

Por uma integração rodoviária da Amazônia

Thiago Oliveira Neto¹
Ricardo Jose Batista Nogueira²

Resumo

Na atualidade o debate sobre a conclusão de algumas rodovias na Amazônia brasileira tomou o viés e passou a ser visto como fio indutor ao desflorestamento. Entretanto, deve-se ressaltar que a integração física de uma porção territorial do Brasil e de parte da América do Sul através da conclusão de rodovias construídas há várias décadas não pode ser analisada por uma única perspectiva. É nesse sentido que se desenvolve, este estudo, isto é, buscando destacar os principais eixos de integração a serem concluídos, no contexto geopolítico de integração de algumas rodovias amazônicas.

Palavras-chave: rodovia, Amazônia, geopolítica.

Por una integración vial del Amazonas.

Resumen

En la actualidad el debate sobre la finalización de algunas carreteras en la Amazonia brasileña fue visto como la deforestación inductor de alambre. Sin embargo, la integración física de una parte del territorio de Brasil y América del Sur a través de la realización de las carreteras construidas hace décadas no puede ser analizada por un solo punto de vista, en este sentido, este trabajo tiene como objetivo poner de relieve los principales puntos de integración para ser completado el contexto geopolítico de integración de algunas carreteras amazónicas.

Palabras clave: carretera, Amazonas, geopolítica.

Introdução

As rodovias na Amazônia são objetos geográficos, com mais de quarenta anos de existência que ainda não tiveram sua conclusão efetivada dentro da lógica do investimento gradual. O projeto de rodovias na Amazônia estava atrelado não só a essa concepção, mas a algumas outras, como cercar o território, permitir o fluxo e a ocupação, numa perspectiva de aumentar a densidade demográfica, além de permitir o fluxo de tropas militares pelo interior.

¹Graduado em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas – UFAM.

²Professor Associado II, do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas - UFAM, docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da mesma universidade, Doutor em Geografia pela USP.

As rodovias da Amazônia representam um dos principais elos entre lugares na região já que, mesmo inconclusas estas vias permitem o fluxo, ainda que precário, pois, em alguns lugares da Amazônia, o único caminho para chegar a uma cidade ou a uma lavoura é partir dessas rodovias. Vê-se, assim, que sua importância não se resume apenas aos contextos econômicos de drenar as riquezas ou de propiciar o fluxo de ônibus e caminhões; a relevância geopolítica destas vias planejadas e construídas no século passado possui um contexto de integração física do território.

É neste sentido, que se orienta este texto, o qual está estruturado em cinco partes: na primeira são destacados os motivos da construção das rodovias, rompendo-se alguns paradigmas constituídos; em seguida, na segunda parte, abordam-se breve histórico da rodovia BR-319 e o seu atual contexto diante de movimentos sociais em prol da conclusão da pavimentação de 400 quilômetros; na terceira parte, aponta-se uma discussão histórica da ligação rodoviária entre Boa Vista/RR até a capital guianense de Georgetown; entrando na quarta parte como história das obras inconclusas da rodovia que interliga o Macapá/AP ao Território Ultramarino da França; e, por final, na quinta parte, destaca-se a conclusão da rodovia BR-163, entre os estados do Pará e Mato Grosso, a qual altera substancialmente, os fluxos internos e externos no Brasil, tratando-se, ainda, da rodovia Transamazônica como palco de grandes projetos estratégicos.

Ao apontar as particularidades dessas rodovias, na busca-se, também, demonstrar que cada um desses objetos geográficos, cada fração territorial entrecortada por eles, possui especificidades distintas, sendo errônea a comparação ou a generalização verificada em algumas análises publicadas.

Como contextualização geral, será destacado um tópico sobre a recuperação e pavimentação de rodovias, e a necessidade de circulação pelo território amazônico, considerando que, desde a década de 80, as obras rodoviárias devem seguir todo um roteiro referente às medidas de conservação da biodiversidade, fruto das políticas ambientalistas do Brasil e das conferências internacionais.

Cabe, ainda ressaltar que, com essa estrutura textual, não será possível esgotar o tema, buscando-se, assim, neste breve ensaio, destacar apenas algumas rodovias da Amazônia.

Rodovias: uma gênese anterior a 1964

Este é um tema, sem dúvida, polêmico, destacadamente quando se pensa em discutir a consolidação de eixos de circulação na maior floresta tropical do mundo, representada por inúmeros superlativos postos pelos intelectuais, estampando tipologias como: a maior biodiversidade, o maior rio, as maiores árvores etc.

Interligar pontos do território amazônico por meio de objetos geográficos pode não ser considerado fato recente, pensado antes mesmo do regime militar, mas ideia de cortar os elementos naturais para traçar um caminho seguro para os fluxos é ainda mais antiga, e foi sendo reproduzida pelos diversos povos ao redor do mundo em distintos momentos históricos.

O ato de construir um caminho interligando lugares distintos foi realizado pelos povos entre 5000 e 2000 anos, tendo-se conhecimento de que as primeiras estradas foram construídas na Mesopotâmia e, depois, no Império Romano, com o objetivo de propiciar o fluxo de tropas e de mercadorias. Uma das estradas mais antigas de que se tem registro é a Estrada Real da Pérsia, construída há 3000 anos, interligando as civilizações da Mesopotâmia até o mar Egeu, se estendendo por 2.857 km, outra é a Rota do âmbar, igualmente anterior à era cristã, ligava a Grécia e a Toscana, na Itália, ao mar Báltico.

Observa-se que, desde aquele momento, as estradas possuíam uma dupla função estratégica, quais sejam, interligar os territórios e propiciar o deslocamento de tropas pelo interior destes. Com a constituição de grandes impérios, como o Romano, com ampla área territorial, para possibilitar a integração, foram construídos 85.000 km de estradas, ligando a capital às fronteiras longínquas do império, e, ainda, com base no princípio de integração e de defesa do território, interligando-se com o sistema viário da China. Na América do Sul, o Império Inca construiu um sistema de vias composto por inúmeras estradas, serpenteando a cordilheira dos Andes.

Esse quadro histórico mostra que, muito antes do surgimento e da institucionalização da geografia política/geopolítica, os impérios buscavam articular-se, manter a coesão, integrar e defender as rotas terrestres e seu próprio território, ligando o centro político ou econômico aos limites territoriais, as ditas fronteiras. Com a formulação de teses geopolíticas no final do século XIX e início do XX, alguns apontamentos foram traçados no que tange à integração física de um Estado Nacional, no qual, a circulação é uma premissa de ordem geopolítica e geoeconômica, primeiramente no controle do território aumentando a coesão interna e, posteriormente, permitindo a drenagem da produção interna do país.

No Brasil, a assimilação dessas concepções de integração ocorreu, principalmente, pelos administradores de Estado e pelas instituições militares, sendo que, na década de 60, o país possuía diversas ilhas econômicas desarticuladas entre si em razão da ausência de conexões terrestres (MATTOS, 1980; MIYAMOTO, 1993), baixo índice de densidade demográfica, das fronteiras inacessíveis e devido os demais países limítrofes construíram estradas em seus territórios (ANDREAZZA, 1973; MORETZSOHN, 1971). Os primeiros passos referentes à integração física do Brasil foram preconizados pelo estadista José Bonifácio de Andrada e Silva, ao elaborar “a interiorização da capital federal e a criação de um sistema de transportes terrestres convergente para essa nova capital, demonstrando o pensamento forte da integração territorial” (BONFIM, 2005, p. 98), com uma similaridade ao projeto romano de integração, no qual se almejava ligar os centros de decisões às fronteiras políticas.

