande número de projetos que a SUDAM aprovou entre os anos de 1966 a 1985, precisamente 590 projetos, sua maioria próxima a rodovia BR-153 (Belém-Brasília), como mostra a seguinte imagem:

I - Projetos aprovados pela SUDAM entre 1966 a 1985



Fonte: MINTER/SUDAM apud BECKER 1990

Embora os primeiros projetos agropecuários implantados na Amazônia datem do ano de 1966, é a partir de 1970 que essa atividade toma ímpeto e consolida-se econômica e politicamente. O governo federal passa a estimular a instalação de

empresas agropecuárias principalmente quanto ao fornecimento de incentivos fiscais. Como resultado ocorre o aumento da concentração de terras por parte de grupos econômicos nacionais e estrangeiros com sede no sudeste, principalmente no estado de São Paulo. Além disso, o desmatamento em grades magnitudes e em ritmo acelerado são outros fatores desencadeados (BECKER, 1990, p. 26).

A atuação do BASA e da SUDAM, bem como suas constituições estavam em consonância com a lógica e estratégia governamental da Ditadura Civil Militar. Para Octávio Ianni (1979) o BASA e a SUDAM foram os órgãos governamentais basilares “para a formulação de diagnósticos e adoção de medidas econômicas para o desenvolvimento do capitalismo na Amazônia” (IANNI, 1979, p. 37).

5 A ZONA FRANCA DE MANAUS (ZFM)

Criada em 1957 como Porto Livre (BRASIL 1957), o projeto Zona Franca de Manaus é ampliado e reformulado pelo Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967 (BRASIL 1967) que estabelecia incentivos fiscais por 30 anos para a implantação de empresas dos ramos industrial, comercial e agropecuário na região. O objetivo era promover o desenvolvimento bem como a manutenção da integridade territorial da Amazônia Ocidental (Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima). Os trabalhos para infraestrutura como energia, esgoto, rede elétrica, água e malha viária começaram no final de 1969. O ano de 1972 é o momento chave do setor industrial com a implantação do Distrito Industrial de Manaus, ocorre a implantação da primeira indústria, a Companhia Industrial Amazonense (CIA), que tinha como foco a produção de estanho. Em seguida veio a Springer, voltada para a produção de ar condicionado (SUFRAMA, 2015).

II - Imagem da pedra fundamental do Distrito Industrial (1968)



Fonte: SUFRAMA (2015)

O modelo Zona Franca já existia e existe em vários países. De acordo com Nice Araújo (1985) zonas francas “são espaços industriais enclavados, onde empresas multinacionais podem importar livremente matérias primas ou produtos semi-acabados para processá-los e reexportar” (ARAÚJO, 1985, p. 25). A Zona Franca de Manaus foi justificada como o modelo de desenvolvimento econômico regional que visava a integração econômica e a ocupação humana da região. A Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) foi a autarquia criada para administrar, bem como promover o desenvolvimento através de incentivos fiscais à iniciativa privada (ARAÚJO, 1985; BRASIL, 1967).

As multinacionais são produto da expansão do capitalismo mundial. As primeiras surgiram nos Estados Unidos. São resultados da internacionalização do capital. Objetivam sempre expandir seus negócios e o seu espaço, além disso, visa ganhos globais. Os argumentos favoráveis a ela dizem respeito a geração de empregos, geração de divisas, ganhos tecnológicos, reflexo positivo na economia nacional entre

outros (ARAÚJO, 1985).

Em artigo de 2005 Seráfico e Seráfico argumentam que a Zona Franca de Manaus é mais um capítulo da *Operação Amazônia*, a implementação teve como justificativa a ocupação de uma região supostamente despovoada,

Admitida a hipótese de que a Zona Franca de Manaus é um momento do vasto exercício de 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 e SERÁFICO, 2005, p. 105).

Deve-se discorrer as razões pelas quais Manaus foi escolhida como o pólo industrial. Em primeiro lugar, já havia um projeto de 1957, uma área de Porto Livre, a lei de criação da Zona Franca de Manaus foi ampliada e reformulada. Segundo, havia proximidade com outras zonas francas já existentes na América Latina: Colômbia, Peru, Panamá, etc. Isso contribuiria para a melhor troca e escoamento da produção. Em terceiro lugar, era interessante pro governo federal ocupação e desenvolvimento na Amazônia Ocidental, isto é, estava de acordo com os ideais de segurança nacional (ARAÚJO, 1985) (SERÁFICO; SERÁFICO 2005).

