

A geopolítica rodoviária no Noroeste: a vertebração da BR-364

Thiago Oliveira Neto¹

Ricardo José Batista Nogueira²

Resumo

O projeto geopolítico de integração territorial do Brasil esteve calcado na construção de grandes sistemas de engenharia, os quais permitiram fluxos diversos entre lugares situados em posições geográficas distintas. Uma das frações territoriais, articulada ao eixo político e econômico do país, foi a Noroeste, ao longo da rodovia denominada BR-364, que interliga as cidades das Regiões Sudeste e Norte do país. Esse projeto foi concebido nas primeiras décadas do século XX, sendo materializado no início da década de 60, alterando substancialmente o espaço geográfico entre os estados do Mato Grosso, Rondônia e Acre.

Palavras-chave: geopolítica; integração; BR-364.

Geopolítica de carreteras en el Noroeste: vertebración de la BR-364

Resumen

El proyecto geopolítico de la integración territorial de Brasil se apoya en la construcción de gran tamaño de sistemas de ingeniería que permiten diferentes flujos entre lugares situados en diferentes ubicaciones geográficas. Una de las fracciones territoriales que se articula con el centro político y económico del país fue el Noroeste a lo largo de la carretera llamada BR-364 que conecta las ciudades de Sureste y las regiones del Norte del país. Este proyecto fue concebido en las primeras décadas del siglo XX, que se materializa en la década de 60 cambiando sustancialmente el área geográfica entre los estados de Mato Grosso, Rondônia y Acre.

Palabras-clave: geopolítica; integración; BR-364.

Introdução

Nos primeiros seis anos da década de 1970, ocorreu a construção de diversas rodovia de integração, com destaque para as BR-230 *Transamazônica*, BR-319, BR-174, BR-163, BR-401 e outras dentro do Programa de Integração Nacional. Essas obras foram acompanhadas de políticas de incentivo maciço para que se realizasse a colonização de terras situadas ao longo das rodovias como a BR-230.

¹ Graduando do Curso de Geografia da Universidade Federal do Amazonas . UFAM.

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

No início da década de 80, foi concluída a pavimentação da rodovia que conecta os estados do Acre, Rondônia e Mato Grosso, dentro de um grande projeto de integração e de ordenamento territorial, o Polonoroeste, que almejava a conclusão da rodovia e a efetivação de vários projetos de colonização de suas margens e a partir da abertura de estradas de penetração.

Neste artigo procuramos destacar as transformações territoriais principais ocasionadas pela construção dessas rodovias, especialmente com a inserção de projetos territoriais e o adensamento de objetos geográficos ao longo desses eixos de integração, e ainda com a transformação dos territórios federais de Rondônia e Acre em estados.

Transformações territoriais e o adensamento de técnicas

O maior programa brasileiro de implantação de vias de circulação ocorreu a partir do Decreto-Lei n. 1.106, de 16 de junho de 1970, que instituiu o Programa de Integração Nacional (PIN) 1970-1974³, com vultosos recursos nacionais e internacionais para os projetos rodoviários. Uma das maiores obras desse período foi a Transamazônica, seguida da conclusão de outras rodovias de grande extensão, como as BR-174, BR-319 e BR-163. Nesse mesmo ano, foi criado o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), que realizou assentamentos agrícolas ao longo das rodovias amazônicas. Almeida e Ribeiro (1989, p. 62) destacam que:

No início da década de 70, os governos militares, preocupados com questões de segurança nacional e acirramento das tensões sociais no Nordeste, voltaram-se a grandiosos planos de ocupação via colonização dirigida e de abertura de estradas [...] além do asfaltamento da Belém-Brasília [...].