A construção de rodovias no Brasil, e especialmente na Amazônia, teve como uma das características o investimento gradual no modal ³, sendo materializado gradativamente, em etapas. A rigor, a rodovia BR-364 entre Cuiabá e Porto Velho é um exemplo clássico, pois teve seu traçado constituído seguindo as linhas de telégrafo. Construída no início do século XX, as obras de construção, realizadas já na década de 60, tornaram-na uma via trafegável, porém sem pavimento. Somente na década de 80, com o aumento do fluxo de veículos transportando cargas e passageiros, a rodovia do noroeste foi pavimentada.

³ Ver Oliveira Neto; Nogueira, 2015.

Entretanto, apesar desse investimento gradual, nem todas as rodovias foram construídas em intervalos longos entre construção e pavimentação. A rodovia BR-319 exemplifica isso, pois foi construída e pavimentada quase que concomitante.

Outro aspecto do investimento no modal rodoviário deriva de sua flexibilidade e da capacidade de permitir o fluxo de veículos de ponta a ponta e de porta em porta, além de propiciar a colonização das margens das rodovias.

A rodovia como parte de um projeto de integração, visa, obviamente, interligar diferentes partes do território de um Estado Nacional, aumentando a coesão interna. Enquanto algumas rodovias assumem o caráter de defesa, pois permitem o fluxo de tropas via terrestre ou proporcionam cercar o território a partir dessas construções, paralelamente à faixa de fronteira; alguns projetos rodoviários visam consolidar e induzir o povoamento a uma dada fração do território, a partir de incentivos à colonização das margens das rodovias com a construção de residências, distribuição de lotes de terra destinados aos assentamentos. De modo geral, as rodovias permitem o ir e vir dos povos entre os territórios promovendo o intercâmbio cultural, assim como propiciam a drenagem da produção industrial e/ou agrícola do interior para o litoral⁴.

Na realização de estudos cujo objeto de análise sejam as rodovias, devem-se ter alguns apontamentos preliminares no sentido de evitar equívocos generalistas. Apesar das rodovias terem sido construídas, em boa parte, entre 1950 até 1980⁵, deve-se ter em mente que, cada objeto geográfico deste conjunto de vias possui suas singularidades. Isso não quer dizer, contudo, que se deva estudar as partes para entender o todo, mas, deve-se, sim, buscar compreender o todo e as partes de forma intrínseca, observando as diferenciações regionais constituídas em um espaço geográfico com diversas Amazônias.

Neste contexto de pluralidade, buscou-se, neste estudo, realizar algumas reflexões sobre as principais rodovias, constantes do plano de pavimentação do

⁴Essa concepção de integração foi idealizada durante o século XX, sendo que, uma dessas matrizes de pensamento foi estruturada pelo Camille Vallaux e Friedrich Ratzel (COSTA, 2010; VLACH, 2005, MIAMOTO, 1991).

⁵ Rodovias: Transamazônica (1970-1974); BR-163 (1970-1976); BR-319 (1968-1976); BR-174 Manaus-Boa Vista (1968-1977); Perimetral Norte (1973-1976).

governo federal⁶, demonstrando que a construção desses objetos geográficos foi concebida, como projeto, antes ainda do início do regime militar.

Manaus-Porto Velho

Uma das rodovias que faz parte do processo de “re-pavimentação” de sua totalidade é a BR-319, que interliga as capitais estaduais de Manaus/AM e Porto Velho/RO. Porém, apesar de o Estado, desde o início do século XXI, viabilizar a concretização deste objeto geográfico, entraves ambientais vêm impedindo a reconstrução. Esta rodovia foi planejada ainda durante a década de 50, no governo de Juscelino Kubitschek, idealizador da ideia original, que naquele momento tinha por meta interligar todas as capitais estaduais à Capital federal, e além de contribuir para consolidar o rodoviarismo, assim como o uso de veículos automotores no Brasil.

O projeto, elaborado no final da década de 50, teve duras críticas, especialmente porque o traçado pensado passaria por áreas alagadiças⁷, tornando necessárias inúmeras obras de terraplanagem e aterros. O projeto foi retomado na década de 60, durante o regime militar, como justificativa da necessidade de acesso terrestre com a porção setentrional da Amazônia Ocidental e a possibilidade de povoar uma vasta área da Amazônia, entrecortada pela BR-319.

⁶De acordo com o site do PAC diversas obras rodovias estão ocorrendo ou estão previstas.

⁷“JK vai depor em processo de Lafayette. O ex-presidente Juscelino Kubitschek será ouvido, amanhã, na 24.^a Vara, como testemunha no processo contra o engenheiro Carlos Telles, por “difamação e injúria”, movido pelo Sr. Lafayette do Prado, ex-diretor do DNER e atual presidente do consórcio americano-brasileiro Transcon-Berger, autor do projeto para a construção da estrada Manaus-Porto Velho. O Sr. Carlos Telles, que na época do Governo JK fez um levantamento da região, a pedido do DNER, formulou denúncias recentes de que aquela região alagadiça “não tem condições para a construção de estrada nenhuma e que o projeto altera o Plano Nacional de Viação”. Em 1960, dois estudos foram feitos com vistas à ligação rodoviária de Manaus a Porto Velho, todos a pedido do Sr. Kubitschek, que tiveram o mesmo resultado, desaconselhando a construção da estrada, por se tratar de uma região pantanosa. A ideia atual é do diretor do DNER do Amazonas, o tenente-coronel Mauro Carijó, da Reserva, que resolveu iniciar os trabalhos, provocando as denúncias Carlos Telles, que, por ser conhecedor do problema, entrou com uma ação popular na Justiça contra o consórcio americano-brasileiro Transcon-Berger, autor do projeto. O projeto, segundo o mesmo engenheiro, contraria as mais elementares normas da engenharia: nem ao menos foi feito o reconhecimento detalhado do terreno, ou levantamento topográfico, antes de se fazer a chamada exploração locada: o resultado foi a implantação de uma estrada sobre uma região de lagos que se formam na época de inundações.” *Jornal Correio da Manhã*, RJ 12 de set. 1968, n. 22137, p. 14. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_07&pagfis=95461&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#> Acesso em: 06 de março de 2016.

Em junho de 1968, iniciam-se as obras de construção da rodovia, sendo concluídos os trabalhos em dezembro de 1975⁸, não pondo em prática os projetos de retirada de madeira para uso comercial/industrial e nem a colonização nas margens desta rodovia. As primeiras viagens rodoviárias regulamentadas passaram a ocorrer a partir do dia 23 de novembro de 1976⁹, foram interrompidas no final da década de 80, e retomadas em 2015.

Com a expansão da malha rodoviária brasileira e a diminuição dos investimentos na manutenção da rede física, uma parcela significativa de rodovias amazônicas deixaram de receber manutenção periódica. A situação foi agravada com a retirada de pavimento de diversos trechos por uma construtora, resultando na suspensão das linhas de ônibus e do tráfego de demais veículos entre o sul do Amazonas e a cidade de Manaus, no final da década de 80.

Nessa mesma década, passou-se a exigir, como reflexo das conferências sobre o meio ambiente nas políticas públicas, a realização de estudos ambientais preliminares para implantação de qualquer objeto que venha a acarretar alterações de grande porte na superfície terrestre.

Outra rodovia que se insere neste conjunto interligado de vias, é a BR-174, o “Ramal Democracia”, que tem um segmento interligando a rodovia BR-319 à vila de Democracia e, ao mesmo tempo, à cidade de Manicoré, nas margens do rio Madeira. Essa ligação rodoviária de Manicoré foi construída no início da década de 80, no momento em que as linhas de ônibus passaram a transportar passageiros da cidade de Manicoré para a capital amazonense e a outras cidades amazônicas.