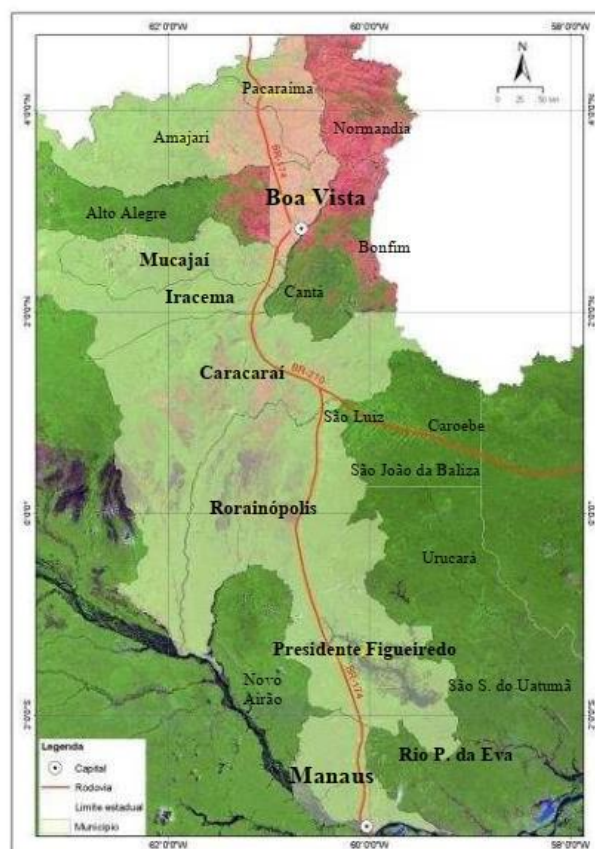
No período de junho a dezembro de 1967 há um *boom* comercial em Manaus. Após a divulgação da Zona Franca de Manaus, comerciantes de vários lugares, até de outros países se instalaram na cidade. Nesse período são abertas 116 lojas, a maioria importadoras/exportadoras. Em 1968 começam os estudos para a construção do aeroporto Eduardo Gomes, em 1969 transfere-se o Comando Militar da Amazônia (CMA) de Belém para Manaus (ARAÚJO, 1985).

No que se refere aos incentivos fiscais, as empresas tinham que ter seus projetos aprovados em 3 instancias: SUDAM, SUFRAMA e Governo do Estado do Amazonas. A justificativa para os incentivos fiscais seria a eliminação das desigualdades regionais. Os incentivos fiscais eram concedidos pela SUDAM, SUFRAMA, Governo do Estado e Município. Os incentivos fiscais concedidos pela SUFRAMA às empresas que desejavam se instalar na ZFM diziam respeito à: Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto de Importação (II), Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), Imposto sobre Exportação (IEX), Programa de Exportação (PROEX), Distrito Industrial (ARAÚJO 1985).

6 AS ESTRADAS BR-174 (MANAUS-BOA VISTA) E BR-319 (MANAUS-PORTO VELHO)

De acordo com Carvalho (1982) desde o século XIX havia o interesse em construir uma ligação terrestre entre Manaus e Boa Vista. No entanto, esse projeto só foi concretizado entre os anos 1968 a 1977 quando da construção BR-174. Até 1970 a estrada era responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem – DNER. Posteriormente ficou a cargo do 6º Batalhão de Engenharia de Construção Batalhão Simón Bolívar - 6ºBEC sendo inaugurada em 1977 (6º BEC 2019) (CARVALHO, 1982).

III - Mapa da estrada BR-174



Fonte: RODRIGUES 2011

Na época a construção da estrada teve como justificativa a segurança das fronteiras, a conexão internacional que a estrada oportunizaria e o escoamento da produção dos produtos da Zona Franca de Manaus (RODRIGUES, 2011). Todavia a

obra ficou marcada pelos conflitos entre o Exército e o povo indígena Waimiri Atroari.