A escolha de Rondônia como região principal e prioritária de colonização possui um leque de razões, com destaque para a proximidade do estado com as

³ Decreto-Lei n. 1.106, Art. 1º - É criado o Programa de Integração Nacional, com dotação de recursos no valor de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), a serem constituídos nos exercícios financeiros de 1971 a 1974, inclusive, com a finalidade específica de financiar o plano de obras de infraestrutura, nas regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM, e promover sua mais rápida integração à economia nacional. Art. 2º - A primeira etapa do Programa de Integração Nacional será constituída pela construção imediata das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém. §1º - Será reservada, para colonização e reforma agrária, faixa de terra de até dez quilômetros à esquerda e à direita das novas rodovias para, com os recursos do Programa de Integração Nacional, se executar a ocupação da terra e adequada e produtiva exploração econômica (BRASIL, 1970).

frentes pioneiras do Centro-Oeste rumo ao Norte; viabilizadora do direcionamento dos fluxos migratórios das Regiões Sudeste/Sul, então marcadas pela mecanização e modernização agrícola; ou da Região Nordeste, com secas periódicas e também impactada pela mecanização que diminuiu drasticamente o uso de mão de obra no campo (COY, 1988; OLIVEIRA, 1991; GOMES, 1996). Mas também foram importantes a construção da rodovia BR-364; a disponibilidade de terras públicas sob jurisdição do INCRA; as terras férteis no núcleo de colonização de Ouro Preto (COY, 1988); e a política de segurança nacional que desejava a salvaguarda das fronteiras pelo aumento da densidade demográfica nas faixas de fronteira (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989),

No início da década de 70, foi estabelecida uma cooperação entre o Estado e as empresas privadas. Assim, na ocupação das faixas de terras para se desenvolver ações de colonização e de atividades econômicas, o Estado proveu a construção de sistemas de engenharias, que alicerçam as articulações espaciais com a região dinâmica da economia nacional+ (SILVA, 2010, p. 105), tendo as empresas privadas⁴ Calama e Itaporanga ficado responsáveis pela distribuição de lotes de terra⁵. Posteriormente, ocorreu a implantação de projetos do INCRA, tais como: o Projeto Integrado de Colonização-PIC Ouro Preto, 1971; Sidney Girão, 1972; Ji-Paraná, 1972; Paulo Assis Ribeiro, 1974; Padre Adolpho Rohl, 1975; Projetos de Colonização Dirigido-PAD Marechal Dutra e Burareiro, 1975; Projeto de Assentamento-PA Machadinho, 1981; e o Projeto de Assentamento Rápido-PAR ao longo da BR-364⁶; além dos Projetos Fundiários Alto Madeira, Corumbiara, Guajará-

⁴ 1- Guaporé Agro-indústrias s/a . Gainsa, 2- Herdeiros de Roman Chavez, 3- Colonizadora Itaporanga, 4- Condomínio Bonanza, 5- Irmãos Freitas, 6- Irio Spiardi, 7- Agro-pecuária Indústria e Colonizadora Rio Candeias Ltda, 8- Laminasa-laminados da Amazônia s/a, 9- Grupo Terra Rica, 10- Oscar Martinez, 11- Madeirama, 12- Grupo Zillo, 13- Pantoja & Irmãos (INCRA, 1970 *apud* CUNHA, MOSER, 2010, p. 127).

⁵ Estas tiveram barreiras do Estado no ato de obtenção de documentos de posse de terras. Embora a região de Rondônia mantenha seu surto de colonização, o conflito relativo à posse das terras afeta a natureza e a rapidez do desenvolvimento. Desde 1972, empresários agrícolas do centro-sul, aspirando a maiores domínios e total liberdade de ação, têm evitado Rondônia, pulando para o estado do Acre, menos acessível, onde grandes áreas já estão retidas sob títulos de propriedade legalmente válidos e transferíveis, e onde é limitada a atividade do INCRA (WESCHE, 1978, p. 242).

⁶ Esses projetos começaram a ser implantados em 1981, entre Porto Velho e Ji-Paraná (OLIVEIRA, 1989).

Mirim e Jaru Ouro Preto, ambos criados em 1975 (COY, 1988; OLIVEIRA, 1989; CUNHA; MOSER, 2010).