⁸ O (...) grande desafio foi a construção da rodovia Manaus-Porto Velho (BR-319), com 874 quilômetros de pista pavimentada, pela construtora Andrade Gutierrez. O que tornou peculiar esse trabalho não se circunscreve ao fato de se abrir uma rodovia em plena selva, mas, também, por ela ter sido construída praticamente sobre as águas. Pelo primeiro fator, teve de se pensar em dezessete obras de arte especiais, 23,2 milhões de metros quadrados de desmatamento, 40,9 milhões de metros quadrados de deslocamento e limpeza, 20,8 milhões de metros cúbicos de terraplanagem, 18,1 milhões de metros cúbicos de compactação controlada, 1,1 milhão de metros cúbicos de sub-base estabilizados e 855 mil metros cúbicos de base estabilizada com solos lateríticos. Porém, os grandes problemas eram as inundações no tempo das cheias, que alagavam e inutilizavam grandes extensões de obras já feitas. Para enfrentá-la, teve de se pensar em vários expedientes, como, por exemplo, cavar buracos [caixas de empréstimo] ao longo da estrada, que no período de chuvas acabavam transformando-se em verdadeiras piscinas com até dez metros de profundidade. Afinal, a construção, iniciada em julho de 1968, terminou com sucesso em dezembro de 1975, depois de quase oito anos de verdadeira epopéia (YOUNG, 2000, *apud*, MOTOYAMA, 2004, p. 366).

⁹ A primeira viagem de ônibus na BR-319 ocorreu em 1973 pelo projeto Rondon (OLIVEIRA NETO, 2014).

Porém, com a diminuição dos serviços de manutenção das rodovias BR-319 e BR-174, as linhas de ônibus e o fluxo de demais veículos cessaram quase totalmente, no início da década de 90.

Recentemente, no ano de 2015, foram retomadas as viagens de ônibus entre as cidades de Manaus, Humaitá, Labreá, Manicoré e Porto Velho com saídas diárias, aumentando o fluxo de veículos em direção as cidades, que, durante 25 anos, estavam sem acesso viário com a capital amazonense (Fig. 1). Os trabalhos desempenhados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes – DNIT foram embargados em outubro de 2015, e mesmo com o desembargo, as obras levaram cinco meses para serem reativadas em decorrência de entraves ambientais que se iniciaram em 2005. Ou seja, instituições do próprio Estado emperram a concretização da integração da Amazônia Ocidental, apesar de a rodovia existir há 40 anos.



Figura 1. Mosaico da BR-319: a) BR-319 em 1976, inteiramente pavimentada. Fonte: Andrade Gutierrez; b) Marco simbólico do encontro das duas frentes de obras em 1972, em desataque o texto da placa de bronze: “A primeira ligação rodoviária de Manaus com todo território nacional tornou-se realidade, neste local, na presença do ministro dos transportes e do governador do Amazonas em 8 de novembro de 1972. Homenagem aos funcionários da Construtora Andrade Gutierrez S.A. A esta data Histórica”; c) Visita do Ministro Mario Andreazza, acompanhado do Governador João Walter de

Andrade e do Diretor Flavio Gutierrez às obras da BR-319. Fonte: ANDREAZZA, 2009; d) Viagem de ônibus no final da década de 80. Fonte: <<http://canalparadasolicitada.blogspot.com.br/2012/12/eucatur-presente-de-norte-sul-com-uma.html>> e) Retorno das viagens de ônibus pela BR-319 em 2015; f) Névoa demonstra que no percurso da rodovia, a umidade do ar é elevada o que propicia um maior tempo para secagem do solo. Fonte: Aruanã Transportes; g) Ônibus da rota Manaus-Lábrea e Manaus-Humaitá; h) A rodovia permite a conexão com o eixo trans-pacífico. Fonte: <http://acritica.uol.com.br/especiais/Prioridade-ZFM-rodovias-hidroviavias-Pacifico_0_1312068798.html>.

Diversos lugares tais como: Castanho, Igapó Açú, Realidade, Humaitá, Labreá, Manicoré, Apuí e Santo Antônio do Matupi estão interligados por alguma rodovia, seja a BR-319, a BR-230 ou BR-174 (Ramal Democracia). Essas ligações, contudo são precárias, pois o fluxo de pessoas entre estes lugares com a capital do estado do Amazonas é deficiente em decorrência das condições dessas vias. Concluir a “re-construção” da rodovia BR-319 no trecho de 400 quilômetros significa beneficiar o fluxo de pessoas destes lugares a outros, ou possibilitar o escoamento da produção familiar-camponesa/comercial/industrial para os centros consumidores, como ocorria até no final da década de 80.

Deve-se ressaltar que essas outras vias também devem ser pavimentadas e o Estado, com suas instituições, deve realizar a fiscalização e promover ações e medidas que envolvam a preservação da floresta e sua utilização, seja pelo sistema agroflorestal ou extrativismo.¹⁰

No sentido geopolítico, a conclusão da BR-319 remete àquela concepção de integração física do território, propiciando, obviamente, o fluxo de tropas militares e seu deslocamento em menor tempo.¹¹

Boa Vista-Georgetown

Situada no extremo norte da Amazônia Ocidental, a rodovia BR-174¹² conecta a cidade de Manaus à fronteira com a Venezuela e, concomitantemente, com a cidade de Boa Vista. Esta ligação terrestre foi efetivada

¹⁰ A constituição de cooperativas em diversos segmentos colabora para a fixação de recursos no lugar.

¹¹ Em 2013 um conflito entre povos no sul do Amazonas exigiu da presença do Exército, que teve que deslocar viaturas de Manaus para cidade de Humaitá.

¹² A rodovia BR-174 possui quatro trechos não conectados entre si, um entre Manaus-Pacaraima com 1000 km, outro partindo do km 350 da BR-319 até a vila de Democracia (Manicoré) com 84 km, outro trecho interliga Cárceres MT até Juiná MT 800 km e outro de 20 km no sul do Amazonas na BR-230.

em 6 de abril de 1977, com a inauguração da rodovia durante o regime militar. Entretanto, o projeto de ligar a porção setentrional ao rio Amazonas data do governo de Eduardo Gonçalves Ribeiro (1892-1896), demonstrando que a integração física não foi apenas uma ambição do regime militar, mas também de governos locais, entretanto, em temporalidades muito diferentes.

No final do século XIX teve início uma disputa territorial entre três nações distintas, entre elas o Brasil, pela posse do que ficou denominado de Questão do Pirara. Essa disputa que se evidenciou no século XVIII, só foi finalizada em 1904¹³. A não ocupação efetiva do território e a ausência de objetos geográficos, que representam a presença do Estado em um momento que era válido o *uti possidetis* – a terra só pertence a quem a ocupa efetivamente- contribuíram para a perda de uma porção territorial brasileira.

Do ponto de vista geopolítico a disputa e as tentativas de entendimento de direito apontavam para duas questões: a linha fronteira reivindicada pelo governo inglês visava garantir presença segura na bacia Amazônica através de seus afluentes; a linha pretendida pelo governo do Brasil abriria ao nosso país o acesso ao vale do Essequibo, que corre para o mar Caribe.

O resultado do laudo do rei italiano não favoreceu ao Brasil, quando, em 1904, Vittorio Emanuel III reconheceu como dos britânicos a maior extensão do território contestado. Com essa derrota, os brasileiros não puderam impedir o acesso dos ingleses à bacia Amazônica pelo Pirara. A região disputada foi dividida em duas partes: um território medindo 13.570 km² destinado ao Brasil, e outro medindo 19.630 km² que ficou com os britânicos (OLIVEIRA; MAGALHÃES, 2008, pp. 113-114).