IV - Aldeia Taquari, abandonada pelos Waimiri Atroari



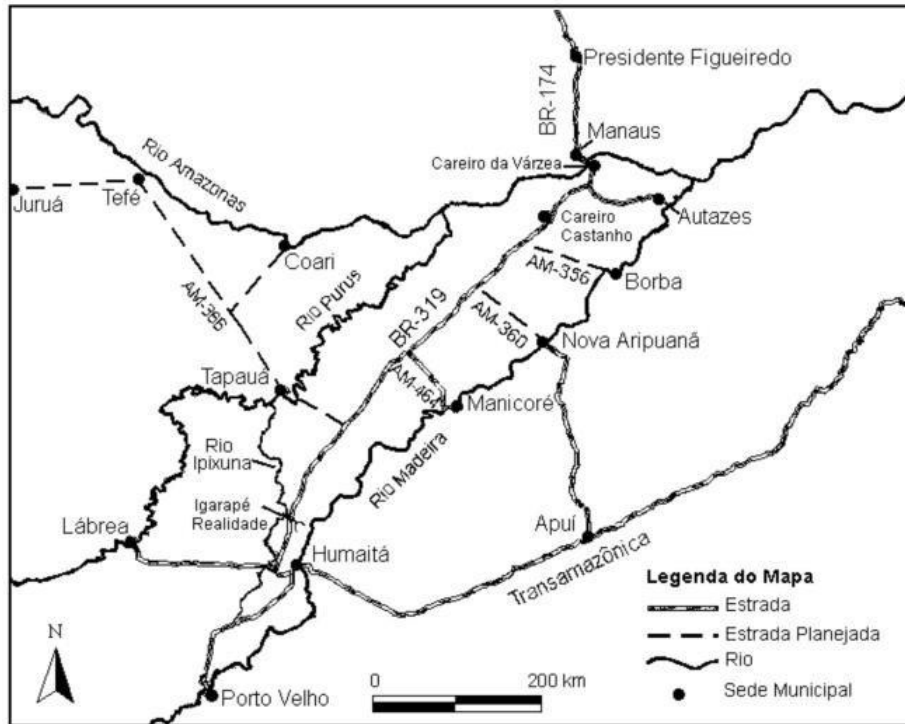
Fonte: Porfírio de Carvalho

Da família linguística caribe, os Waimiri Atroari habitam na região norte do estado do Amazonas e sul de Roraima. A passagem da estrada BR-174 dentro de seu território durante a década de 1970 foi um momento trágico, permeado por violência e quase extermínio da etnia (BAINES 1993); (CARVALHO, 2001).

A construção da estrada entre Manaus e Boa Vista era justificada por aspectos econômicos, nacionais, internacionais e regionais. Além disso, a segurança nacional e o guarnimento das fronteiras eram fatores que permeavam o governo da época, onde o “isolamento” amazônico era considerado perigoso.

Além da ligação terrestre com Roraima, o Amazonas também foi conectado com o estado de Rondônia através da BR-319. A construção dessa rodovia remonta ao governo JK, quando este solicitou dois estudos visando identificar a viabilidade de uma ligação terrestre entre Manaus e Porto Velho. O projeto em questão foi retomado em 1968 e começou a ser realizado pelo diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas - DER/AM, Mauro Carijó (Correio da Manhã 1968, p. 14). A empresa responsável pela obra foi a Andrade Gutierrez, tendo duas frentes de trabalho, uma de Manaus e outra de Porto Velho.

V – Mapa da BR-319



Fonte: FEARSIDE; GRAÇA, 2009

Marcelo Rodrigues ao analisar a rodovia BR-319 nos traz informações relevantes. O autor diz que a rodovia Porto Velho-Manaus é mais um capítulo do rodoviarismo brasileiro. Planejada, construída e asfaltada, a estrada entre 1968 e 1973, tal empreendimento de acordo com a 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