A presença de minérios, como cassiterita, e a disponibilidade de terras foram os dois principais fatores que alimentaram os fluxos de migração no Noroeste. A organização espacial ao longo da BR-364, se configurou na construção de outras rodovias e estradas referentes à implantação preliminar de projetos de colonização. Nesse contexto, ao lado da política de colonização, dos incentivos fiscais e dos possíveis projetos industriais (especialmente de exploração mineral), [...] o outro grande instrumento de que o governo dispôs na Amazônia foi a política rodoviária+ (CARDOSO; MÜLLER, 1979, p. 167).

O desenvolvimento da atividade privada de transporte rodoviário de passageiros, a partir do início dos anos 1970, propiciou o deslocamento de levas de migrantes e colonos, principalmente dos estados de Santa Catarina, Paraná, Espírito Santo e Ceará para Mato Grosso, Rondônia⁷ e Acre. Esses fluxos migratórios aumentaram no final da década de 70 e durante os anos 80, em decorrência dos incentivos ao acesso à terra, por intermédio dos grandes projetos de colonização dirigida montados pelo Governo Federal, que acompanharam a abertura de novas vias de penetração e a consolidação das já existentes+ (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989, p. 41).

Da mesma forma, o advento da pavimentação das rodovias propiciaram alterações substanciais no espaço geográfico, tendo Rondônia "como o principal eixo rodoviário da Amazônia ocidental+ (WESCHE, 1978, p. 237). Conforme descrevem Ribeiro e Almeida:

No caso da BR-364, no trecho entre Cuiabá (Mato Grosso) e Porto Velho (Rondônia), da BR-319, da BR-317 e da AC-040, que estão asfaltadas, a enorme frota de caminhões e ônibus alterou profundamente os deslocamentos populacionais, provocando o encurtamento no prazo de entrega de mercadorias, modificando a administração dos estoques nos estabelecimentos comerciais e agrícolas e aumentando, por isso, o fluxo monetário, gerado por uma maior quantidade de transações comerciais (1989, p. 99).

⁷ Em 1972 o dono da empresa [Eucatur], Assis Gurgacz, detectou entre os agricultores uma crescente vontade de buscar novas terras. Arriscou, então, uma viagem mensal pelo trajeto Cascavel-Porto Velho, mais de 3000 quilômetros vencidos com viagens que duravam cerca de um mês. [...] Um ano mais tarde, 1973, a linha passou a ser quinzenal e, no ano seguinte, semanal. A partir de 1975, acompanhando o ritmo da marcha para o Oeste, a Eucatur começou a fazer viagens diárias+ (VEJA, 19/09/1984, p. 92).

Com a expansão da malha rodoviária, a Estrada de Ferro Madeira -Mamoré foi desativada. Assim, em 10 de julho de 1972, as vias foram abandonadas à vegetação, que deu sumiço nelas em sua quase totalidade, enquanto as pontes serviam à passagem da estrada+(THERY, [1976] 2010, p. 29).

A influência das concepções do economista francês François Perroux estava presente nas ações de planejamento estatal, ainda no final da década de 70, período em que a Amazônia e o Planalto Central foram incluídos no Plano de Desenvolvimento da Amazônia (Polamazônia) 1975-1979, destinando 15 frações territoriais escolhidas e delimitadas (BROWDER; GODFREY, 2006) com o objetivo de implantar polos agropecuários e agrominerais, com dupla finalidade: abrir o acesso às riquezas naturais aos grandes grupos econômicos e reorientar os fluxos migratórios predominantes na direção Nordeste/Sudeste para Nordeste/Amazônia+(OLIVEIRA, 1991, p. 89). Um desses polos estava situado em Rondônia, conforme aponta Thery:

[...] a política geral do governo Geisel é doravante de favorecer a criação de polos na Amazônia, em torno de grandes investimentos nas áreas mineral, florestal e agropecuária. Rondônia é um desses polos e tudo deixa crer que a solução, conforme ao sistema econômico dominante, vencerá, apesar das oposições locais de funcionários que veem tudo o que essa solução pode ter de socialmente injusto, de predador, de contrário a toda possibilidade de desenvolvimento autônomo da região. Ela tem no seu ativo o fato de favorecer os grandes interesses paulistas e, muitas vezes, através dos mesmos, estrangeiros que são ouvidos do governo (THERY, [1976] 2010, p. 203).