A partir da BR-174 (Manaus-Boa Vista-Pacaraima), conectou-se com a fronteira com a Venezuela, e respectivamente, com o sistema viário Pan-Americano, por meio das rodovias Panamericana e Marginal de La Selva. A conexão com o sistema viário que articula as guianas ocorreu por meio da construção da rodovia

¹³ Em 1901, a longa disputa achou o caminho da resolução, quando o caso foi submetido ao arbitramento do rei da Itália para uma decisão definitiva sobre o local da linha divisória. O árbitro, ao entregar a sua decisão, em 6 de junho de 1904, afirmou que, como nem o Brasil nem a Inglaterra tinham estabelecido e provado direitos inquestionáveis de soberania sobre o território em litígio e como era impossível dividir a região em partes iguais, tanto em extensão como em valor, baseara seu julgamento nas características geográficas naturais. Pela fronteira que seguia a linha divisória de águas da região disputada, a Inglaterra obtinha a maior parte do citado território. Ambas as potências aceitaram a decisão, ficando a questão definitivamente resolvida (MENCK, 2009, p. 53)

BR-401, entre Boa Vista/RR e Bonfim/RR, fronteira com a Guiana, nas margens do rio Tacutu –limite natural- tendo sua conclusão efetivada em 1972¹⁴.

Pode-se notar que o eixo BR-174 e BR-401 interliga duas fronteiras ao sistema viário nacional. Além disso, estas vias construídas em Roraima tiveram objetivos geopolíticos para sua efetivação. Foi neste sentido, que o governo federal, entre as décadas de 60 e 80, almejou povoar a fronteira, construir infraestrutura urbana e estimular a colonização das terras consideradas despovoadas. Ao mesmo tempo, do outro lado da fronteira, a Guiana passava pelo processo de independência da Inglaterra em 1966, e pela revolta dos Rupununi em 1969¹⁵(BAINES, 2005).

Desde o período colonial nas esferas políticas da Guiana, esboçava-se um movimento nacionalista e anticolonial que se intensificou com a chegada de guianenses que tinham ido cursar seus estudos superiores na Grã-Bretanha e Estados Unidos. Assim, em 1950, oriundo de movimentos dirigidos por esses intelectuais guianenses, surge o People's Progressive Party (PPP), que se torna a principal voz que se impõe à coroa britânica. Caracterizando-se como um partido muito próximo à linha pró-soviética, embora tivesse uma composição classista que contradizia esse viés, foi assim identificado. O quadro político da década de 50 e 60 na Guiana pode ser descrito como a consolidação de uma cultura partidária que se impunha numa situação de colônia e que, portanto, contribuiu com o processo de independência. Foi um período de posturas ideológicas representativas do que ocorria no mundo do pós guerra, daí a preocupação da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos com a tendência marxista-leninista do PPP. É, porém, dentro desse quadro político que se desenrola em quatro décadas (1960-1992) do acirramento das relações políticas internas da Guiana que ocorreu a revolta do Rupununi, conflito armado cujo cenário foi à fronteira Guiana - Brasil em 1969.

Segundo esses depoentes a revolta se constituiu em uma iniciativa de rancheiros/fazendeiros das savanas do Rupununi, insatisfeitos com o governo da Guiana, estes tentaram criar um Estado independente, com a ajuda da Venezuela (PEREIRA, 2008, pp. 121-122).¹⁶

¹⁴ Em 02 de fevereiro do 1972 as máquinas das obras de construção da BR-401 chegaram nas margens do rio Tacutu, finalizando a construção da ligação terrestre entre Boa Vista com a fronteira guianense, porém a continuação desta rodovia até Georgetown se efetivou na década de 80 com a construção da rodovia Lethem-Linde.

¹⁵ “Depois da Revolta, os militares que governavam o Brasil passaram a demonstrar maior interesse por essa região de fronteira, criando destacamentos militares que vieram a ser permanente em Bonfim e em Normandia, logo transformados em pelotões de fronteira. Também estradas, como a BR 401 que liga Boa Vista a Normandia, assentamentos povoados a partir de migrações espontâneas, como os de Vila São Francisco, Vilena, Taboca, Surrão, Nova Esperança, entre outros, localizados na área do Município de Bonfim, consolidação de vilas como as sedes dos municípios de Normandia e Bonfim, comunicação e outras modernidades tecnológicas, entre elas rádio e televisão, passaram a ser direcionados para a região, dinamizando a ocupação e estruturação desta faixa de fronteira” (SILVA, 2005, p. 135).

¹⁶ Para Martin (1992, p. 11) em uma concepção geral “esse desejo de liberdade como sendo o responsável principal pela formação das fronteiras, uma vez que é a partir dele que se organizam os

Atualmente, as rodovias já citadas encontram-se pavimentadas, menos na Guiana, onde o percurso de 450 km entre as cidades guianenses de Lethem - fronteira com o Brasil- e Linde não possui capa asfáltica, apesar da existência do projeto de pavimentação, elaborado pela Iniciativa para Integração da Infraestrutura Região Sul-Americana – IIRSA, que se encontra parado (SANTOS, 2015).

De acordo com entrevistas realizadas na fronteira em 2015, observou-se que a produção de grãos de Roraima necessita ser enviada para Manaus-AM e posteriormente para cidade de Itacoatiara-AM para, então, ser embarcada em navios e enviada ao mercado internacional. Esse percurso poderia ser inferior se esta viagem fosse realizada pela rodovia Lethem – Georgetown, mas em decorrência de ela não ser asfaltada, e dispor de pontes de madeira, o transporte de 30-50 toneladas por viagem em cada carreta torna-se inviável.

A pavimentação da rodovia Lethem-Linde romperia de certa forma, com a hegemonia e dependência da única ligação de Manaus ao Caribe, pois a pavimentação da rodovia na Guiana seria mais uma alternativa para escoar e importar os produtos via Caribe (Fig. 2).

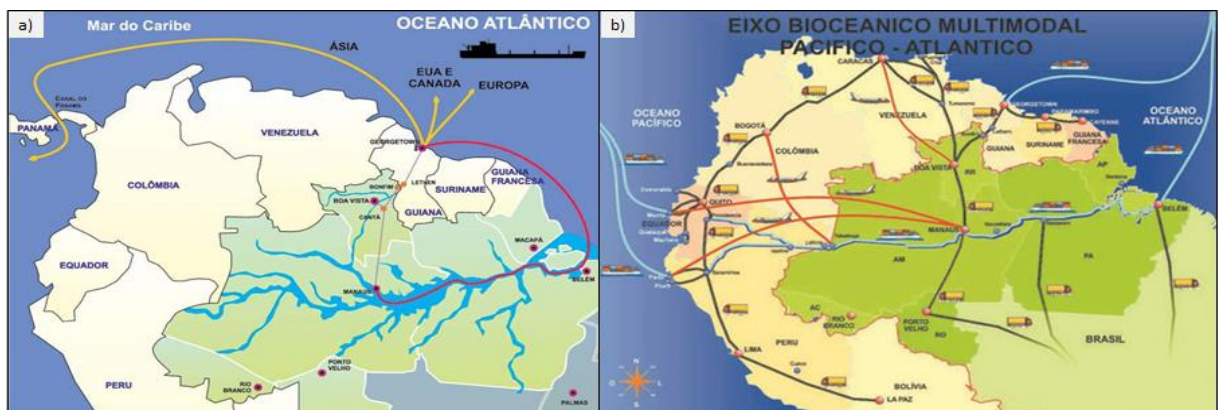


Figura 2: Mosaico logístico: a) duas rotas para o fluxo de mercadorias e pessoa. Fonte: <<http://www.aimberefreitas.com.br/tag/amazonia/>>; b) rotas multimodais da Amazônia Ocidental. Fonte: <<http://frankchaves-ita.blogspot.com.br/2015/03/prioridade-da-zfm-e-investir-em.html>>.

movimentos autonomistas que provocam a erupção de novos territórios, e portanto, de novas fronteiras”.