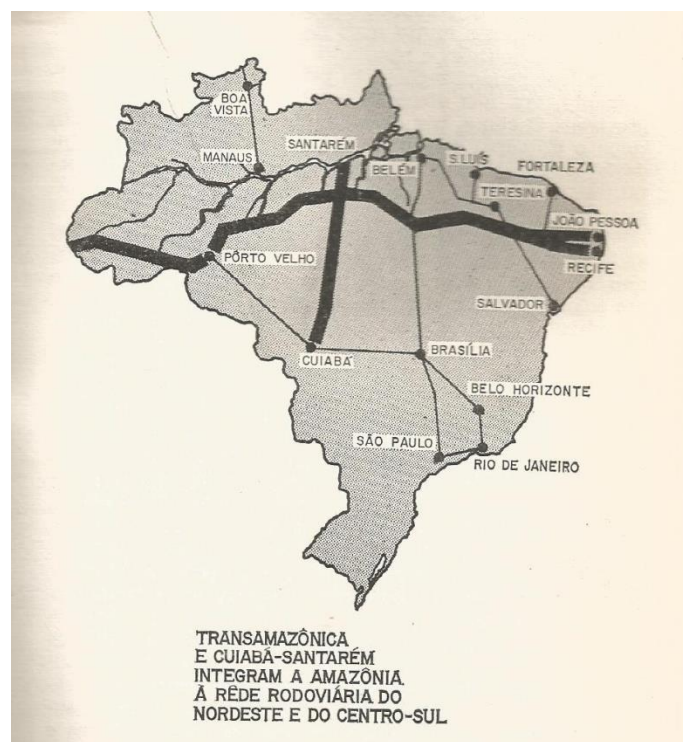
2013, p. 110).

De acordo com Rodrigues (2013) a construção da BR-319 era parte “de um projeto de integração geografia e de dinamização da economia regional” (p. 113). A integração nacional era justificativa, e também o entendimento de que a ZFM proporcionaria um grande fluxo e mercadorias e conseqüentemente um grande tráfego (p. 114). Portanto, o contexto do surgimento da BR-319 é bastante visível, a estrada fazia parte de um grande projeto de integração geográfica e de dinamização da economia regional (p. 113). No que se refere ao militarismo desenvolvimentista “lógica de integração (o PIN) a estrada é fundamental senão o único meio de alcançar este objetivo.

7 O PROJETO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL (PIN)

O Programa de Integração Nacional - PIN, instituído pelo Decreto-lei nº1.106 de 16 de junho de 1970 (BRASIL 1970) tinha como objetivo promover a integração e o desenvolvimento econômico do Nordeste e do Norte. A primeira etapa mandava a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém. Como podemos ver no mapa:

VI – Mapa do Programa de Integração Nacional



Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1970

Em relatório de outubro 1970, o Ministério dos Transportes pondera que o governo federal com o intuito de “acelerar o processo do seu desenvolvimento econômico e social, pela utilização racional e adequada de suas terras e dos seus potenciais” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1970, p. 383). Há vários instrumentos para tal objetivo, e os dois grandes projetos – estradas Transamazônica e Cuiabá-Santarém – ganham ênfase. O projeto da rodovia Transamazônica consistia em 5.000 km, partindo do Nordeste, na cidade de João Pessoa, no Atlântico e chegaria até o oceano Pacífico, ao Peru. Já a Cuiabá-Santarém em partir do centro do Brasil até chegar à floresta amazônica.

Sobre os motivos para a construção das rodovias, destaca-se: 1) Amazônia como “vazio demográfico”, porém com grande potencial econômico, 2) excedente populacional do Nordeste com 3) a ideia de que as estradas de rodagem são agentes econômico de impulsão ao desenvolvimento (p. 394). Os projetos em questão estavam relacionados a lógica do governo militar, tendo em vista uma estratégia política e econômica a “decisão do Brasil de conquistar e colonizar a Amazônia” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1970, p. 388). É necessário ressaltar que as estradas estavam associadas a outros projetos que viriam a ser executados algum tempo depois, e outros em consonância (p. 389).

Otávio Ianni (1979) discorrendo sobre a rodovia Transamazônica nos leva a compreender o processo de modernização capitalista imposta e levada a cabo pela Ditadura Civil Militar. A construção da Transamazônica representava duas questões: terra e segurança interna. No que se refere à colonização foi destinado à margem esquerda e direita das rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica, com extensão de 10 quilômetros de cada lado. O INCRA teve um papel chave para implementação da política de colonização, visto que os lotes na maioria das vezes eram vendidos pelo mesmo, também a regularização fundiária era atribuição da autarquia em questão.