Durante a vigência do Polamazônia foi gestado outro projeto, em meados de 1978, instituído juridicamente pelo Decreto n. 86.029, de 27 de maio de 1981, criando o Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil (Polonoroeste), um dos últimos projetos do governo militar voltado à organização espacial (COY, 1988) e ao planejamento regional da Amazônia, com base na abertura de estradas e colonização.

O Polonoroeste, organizado em sua maior parte através do modelo ideológico de polos de crescimento [assim] como no caso do Programa do Polamazônia+(BROWDER, GODFREY, 2006, p. 101), teve ação integrada entre os Ministérios do Interior, da Agricultura, dos Transportes, da Indústria e do Comércio, da Fazenda e da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, sob a

coordenação da Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste (SUDECO). Englobando uma área de influência da ligação rodoviária Cuiabá-Porto Velho, abrangendo o Oeste e o Noroeste do estado de Mato Grosso, somando uma área de 410 mil km², sendo 243.044 km² em Rondônia e 167.114 km² no Mato Grosso, o Programa tinha como objetivos principais: a pavimentação da rodovia BR-364 entre Cuiabá e Porto Velho; a ocupação da região através de assentamentos; a construção de estradas vicinais; e a redução das disparidades regionais e intra-regionais⁸.

Com o avanço da colonização e o fluxo cada vez mais denso de veículos entre Rondônia e Cuiabá, o governo federal captou recursos inclusive com empréstimos junto ao Banco Mundial (OLIVEIRA, 1991; COY, 1988)⁹ para pavimentar a rodovia, construir estradas secundárias e continuar os projetos de colonização e de regularização fundiária no Mato Grosso (OLIVEIRA, 1991). Tais ações se desdobraram com maior intensidade a partir de 1981, com financiamento internacional para as obras (Fig. 1). Mesmo com o investimento suspenso em novas obras rodoviárias desde 1977, em decorrência da crise econômica e a redução de recursos, houve investimentos somente nos eixos com absoluta prioridade e aqueles já implantados. Nesse sentido, o exemplo mais importante foi o asfaltamento da BR-364 no trecho Cuiabá-Porto Velho+(ALMEIDA; RIBEIRO, 1989, p. 62).

⁸ [maior integração nacional; promover a ocupação demográfica da região-programa; aumento significativo na produção da região; redução das disparidades de desenvolvimento, a níveis inter e intra-regionais; assegurar o crescimento da produção em harmonia com as preocupações de preservação do sistema ecológico e de proteção às comunidades indígenas; a reconstrução e a pavimentação da rodovia Cuiabá-Porto Velho; a construção e a consolidação da rede de estradas vicinais; a implantação e a consolidação de projetos integrados de colonização e assentamento dirigido; a execução de serviços de regularização fundiária; o apoio às atividades produtivas (pesquisa e experimento agrícolas, assistência técnica e extensão rural, crédito, armazenamento e comercialização), bem como a expansão dos serviços sociais (educação e saúde) e a melhoria na infraestrutura de pequenas comunidades rurais; e a preservação do sistema ecológico e o apoio às comunidades indígenas.+(BRASIL, 1981).

⁹ O orçamento do Polonoroeste foi de US\$ 1,55 bilhão entre 1981-1985, sendo aplicados 57% na pavimentação da rodovia BR-364, 23% na colonização de novas áreas, 13% no desenvolvimento rural, 3% em serviço de títulos de terras, 3% proteção incluindo assuntos indígenas e apenas 0,5% em pesquisa científica (GOODLAND, 1985, pp. 12-14 *apud* FEARNSSIDE, 1989, pp. 49-50).