A pavimentação da BR-174 foi inteiramente concluída em 1998¹⁷, propiciando a consolidação do intercâmbio comercial/industrial entre a Zona Franca de Manaus e os países caribenhos, e, principalmente, com a Venezuela.

O fluxo de veículos que perpassa a fronteira da Guiana com destino aos centros de compras, localizados na cidade de Lethem, é constante, marcada, principalmente, pelo ir e vir de brasileiros realizando compras, e de outros povos que, de certa forma, centralizaram suas relações comerciais, em destaque os chineses.

O comércio fronteiriço é composto, basicamente, pela venda de produtos importados, os quais são transportados em contêineres até o porto da cidade de Georgetown, onde são descarregados e, posteriormente, embarcados em caminhões que levam essas mercadorias até a fronteira. Mesmo com as condições adversas da rodovia guianense, caminhões e ônibus realizam o transporte entre Lethem a Georgetown.

A integração do escudo guiano ocorre através da BR-401, no estado de Roraima, enquanto que na outra porção setentrional a integração física ocorre pelo estado do Amapá pela rodovia BR-156.

Ligação Macapá ao Território Ultramarino Francês

A concepção de vivificar as fronteiras setentrionais foi uma alegação empregada pelo Estado brasileiro desde Vargas, sendo reforçada durante o regime

¹⁷Discurso do FHC: Essa BR-174, a partir da sua dimensão física, que é bastante impressionante - são 970 km -, com cerca de 52 obras de aço, ou seja, pontes cortando os nossos rios, cortando as regiões selváticas, cortando as planícies de Roraima, e que chega até aqui para se encontrar com estradas já existentes, e que vai nos permitir o acesso a Caracas, ligando, praticamente Manaus a Boa Vista, e Boa Vista a Caracas, é um marco de integração. Quando a fronteira é habitada, é mais fácil que haja integração. Aqui, do lado brasileiro, há uma pequena população, um pouco mais longe da população venezuelana. A fronteira é chamada fronteira seca. É mais difícil haver a cooperação. Era mais difícil. Hoje, não. Hoje, graças aos meios de comunicação, graças ao fato de nós termos a integração física, essa comunicação já se faz de uma maneira fácil. E hoje é possível vir de Manaus até aqui, até Boa Vista em pouco mais de 7 horas, ao redor de 7 horas. Há muito pouco tempo era um mês de viagem. E há muito pouco tempo, também, nem viagem seria possível fazer-se. (...). E cuidamos da preservação ambiental e respeitamos os direitos das populações locais, dentro de uma visão de desenvolvimento auto-sustentável. 23-11-1998 - Discurso na cerimônia de inauguração da pavimentação da rodovia BR-174. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/fernando-henrique-cardoso/discursos/1o-mandato/1998-2-semester/23-de-novembro-de-1998-discurso-na-cerimonia-de-inauguracao-da-pavimentacao-da-rodovia-br-174/view>> Acesso em: 17 de mar. de 2016

militar 1964-1985, que buscava propiciar a segurança das fronteiras tendo como fundamento clássico as concepções de Camille Vallaux, destacando que as fronteiras poderiam ser traçadas a partir da densidade demográfica e das relações de intercâmbio comercial (NOGUEIRA, 2007). No caso da fronteira com a Guiana Francesa, a construção de uma estrada, interligando-a à Macapá, teve a importância de assegurar a presença brasileira naquela porção territorial, além de outros elementos decorrentes dessa estratégia, como o incentivo ao povoamento e o estabelecimento da presença militar (SUPERTI; SILVA, 2015).

Apesar da relevância geopolítica das rodovias na fronteira, alguns desses objetos geográficos tiveram sua construção interrompida, como ocorreu com a Perimetral Norte, que ligaria os estados do Amapá, Pará, Roraima, Amazonas e Acre. Outras rodovias permanecem com trechos sem pavimentação, como a BR-156, uma das obras rodoviárias mais antigas da Amazônia, mas que continua inconclusa no início do século XXI.

A obra da rodovia federal é uma das mais antigas do país. Aberta a partir de 1940, a pavimentação começou somente décadas depois, em 1976. A licitação para o trecho sem asfalto tem previsão de lançamento para setembro. Ela vai contemplar os 112 quilômetros restantes onde ainda há atoleiros em períodos invernosos. A retomada da obra pelo Dnit acontece 40 anos após a transferência da responsabilidade do asfaltamento da estrada para o governo do Amapá. Foi o convênio mais antigo entre o governo federal e um estado, segundo o próprio Dnit, que, em dezembro de 2014, pediu a obra de volta por causa dos atrasos na construção, mesmo com R\$ 65 milhões disponíveis desde 2010 (SANTIAGO, 2015).

Os problemas para permitir o fluxo contínuo de veículos, decorrentes da ausência de pavimentação em 173 km, acarretam empecilhos para transportadores e para pessoas que circulam pelo território¹⁸. Na escala micro, esses problemas se refletem no comércio das cidades interligadas pela rodovia BR-156 e na própria vida das pessoas que necessitam ir de um lugar para o outro, além de que numa escala regional, a rodovia permite acesso ao sistema viário internacional, pela Transguianense e acesso ao mar do Caribe.

BR-156, integrante do corredor da fronteira Norte, é a espinha dorsal dos transportes amapaenses, cuja pavimentação na porção Norte

¹⁸“O trecho entre Calçoene e Oiapoque, de 173 km de estrada de terra, dificulta o fluxo de veículos entre Oiapoque e a capital, o que encarece significativamente os preços de produtos oriundos de Macapá que são vendidos naquela cidade da fronteira, principalmente em períodos chuvosos, quando o tráfego se complica ainda mais” (SILVA, 2013).

(entre Macapá e Oiapoque), tem por uma de suas finalidades interligar fisicamente o Brasil aos países vizinhos da região Norte (Guiana Francesa / França, Suriname e Guiana) por meio de um conjunto de infraestruturas que inclui de forma determinante a rodovia Tranguianense, que trata-se na verdade de um conjunto de rodovias dos países acima citados. Isso possibilitará: i) a utilização do Porto de Santana/AP por outros países, como a França, para intercâmbio comercial; ii) o uso dessa via para movimentação do grande potencial turístico regional e local; e iii) redução de problemas de infraestrutura para melhoramento do trânsito de mercadorias e pessoas (SILVA, 2013).

A construção de objetos geográficos na fronteira ou na faixa de fronteira simboliza a presença e atuação do Estado em sua fímbria, mesmo que estes objetos tenham funções distintas daquelas de defesa, como a construção de um posto de saúde e de fiscalização.

No início do século XXI, nota-se que o Brasil em cooperação com os países fronteiriços e a IIRSA, foi de forma geral, protagonista da construção de pontes, interligando países, como ocorreu na fronteira com a Guiana, com a ponte sobre o rio Tacutu, inaugurada em 31 de julho de 2009, e, na fronteira com a Guiana Francesa, a ponte sobre o rio Oiapoque, concluída em 2011 e com possível inauguração oficial em 2016 (ALVES, 2015)¹⁹.