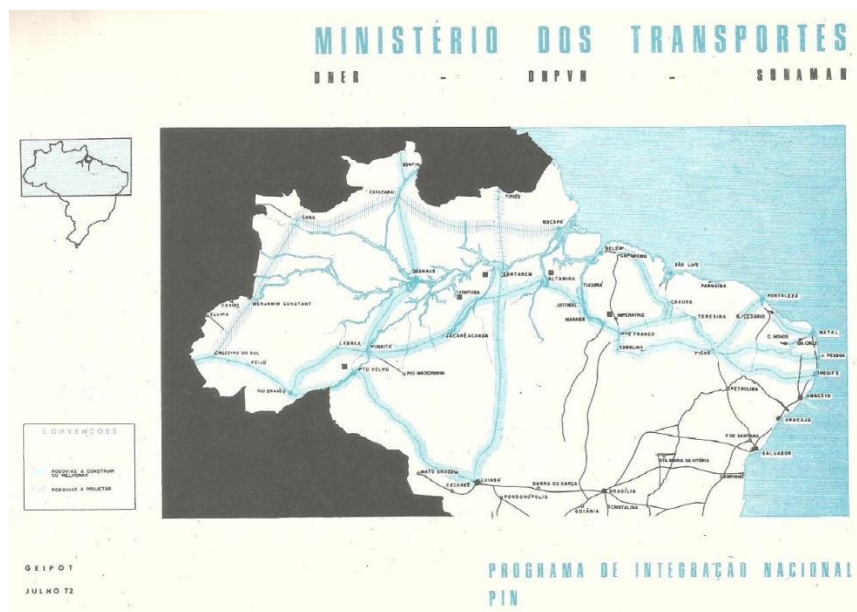
Política de colonização oficial tem ênfase entre 1970-1973 e a principal área de colonização oficial foi a Transamazônica como objetivo povoamento e segurança nacional reduzindo as tensões do Nordeste e povoando as terras do sem fim na Amazônia as margens da Transamazônica. Nesse período, são disseminados os slogans governamentais *Integrar para não entregar* e *Amazônia: terras sem homens para homens sem terra* (IANNI 1979); (OLIVEIRA 1988).

A Transamazônica foi representada como símbolo nacional, como o grande projeto de integração da Amazônia bem como a expansão do capitalismo na Amazônia. O governo utiliza o exército de reserva de trabalho nordestino para ocupar a “fronteira” amazônica. Além disso, significou a expansão capitalista para o interior da região (IANNI, 1979).

Posteriormente outras estradas foram incorporadas como a BR- 165 (Fronteira c/ Suriname-Tiriós-Santarém-Cuiabá); BR-174 (Manaus-Divisa AM/RR-Fronteira Venezuela); BR-319 (Manaus-Porto Velho); BRs 364 (Porto Velho-Cuiabá), BR-236 (Cuiabá-Fronteira Peru); BRs 406 e 317 (Rio Branco-Lábrea-Humaitá – Transamazônica); BR-401 (Boa Vista- Fronteira Guiana) (ANDREAZZA, 1972, p. 15,16), BR-210 (Perimetral Norte) (Macapá (AP).

- Caracaráí (RR) – Mitu) e a BR-307 (Cucuí – Içana-Benjamin Constant-Cruzeiro do Sul, abrangendo seu prolongamento da BR-165 (Santarém-Suriname) (ANDREAZZA, 1972). Podemos observar no mapa a seguir:

VII – Ampliação do Programa de Integração Nacional



Fonte: ANDREAZZA, 1972

Cardoso e Muller (2008) dizem que a política rodoviária também foi um dos instrumentos que utilizados na região, ao lado de incentivos fiscais, colonização e projetos industriais. A preocupação em ocupar “vazios territoriais” e “demográficos”, e a transferência do excedente populacional pobre do nordeste e a integração nacional permeava a decisão de construir estradas na Amazônia. Francisco de Oliveira (1994)

chama as ações do Estado Nacional na região amazônica de *intervenção-reconquista*, e nesse contexto, as estradas eram uma condição necessária.

Podemos perceber que a construção de estradas na Amazônia expressa o modelo de intervenção na região. As rodovias assumem particularidades frente aos demais instrumentos que o poder público. A política de transportes inserida na lógica governamental representa a estratégia de apropriação do território. As estradas também precedem ou são construídas em simultaneamente a instalação de projetos industriais, agropecuários ou minerais nos seus arredores.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A importância de elaborar um resgate histórico reside no fato de compreender os interesses estratégicos e a posição-chave da Amazônia representou para o governo autoritário. Isolamento, “vazio demográfico”, atraso econômico eram categorias explicitadas em torno das intervenções do Estado Nacional na Amazônia durante os anos do regime militar. Questões econômicas, políticas e militares permearam as discursividades em torno do acesso às fronteiras e ao interior.