Figura 1. Pavimentação da rodovia entre as cidades de Cuiabá e Porto Velho, entre 1982 e 1984. No mosaico: a) e b) caminhões presos nos atoleiros (VEJA, 26/03/1980, pp. 52-89); c) máquinas trabalhando nas frentes de obras (VEJA, 05/05/1982, p. 75); d) cartaz divulgando as potencialidades do noroeste (VEJA, 05/05/1982, p. 75); e) placa do governo federal na rodovia de penetração BR-429 (SGC, 2015); f) Área de influência do Polonoroeste (VEJA, 05/05/1982, p. 79); g) rodovia BR-364 pavimentada (VEJA, 19/09/1984, p. 95); h) Paulo Maluf e João B. Figueiredo na inauguração da rodovia BR-364, em 13 de setembro de 1984 (VEJA, 19/09/1984, p. 89).

O estado do Acre fez parte dos projetos de colonização do INCRA com influências do Polonoroeste, onde foram implantados o Projeto de Assentamentos Dirigidos-PAD, nos municípios de Cruzeiro do Sul e Feijó, e o Projeto de Assentamento Rápido-PAR, nos municípios de Xapuri, Brasileia, Rio Branco e Sena Madureira (OLIVEIRA, 1989), e concomitantemente, ocorria a pavimentação da rodovia entre Porto Velho e Rio Branco, concluída em 1989, e o deslocamento de migrantes para esse estado à procura de terras.

Durante o incentivo à migração, entre os anos de 1973 e 1985 houve mais de 110 mil famílias de migrantes candidatas aos projetos de colonização em Rondônia, mas apenas 30 mil foram beneficiadas com um lote de terra através da instituição (OLIVEIRA, 1989). Assim, de 1981 a 1984 a região absorveu 364.320 migrantes em comparação com 254.374 migrantes de 1970 a 1980+ (COY, 1988, p. 172), tendo parte desse contingente populacional passado a habitar em vilas e cidades ao longo da BR-364 e nas demais rodovias e estradas regionais.

Esse fluxo migratório e seu adensamento em pontos específicos propiciou a formação de vilas e cidades. Algumas se formaram no local de antigos postos da linha telegráfica, com destaque para Vilhena, Pimenta Bueno, Ji-Paraná e Ariquemes (THERY, [1976] 2010), e outras, como Colorado do Oeste, Ouro Preto do Oeste, Cacoal, surgiram ao redor das sedes dos projetos de colonização (COY, 1988, p. 177).

Com a pavimentação da rodovia BR-364 e o incentivo maciço à migração e ocupação de terras ao longo do eixo, graves impactos ambientais sobre os ecossistemas florestais foram gerados (BOWLES, KORMOS, 1999). A partir da década de 80, Organizações Não Governamentais (ONGs) lançaram campanhas contra o financiamento que o Banco Mundial realizava para o Polonoroeste, em decorrência dos efeitos negativos do projeto (WADE, 2016a)¹⁰, principalmente de ineficiência institucional e de atrofiamento das medidas mitigadoras do programa. Daí que as manifestações desses grupos eram referentes à proteção ambiental, evitando a ocupação de reservas florestais por madeiros, garimpeiros e colonos, e à proteção aos povos indígenas e aos pequenos agricultores colonizadores (WADE, 2016b).

Os problemas citados e a ação das ONGs ocasionaram a suspensão do financiamento do Banco Mundial ao projeto, em fevereiro de 1985. Tendo o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) financiado, então, a pavimentação da rodovia entre Porto Velho e Rio Branco, desde janeiro de 1985 (FEARNSIDE, 1989; BIZZO, 2001), após aprovação de medidas preventivas ao desmatamento e a instituição de terras indígenas parcialmente implementadas (LEONEL, 1992).