Em 1973 projetou-se uma continuação da rodovia BR-163, de Santarém até a fronteira com o Suriname, e, posteriormente, até a cidade de Paramaribo/Suriname, na busca de interligar as capitais de outros países com o sistema viário brasileiro (ANDREAZZA, 1973), entretanto, as obras desse segmento foram paralisadas em 1976 (ESTADO DE SÃO PAULO, 27/01/1977, p. 19), sendo concluída apenas a ligação viária em Roraima e no Amapá com os países situados no escudo das guianas.

Santarém-Cuiabá e a BR-230

Numa outra parte da Amazônia, uma via terrestre foi pensada em 1844, interligando o centro geográfico da América do Sul ao rio Amazonas. Naquele momento, almejava-se escoar a produção oriunda da criação de rebanhos do

¹⁹“O movimento de integração da fronteira com a Guiana Francesa, simbolizado principalmente pela construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque e pelo asfaltamento da BR-156” (SUPERTI; SILVA, 2015, p. 143).

centro-oeste²⁰, atualmente, a necessidade desta via, materializada entre 1970-1976, é concretizar um verdadeiro corredor de exportação e de integração regional/nacional.

A conclusão do eixo principal, ou seja, a pavimentação da totalidade da BR-163 permite o fluxo contínuo de veículos em uma faixa de tempo regular, contudo eixo está conectado com diversas estradas secundárias –estaduais- e as quais possuem, muitas vezes, condições adversas ao fluxo contínuo de veículos, comprometendo, desta forma, o fluxo entre o eixo principal e as cidades e áreas com atividades econômicas articuladas com o capital internacional.

Neste contexto de integração microrregional e regional, não basta apenas pavimentar o corredor de exportação, mas devem-se concluir os eixos interconectados, já que, numa rodovia, não fluem apenas caminhões carregados de grãos, existe uma gama diversificada de elementos tais como: cargas, pessoas e informações que fluem também pelas vias, responsáveis pela interconexão dos lugares. É como uma rede de circulação complexa que possui como base física de circulação, a rodovia, esta centraliza uma diversidade de fluxos distintos.

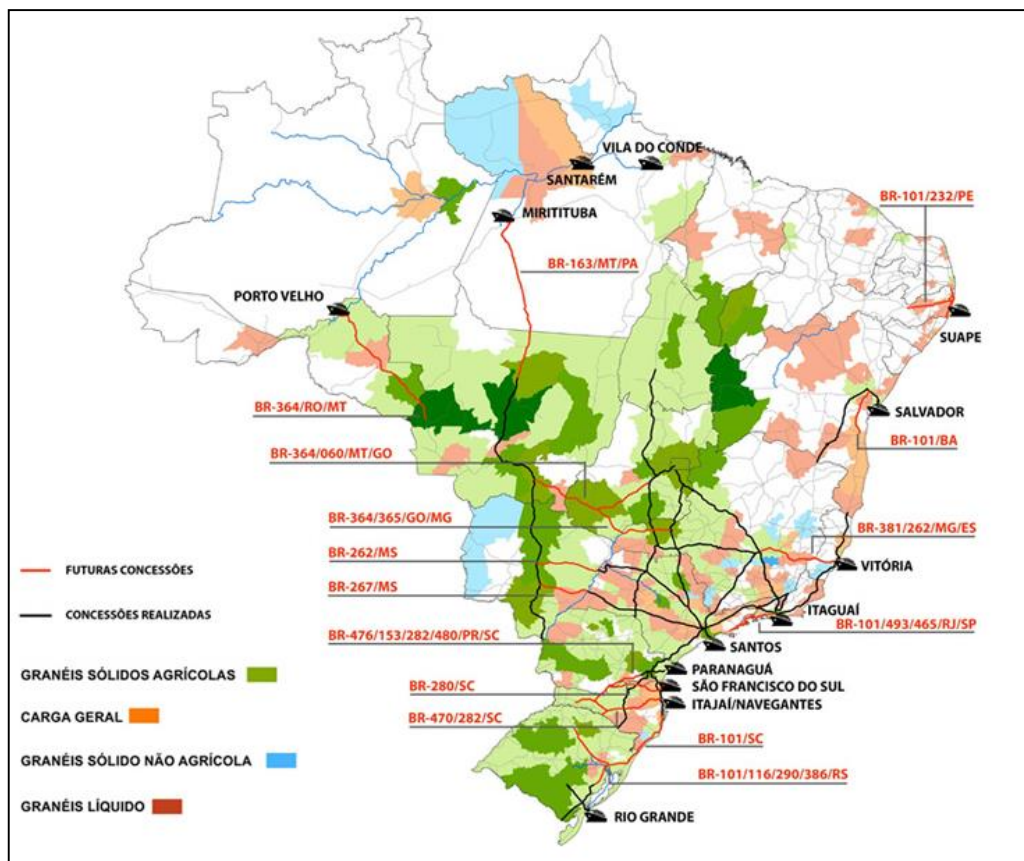
Com o processo de conclusão da primeira pavimentação da totalidade da rodovia BR-163, no trecho entre Santarém/Cuiabá, inicia-se uma gama diversa de investimentos públicos e privados em infraestrutura, ao longo do eixo rodoviário. Referente ao primeiro, destaca-se a construção das usinas hidrelétricas de Teles Pirese SINOP, além da ampliação dos portos; no segundo, observa-se a implantação de portos privados na calha norte, a consolidação da produção de grãos e a concessão da rodovia BR-163 à iniciativa privada, enquanto que a Transamazônica continua com diversos quilômetros sem pavimento.

Projeção da Secretaria de Portos (SEP) da Presidência da República aponta que a atual capacidade de transporte de granéis sólidos dos terminais portuários do Arco Norte aumentará pelo menos 160% até 2020. Isso significa um salto da atual marca de 8,5 milhões de toneladas (considerando portos públicos e privados) para 22,1 milhões de toneladas por ano (BRASIL, 2016).

²⁰“Apesar de a Santarém-Cuiabá ser um velho sonho com 132 anos de existência (...) Atravessando uma região de terras férteis muitos minérios e florestas rica, a Cuiabá-Santarém já era importante mesmo antes de ter sido concluída: sua necessidade era sentida desde 1844, quando foi apresentado o primeiro projeto para construção de uma ferrovia que escoasse a produção da região central brasileira e sul-americana para Santarém e o Atlântico” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 20/10/1976, p. 10).

Essa projeção, associada à implantação de novas infraestruturas, denota um novo arranjo espacial, em que se observam interesses e uso corporativo do território. Apesar dos investimentos públicos referentes à infraestrutura de transporte, estes não acompanharam a dinâmica e o aumento expressivo da produção de *commodities*, constituindo, conforme aponta Lima e Penna (2016) em um descompasso entre produção e circulação, e resultando numa “pressão” dos agentes do setor corporativo e de transportadores sobre o Estado²¹.

O Programa de Investimento em Logística – PIL, do governo federal, almeja concentrar investimentos na modernização da infraestrutura de transportes por meio da concessão de alguns modais, e, em alguns casos, apenas, trechos à iniciativa privada. A figura 3 mostra os principais eixos rodoviários, com destaque para rodovias BR-163 e BR-364, presentes na proposta de concessão futura.



²¹A reestruturação do território implica investimentos, entre outros, na logística de transportes, pois a circulação efetiva das mercadorias é uma premissa da lógica de integração dos mercados. Se a lógica do modelo produtivo hegemônico é a produção para a exportação e que no caso de Mato Grosso é a produção de *commodities* agrícolas, principalmente da soja. Assim, é necessário criar as condições para que a produção chegue ao destino, completando o seu ciclo de produção, distribuição, circulação e consumo (LIMA; PENNA, 2016).

Figura 3. O eixo da rodovia BR-163 foi inserido no Programa de Investimento em Logística, enquanto que a rodovia que cruza no sentido Leste-Oeste não foi incluída, demonstrando que o programa busca captar investimentos para os “corredores de exportação”. Fonte: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/rodovias3>> Acesso em: 18 de mar. de 2016.