Foi possível identificar os usos que o Estado Nacional propõe para a Amazônia nos primeiros anos do regime militar. O planejamento governamental prezava pela apropriação do território, integração nacional, segurança e desenvolvimento. A intervenção federal na região materializa-se em formas de grandes projetos de infraestrutura e órgãos governamentais.

A *Operação Amazônia* demonstra como a Amazônia é inserida no debate nacional. O BASA, a SUDAM e a Zona Franca de Manaus são instrumentos criados para levar a termo estratégias governamentais de desenvolvimento regional. As rodovias BR-174 (Manaus-Boa Vista), a BR-319 (Manaus-Porto Velho), a BR-230 (Transamazônica) e a BR-163 (Cuiabá- Santarém) são obras pensadas sob a justificativa segurança, desenvolvimento econômico e integração nacional.

A Amazônia como área estratégica, é tomada no projeto de desenvolvimento econômico nacional. As intervenções proporcionaram transformações espaciais, surgimentos de cidades, aumento populacional, conflitos no campo, exploração desenfreada dos recursos naturais, crimes contra populações tradicionais, desmatamento entre outros.

As estradas assumem um papel preponderante. Transversais ou longitudinais, elas cortam a floresta e não são construídas aleatoriamente. As rodovias proporcionam

acesso a recursos naturais, deslocamentos e escoamento da produção. Além disso, o maior acesso à floresta tem relação direta com o aumento do desmatamento. Esse é um dos maiores problemas ambientais da atualidade. Ele tem consequências a nível global.

Portanto, é preciso repensar as formas de intervenção e as estratégias política e econômica que o Estado Nacional executa na Amazônia.

Notas

ⁱ Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, foi criada em 1953 (BRASIL, 1953). Foi um importante órgão de planejamento regional e significou um instrumento importante da intervenção federal na região amazônica (REIS 2001 [1966]); (CARDOSO; MÜLLER, 2008 [1977]); Ribeiro (2015).

ⁱⁱ Superintendência do Desenvolvimento Amazônia, criada em 1966, substituindo a SPVEA (BRASIL, 1966).

ⁱⁱⁱ Plano de Valorização Econômica da Amazônia. O primeiro foi em 1953 (BRASIL, 1953)

^{iv} É criado pelo Decreto-Lei nº 4.451 de julho de 1942 (BRASIL, 1942) o Banco de Crédito da Borracha (BCB). A criação de tal instituição financeira tinha ligação com situação política e econômica em que o Brasil e o mundo encontravam-se, e os *Acordos de Washington* e a Segunda Guerra Mundial. Naquele período, o objetivo do BCB era revigorar os seringais nativos e contribuir com a produção e comercialização da borracha aos países aliados. Esse episódio ficou conhecido como *Batalha da Borracha* (SILVA 2015). Teve papel importante na economia regional e mundial. Em 1950, a partir da Lei nº 1.184 de 30 de agosto o Banco de Crédito da Borracha é transformado em Banco de Crédito da Amazônia S.A (BCA) e se torna um banco regional misto. (BRASIL, 1950). Em 1966 torna-se o Banco da Amazônia S/A (BASA) (BRASIL, 1966).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

6º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO BATALHÃO SIMÓN BOLÍVAR. **Conheça o 6ºBEC**. Disponível em <<http://www.6bec.eb.mil.br/historico.html>>. Acesso em 01 jun. 2022.

ANDRADE GUTIERREZ. RODOVIA PORTO VELHO. **Conheça a AG**. Disponível em <<https://www.andradegutierrez.com.br/Projetos/ManausPortoVelho.aspx#3693>>. Acesso em: 01 jun. 2022.

ANDREAZZA, Mario. **Programas Especiais na Área do Ministério dos Transporte: Objetivos e Execução**. Guanabara, Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 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)**.1985. Dissertação (Mestrado em Educação) – Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.

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.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. Editora Ática,1990.

BRASIL. DECRETO-LEI Nº1.106, 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**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1106.htm>. Acesso em: 01 ago. 2021.

BRASIL. DECRETO-LEI Nº1.106, 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**. 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 out. 2021

BRASIL. DECRETO-LEI Nº288, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967. **Altera as disposições da Lei número 3.173 de 6 de junho de 1957 e regula a Zona Franca de Manaus**. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-288-28-fevereiro-1967-376805-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 ago. 2021.