Com a suspensão dos recursos na fase final do Polonoroeste, os governos federal e estadual de Rondônia, juntamente com técnicos da FAO/Banco Mundial, começaram um trabalho preparatório para a continuação deste projeto numa nova etapa (BIZZO, 2001, p. 1252), baseada numa proposta de Zoneamento Sócio-Econômico-Ecológico (ZSEE), com objetivo de corrigir e amenizar os problemas ecológicos (GOMES, 1996), controlar a migração, e reduzir empecilhos oriundos do

¹⁰ As ONGs norte-americanas usaram o Polonoroeste como seu trampolim para exigir mudanças na política do Banco [...] os críticos ambientais do Banco sustentaram o Polonoroeste como "o maior ... e o mais desastroso envolvimento da colonização florestal nos trópicos" [...] Muitas pessoas que nunca ouviram falar do Banco Mundial vieram a conhecê-lo como um banco que destrói florestas tropicais (WADE, 2016a, p. 217 *tradução nossa*).

projeto anterior. Além disso, objetivava o controle do desmatamento, sendo implantado o Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia (PLANAFLORO), entre 1992-2002, com recurso da ordem de US\$ 228,9 milhões, sendo US\$ 167 milhões oriundos de empréstimos do Banco Mundial (BIZZO 2001)¹¹.

Como consequência desses projetos, diversos povos indígenas foram afetados, incluindo os Uru-eu-wau-wau com a morte de integrantes, em decorrência tanto de conflitos como de doenças adquiridas pelo contato. No final da década de 80, militantes ecologistas e seringalistas, como Chico Mendes, foram expoentes de posicionamento contrários à apropriação de terras pelos empresários. Entretanto, contra esse novo panorama, Leonel (1992) aponta que:

Disseminou-se [...] a ideia de que toda e qualquer estrada é destrutiva e inoportuna. Não é esse tampouco o tratamento rigoroso que a questão merece: tal comportamento irrefletido torna-se uma tentativa fácil e cômoda de escamotear a ignorância de respostas adequadas. As soluções devem ser dadas caso a caso, em conformidade com os interesses da sociedade como um todo, que podem ser clara e consensualmente definidos (LEONEL, 1992, p. 135).

Houve um adensamento populacional na faixa de fronteira do Mato Grosso até o Acre, com maior número e concentração nas cidades do que no meio rural, assim como, o desenvolvimento de atividades econômicas ao longo do eixo rodoviário, baseadas, em sua maioria, na produção de insumos para a indústria alimentícia.

Para evitar a expansão da frente pioneira para a borda sul do estado do Amazonas, foi constituído, em 2005, o Mosaico Apuí, com unidades de conservação englobando 2.467.243,619 hectares entre a rodovia Transamazônica e os limites estaduais de Rondônia e Mato Grosso (WWF, 2006).

É importante apontar que as rodovias construídas na Amazônia e a implantação de distintos projetos constituíram uma diferenciação regional dentro da própria Amazônia, com frações com projetos minerais, agropecuários, terras indígenas, colonização privada e pública. Um aspecto da diferença entre os projetos foi a colonização ao longo das BR-230 e BR-364, em que, na primeira, os assentamentos foram feitos com residências agrupadas; e, na segunda, cada um

¹¹ O Planaflo tem como ferramenta básica o zoneamento e a planificação em nível zonal, o qual define a política de ordenamento ambiental para a ocupação racional das terras de Rondônia. (GOMES, 1996, s/p).

desses lotes, designados pela sua linha e sua gleba (grupo de 25 a 30 lotes), é ocupado por uma família de colonos que ali reside permanentemente+ (THERY, [1976] 2010, p. 108).

Na primeira década do século XXI, o projeto de interligar o Brasil e o Peru por rodovia com fluxo contínuo foi concluído dentro da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IRSA)¹², aproveitando o percurso aberto das rodovias BR-364 e BR-317 e daquelas construídas no Peru, propiciando, além dos fluxos contínuos de linhas rodoviárias, o transporte de carga entre os dois países.