Como complemento ao modal rodoviário, atualmente, o Estado realiza estudos técnicos e de viabilidade de uso hidrovias Araguaia-Tocantins e Teles Pires-Tapajós, bem como a construção de uma ferrovia interligando Lucas do Rio Verde-MT ao distrito de Miritituba-PA²².

No estado do Pará, a BR-163 entrecorta a rodovia BR-230 no sentido Leste-Oeste. Esta rodovia, conhecida também com a denominação de Transamazônica²³, passou por um processo marcado pelas práticas de colonização e pelo incentivo à mineração e à construção de objetos geográficos, que serviram de base para a implantação de grandes projetos, a rigor, a usina de Tucuruí e demais plantas indústrias.

A colonização nas margens da rodovia BR-230 é distinta daquela que se formou às margens da rodovia BR-163, apesar de terem sido executadas no mesmo intervalo de tempo. A Transamazônica teve a participação do INCRA como instituição responsável pelo ordenamento e planejamento dos assentamentos e, na outra rodovia, uma parcela significativa dos assentamentos foi implantada pela iniciativa privada, além disso, nesta via houve a expansão das áreas destinadas às plantações de grãos, enquanto que na BR-230 houve a expansão das áreas de produção predominante de grãos e rebanhos.

A rodovia Transamazônica, atualmente, é palco de outro enorme projeto de integração nacional, isto é, a construção da usina hidrelétrica de Belo Monte nas proximidades da cidade de Altamira/PA. A produção desta usina vai alimentar o Sistema Interligado Nacional-SIN, de energia elétrica.

Rodovias e os outros modais e a necessidade do ir e vir na Amazônia

Até aqui este texto objetivou apresentar uma gama de reflexões e de algumas particularidades no que tange às rodovias amazônicas, na busca de romper

²²Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO).

²³ Nos mapas presentes nos trabalhos de Moacir Silva (1947) e destacado por Oliveira Neto; Nogueira (2015) nota-se um traçado rodoviário de leste-oeste na mesma latitude que se encontra hoje a BR-230 nas pontas –cidades de Cabedelo e Humaitá.

com as generalizações construídas em trabalhos acadêmicos. Nesse sentido, ao apontar cada particularidade, evidencia-se o que se denominou de diferenciações regionais, por exemplo a pluralidade de lugares na Amazônia brasileira e na pan-amazônia.

Pensar em consolidar a integração física da Amazônia, a partir dos eixos já construídos, significa desconstruir algumas generalizações construídas no meio científico, tais como: rodovia sendo sinônimo de desmatamento, como se os processos de desflorestamento ocorressem apenas nas margens de rodovias ou todo e qualquer caminho terrestre que liga dois lugares. As rodovias por si só não provocam o avanço do desflorestamento, mas a inclusão de políticas públicas voltadas à ocupação ou, ainda, a ausência de políticas voltadas à fiscalização das unidades de conservação corroboram, sem dúvida, com as práticas predatórias existentes na Amazônia.

A substituição de uma rodovia pela ferrovia torna-se um equívoco a se refletir. Primeiramente, a rodovia propicia uma flexibilidade que vai além dos fluxos de ônibus e de caminhões, pois, em alguns lugares da Amazônia, como ao longo da BR-319, a produção de alimentos e a densidade demográfica é baixa, porém um veículo propicia o escoamento e o fluxo destas pessoas. No caso de um trem transportando milhares de toneladas, em algum ponto ele terá dificuldade de parar para embarcar um ou dois passageiros e transportar um carregamento compostos por uma produção de quilos de alimentos, além de que seria necessário construir diversas estações. Neste caso específico, uma ferrovia seria um elemento de segregação dos habitantes que vivem ao longo da rodovia Manaus-Porto Velho.

A construção de uma ferrovia paralela a uma rodovia, como foi cogitado no trecho Lucas do Rio Verde-MT e Miritituba-PA, pode se configurar como um grande complemento ao eixo logístico Santarém-Cuiabá, propiciando alternativas aos transportadores e produtores daquela porção territorial do Brasil.

Outro modo de propiciar alternativas logísticas, que se configura neste caminho, é o projeto de interligar o oceano Pacífico ao Atlântico pela ferrovia Transoceânica, entrecortando o Peru e o Brasil. Neste último, ela atravessaria os estados do Acre, Amazonas, Rondônia, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro, interligando os principais eixos ferroviários e rodoviários a um corredor de

exportação bioceânico atendendo as demandas nacionais/internacionais, e desencadeando a constituição de novos arranjos espaciais e a consolidação de práticas produtivas voltadas ao mercado internacional.

Apesar da existência de inúmeros rios navegáveis na Amazônia, destaca-se a presença de outros modais, estes são complementares entre si, de acordo com as necessidades dos transportadores e dos fluxos existentes naquela porção territorial. Isso quer dizer que um modal rodoviário ou ferroviário não deve-se constituir em um elemento em detrimento do transporte fluvial em grandes balsas, pois, numa gama diversificada de cargas transportadas, há aquelas que necessitam ser entregues em menor tempo, outras possuem alto valor agregado, enquanto outras possuem pouco valor agregado e muito volume.

A integração física da Amazônia continua em marcha apesar das práticas e de alguns objetivos, como a colonização, terem sido reduzidas. Esta integração não é cobrada apenas pelos setores da economia internacional-nacional ou regional, as populações que vivem nas cidades, distritos ou em assentamentos ao longo dos eixos rodoviários também cobram das instituições do Estado melhorias nesse modal.

Em nível micro, diversos grupos sociais realizam manifestações em decorrência das condições adversas de tráfego das rodovias amazônicas, cobrando, de certa forma, ações de instituições do Estado, aclamando o direito de ir e vir pelas rodovias que, construídas, apresentam empecilhos que resultam em transtornos à aqueles que dependem do modal.

As rodovias construídas na Amazônia, materializadas e presentes até hoje, não podem ser analisadas como corredores de imigração ou fio indutor para povoar áreas despovoadas. Atualmente, as migrações internas dentro do Brasil não possuem o mesmo ritmo que nas décadas de 70 e 80, e os incentivos concedidos ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA diminuiu substancialmente e aumentou-se a autonomia de outras instituições do Estado, tais como aquelas ligadas às fiscalizações relacionadas ao meio ambiente.

Considerações

Enfim, o conjunto de rodovias construídas na Amazônia necessita ser concluído para promover a integração entre povos, favorecer a agilidade em

operações militares, aumentar o movimento circulatório do capital e aumentar e criar uma dinamicidade entre as cidades, assim como propiciar diferentes meios que permitam a atuação de empresas que realizam o transporte de carga e de passageiro.

Aponta-se que as rodovias são o fio indutor do desmatamento da Amazônia, entretanto, os órgãos ambientais e demais entidades conservacionistas pouco ou quase nunca realizam práticas de educação ambiental, ou sequer apontam as diferentes formas de utilizar os recursos naturais com menor degradação ambiental, como a prática dos Sistemas Agro-Florestais – SAF, o extrativismo. Tais práticas deveriam ser trabalhadas constantemente, tanto com os habitantes ou quanto com os viajantes das rodovias amazônicas.