BRASIL. DECRETO-LEI Nº4.451, DE 9 DE JULHO DE 1942. **Autoriza a constituição do Banco de Crédito da Borracha, e dá outras providências**. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4451-9-julho-1942-414643-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 jul. 2021.

BRASIL. LEI Nº 1.184, DE 30 DE AGOSTO DE 1950. **Dispõe sobre o Banco de Crédito da Borracha S.A.** Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L1184.htm> Acesso em: 01 jun. 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.** Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1806-6-janeiro-1953-367342-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 01 jul 2021.

BRASIL. LEI Nº 1.806, DE 6 JUNHO DE 1953. **Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, cria a superintendência da sua execução e dá outras providências.** Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1806-6-janeiro-1953-367342-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 01 jun. 2021.

BRASIL. LEI Nº 3.173, DE 6 DE JUNHO DE 1957. **Cria uma Zona Franca na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, e dá outras providências.** Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3173-6-junho-1957-354667-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 01 ago. 2021.

BRASIL. LEI Nº 5.122, DE 28 DE SETEMBRO DE 1966. **Dispõe sobre a transformação do Banco de Crédito da Amazônia em Banco da Amazônia S.A.** Disponível em < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-5122-28-setembro-1966-364623-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 01 jul. 2021.

BRASIL. LEI Nº 5.122, DE 28 DE SETEMBRO DE 1966. **Dispõe sobre a transformação do Banco de Crédito da Amazônia em Banco da Amazônia S.A.** Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-5122-28-setembro-1966-364623-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 01 jul. 2021.

BRASIL. LEI Nº 5.173, DE 27 DE OUTUBRO DE 1966. **Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e dá outras providências.** Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-5173-27-outubro-1966-358978-retificacao-39019-pl.html>>. Acesso em: 03 jul. 2021.

BRASIL. LEI Nº 5.174, DE 27 DE OUTUBRO DE 1966. **Dispõe sobre a concessão de incentivos fiscais em favor da Região Amazônica e dá outras providências.** Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-5174-27-outubro-1966-358981-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 01 nov. 2021.

BRASIL. LEI Nº 5.227, DE 18 DE JANEIRO DE 1967. **Dispõe sobre a Política Econômica da Borracha, regula sua execução e dá outras providências.** Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-5227-18-janeiro-1967-358974-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 01 nov. 2021.

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

CARVALHO, José Porfirio Fontenele de. **Waimiri-Atroari: a história que ainda não foi contada.** Brasília, 1982. Disponível em: <<https://acervo.socioambiental.org/acervo/livros/waimiri-atroari-historia-que-ainda-nao>

foi- contada>. Acesso em: 01 mar. 2022.

CARVALHO, José Porfirio Fontenele de. **Aldeia Taquari, abandonada pelos Waimiri-Atroari**. Disponível em: <<https://acervo.socioambiental.org/acervo/fotos/povos-indigenas/aldeia-taquari-abandonada-pelos-waimiri-atroari>>. Acesso em: 01 mar. 2022.

CORREIO DA MANHÃ 1968. “**JK vai depor em processo de Lafayette**”. Edição 23.137. Rio de Janeiro, 1968. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/correio-manha/089842>>. Acesso em: 01 mai. 2022.

FEARNSIDE, Philip M.; GRAÇA, Paulo Maurício de Alencastro. **Br-319: a rodovia Manaus- Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central**. IN: Novos Cadernos NAEA v. 12, n. 1, p. 19-50, jun. 2009.
IANNI, Octávio. Colonização e Contra Reforma Agrária na Amazônia. Petrópolis: Vozes, 1979.

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

OLIVERA, 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.

REIS, Arthur César Ferreira. **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, Eduardo Paschoal. **Dinâmica da paisagem no entorno da BR-174 (1978- 2008)**. 2011. 96 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico) – Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus.

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

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

SILVA, Francisco Eleud Gomes. **“Batalha da borracha”: o contexto da migração cearense para a Amazônia no período de 1939 a 1970**. 2015. 142 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus.

SUFRAMA 2015. **Indústria: Um pouco sobre o setor industrial da Zona Franca de Manaus**. Disponível em: <<https://www.gov.br/suframa/pt-br/zfm/industria>>. Acesso em: 01 mai. 2022.

SOMANLU – Revista de Estudos Amazônicos – UFAM, n. 1, v. 1, jan. / jun. (2022)
ISSN (IMPRESSO): 1518-4765/ ISSN (ELETRÔNICO): 2316-4123