Entre 1970 e 2015 houve mudanças substanciais no controle e na destinação de parcelas territoriais, situadas ao longo das rodovias Amazônicas. No passado, foram destinados 100 quilômetros de cada lado das grandes rodovias para uso federal, o qual se dava com a implantação de projetos de colonização e mineração. Contudo, ainda hoje, depois de quatro décadas, essa cartografia mostra um outro panorama, pois o Governo Federal e seu aparato político e jurídico intervieram no ordenamento territorial, no sentido de que os blocos de florestas, situados nas margens destas rodovias, sejam num raio de 10, 50, 100, 200 quilômetros, fazendo parte de um conjunto repleto de unidades de conservação, além, em alguns casos, da presença de terras indígenas e parques nacionais. Isso registra a presença da inserção das políticas voltadas para diminuir as ações predatórias sobre uma parcela da Amazônia.

Apesar de passadas varias décadas, a integração física da Amazônia continua em marcha, porém, muito diferente do processo iniciado no século XX, hoje o componente ambiental está em vigor, e busca consolidar os corredores de exportação e investir em outros modais complementares ao rodoviário.

Referências

ALVES, Jéssica. Governo do AP prevê inaugurar ponte binacional em junho de 2016. (07/10/2015). Disponível em: <<http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2015/10/governo-do-ap-preve-inaugurar-ponte-binacional-em-junho-de-2016.html>> Acesso em: 19 de mar. de 2016.

BAINES, Stephen G. Povos indígenas na fronteira Guiana-Brasil: nacionalidade e indianidade numa fronteira internacional. Revista Brasileira do Caribe, n. 10, pp. 313-331, p. 2005.

BECKER, Bertha. Amazônia já é verde: precisa é de uma base econômica que assim a mantenha. In: HOMMA, A. K. O; SILVA, O. M. A. Pan-Amazônia: Visão histórica, perspectivas de integração e crescimento. Manaus: FIEAM, 2015, pp. 85-92.

BONFIM, Uraci Castro. Curso de política, estratégia e alta administração do Exército. Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, 2005. Disponível em: <http://cp.eceme.ensino.eb.br/docs/03_INTRO_GEOPOLITICA_2011.pdf> Acesso em: 06 de mar. de 2016.

BELLIA, Vitor; BINONE, Edison D. Rodovias, Recursos Naturais e Meio Ambiente. Niterói: EDUFF/DNER, 1992.

BRASIL. Escoamento pelos portos do Pará crescerá 160% até 2020. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/03/escoamento-pelos-portos-do-para-crescera-160-ate-2020>> Acesso em: 19 de mar. de 2016.

COSTA, Wanderley Messias da. Geografia Política e Geopolítica: Discurso sobre o Território e o Poder. São Paulo: EDUSP, 2010.

IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/>> Acesso em: 26 de mar. de 2016.

JORNAL Correio da Manhã, RJ 12 de set. 1968, n. 22137, p. 14. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_07&pagfis=95461&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#> Acesso em: 06 de março de 2016.

LIMA, Ronei Coelho de; PENNA, Nelba Azevedo. A logística de transportes do agronegócio em Mato Grosso (Brasil). Confins, N°, 26, 2016. Disponível em: <<http://confins.revues.org/10707>> Acesso em: 19 de mar. de 2016.

OLIVEIRA, Reginaldo Gomes de; MAGALHÃES, Maria das Graças Dias. Questão do Pirara: Roraima. Textos e Debates, v. 1, n. 14, 2008, pp. 103-117.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. A geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-163 / Santarém-Cuiabá. **Revista de Geopolítica**, v. 6, p. 1-21, 2015.

_____. Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário. **Revista de Geopolítica**, v. 6, p. 166-186, 2015.

OLIVEIRA NETO, Thiago. A geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-319. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 109-128, 2014.

Revista de Geopolítica, v. 7, nº 2, p. 1 - 24, jul./dez. 2016.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Amazonas: a divisão da “monstruosidade geográfica”. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007.

MATTOS, Carlos de Meira. Uma geopolítica pan-amazônica. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

MARTIN, Andre Robert. Fronteiras e nações. São Paulo: Contexto, 1992.

MENCK, José Theodoro Mascarenhas. A Questão do Rio Pirara (1829-1904) / José Theodoro Mascarenhas Menck. – Brasília : Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

MIYAMOTO, Shiguenoli. “Os estudos geopolíticos no Brasil: Uma contribuição para sua avaliação”. *Perspectiva*, v. 4, 75-92, 1981.

_____. Geopolítica e Poder no Brasil. São Paulo: Papirus, 1995.

MORETZSOHN, José. Aspectos continentais e domésticos dos transportes brasileiros. Rio de Janeiro: S. D. M. T. 1971.

MOTOYAMA, Shozo (Org.). Prelúdio para uma história – ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004.

PAC. Programa de Aceleração do crescimento. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/>> Acesso em: 26 de mar. de 2016.

PIL. Programa de Investimento em Logística. Disponível em: <<http://logisticabrasil.gov.br/resultados-ja-alcancados>> Acesso em: 19 de mar. de 2016.

PEREIRA, Mariana Cunha. A memória de brasileiros e guianenses sobre a revolta do Rupununi na fronteira Brasil-Guiana. *Textos e Debates*, v.1, n.14, 2008, pp. 118-128.

RODOVIAS. Disponível em: <<http://www.cepa.if.usp.br/energia/energia1999/Grupo4A/rodovias.htm>> Acesso em: 05 de mar. de 2016.

SANTIAGO, Abinoan. Dnit prevê para 2017 fim do asfaltamento da BR-156, no Amapá. (03/08/2015). Disponível em: <<http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2015/08/dnit-preve-para-2017-fim-do-asfaltamento-da-br-156-no-amapa.html>> Acesso em 06 de mar. de 2016

SANTOS, Izabel. Estrada entre Roraima e Guiana Inglesa está sem previsão. Disponível em: <<http://portalamazonia.com/noticias-detalle/economia/estrada-entre-roraima-e-guiana-inglesa-esta-sem-previsao/?cHash=a2995b9ae4ad6a62e6812bccca595c69>> (11/05/2015). Acesso em: 19 de mar. de 2016.

SANTOS, Fernando Corrêa. Uma análise geopolítica da rodovia interoceânica: Brasil e Peru. PPGG, unir, 2014, p. 90.

SILVA, Carlos Alberto Borges da. A Revolta do Rupununi: Uma etnografia possível. Universidade Estadual de Campinas, Tese de Doutorado em Antropologia. 2005, 267 p.

SILVA, Gutemberg Vilhena. Desenvolvimento econômico em cidades da fronteira amazônica: ações, escalas e recursos para Oiapoque-AP. Revista Confins, N° 17, 2013. Disponível em: <<https://confins.revues.org/8250?lang=pt>> Acesso em: 19 de mar. de 2016.

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

SOUZA, João Mendonça. A Manaus Boa Vista: Roteiro Histórico. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1977.

SUPERTI, Eliane; SILVA, Gutemberg Vilhena. Integração Internacional e Políticas Públicas de Defesa e Segurança na Fronteira Setentrional Amazônica: Reflexões sobre a condição fronteiriça amapaense. Revista Intellector, Ano XI, V. 11, N.º 22, pp. 129-147, 2015.

VLACH, Vânia Rubia Farias “Estudo preliminar acerca dos geopolíticos militares brasileiros”. *Terra Brasilis*, 4, 2-13, 2003.1º BEC. Disponível em: <http://www.1bec.eb.mil.br/obras/acervo/obras_rodoviaras/becnst1_obras_rodod.htm> Acessado em 20 de maio de 2015.

Jornais

ESTADO DE SÃO PAULO, 27/01/1977, p. 19.

ESTADO DE SÃO PAULO, 20/10/1976, p. 10.

Jornal Correio da Manhã, RJ 12 de set. 1968, n. 22137, p. 14. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_07&pagfis=95461&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#> Acesso em: 06 de março de 2016.

Recebido Abril de 2016.

Publicado em Julho de 2016.