Desse modo, pode-se apontar que, ao longo de 116 anos, houve, em uma porção territorial entre as cidades de Cuiabá e Rio Branco, uma sobreposição de objetos geográficos dos mais vários conteúdos técnicos e de escalas completamente distintas¹³. Essa sobreposição é uma estratigrafia dos conteúdos técnicos, seja dos grandes objetos em extensão ou em pontos, como: linha telegráfica, ferrovia, rodovia, usinas hidrelétricas e linhas de transmissão de energia; seja de pequenos objetos, aqueles que se encontram de forma dispersa, como: torres de telecomunicações, silos, aeródromos e pistas de pouso; ou, ainda, de objetos que se situam de forma concentrada em pontos, como: posto de saúde, delegacia de polícia, universidade e demais objetos de instituições do Estado que se concentram, a rigor, em núcleos urbanos. Todos esses objetos foram construídos e inseridos no eixo rodoviário em temporalidades distintas, demonstrando a força inicial do percurso traçado nos primeiros anos do século XX, remetendo àquilo que Santos (1978) denominou de rugosidade. Sobre essa sobreposição, Thery (1976/2010) faz a seguinte descrição:

Podemos observar que os progressos técnicos na área da comunicação e do transporte sempre assumiram um papel importante na Amazônia. O barco a vapor permitiu subir o rio apesar da correnteza e das cheias; a ferrovia possibilitou o contorno das cachoeiras do Madeira. O telégrafo ligou a região ao resto do país, fazendo chegar em alguns segundos as decisões e as notícias. Hoje em dia, a estrada, os aviões e as telecomunicações, através da reflexão troposférica, integram realmente a Amazônia ao Brasil, fazendo circular rapidamente as mercadorias, os homens e a informação ([1976] 2010, p. 62).

¹² Programa multissetorial sul-americano que tem como objetivo desenvolver infraestruturas na área de transporte, energia e telecomunicações.

¹³ Para Santos, %o espaço [geográfico] é formado de objetos técnicos [estes] nos ajuda[m] a historicizar, isto é, a considerar o espaço como fenômeno histórico a geografizar[...]+ (2006, pp. 24-29) e um %conjunto de técnicas semelhantes, atribuem resultados diferentes+(SANTOS, 1997, p. 64).

Atualmente, almeja-se um projeto ferroviário de interligar o Sudeste do Brasil ao litoral do Peru pelo caminho da BR-364, cujo traçado já estava nos mapas desde 1926 como projeto ferroviário, sendo, depois de quase um século, posto em debate no governo federal no que tange à logística nacional. O redirecionamento dos fluxos comerciais para a Ásia, em destaque a China, embala o projeto. A rota estratégica de unir ponta a ponta o continente sul-americano no sentido Leste-Oeste, permite que uma parcela da produção brasileira seja transportada para o Oceano Pacífico, alterando fluxos marítimos que se concentram, atualmente, no Canal do Panamá, rota usada pelos navios quando saem do país com direção à Ásia. Enquanto a proposta ferroviária ainda não se alavancava, o governo federal lançou no período o projeto de duplicação e realização de concessões de trechos da rodovia BR-364.

Outra alteração nesse período analisado foi a formação territorial dos estados de Rondônia e do Acre. Segundo Moraes (2001, pp. 105-106), o território envolve três dimensões distintas: %o território é uma construção bélica/militar, é uma construção jurídica e é uma construção ideológica+. Essa tríade, no caso particular, está interligada a aspectos geopolíticos da criação de territórios, a rigor, o Território Federal do Guaporé . atual Rondônia - foi criado com o objetivo de %garantir a segurança da fronteira Oeste e garantir o controle federal de uma área estratégica para a centralização do poder, almejado por Getúlio Vargas.+ (SOUZA, PESSÔA, 2010, p. 155). A formação do território de Rondônia é assim descrito por Theyry:

O Decreto-Lei federal n. 7.470, de 17 de abril de 1945, determinou os seus limites definitivos: dois municípios apenas, Porto Velho (6 distritos) e Guajará-Mirim (3 distritos), com uma superfície total de 243 044 km² (154 136 e 88 900 km²). A Lei n. 2.731, de 17 de janeiro de 1956, dará ao Território o nome de Rondônia, em homenagem ao Marechal Mariano da Silva Rondon, explorador e protetor dos índios. Dentre as diversas medidas jurídicas tomadas na ocasião da criação do Território, a mais marcante, em termos de consequências geográficas, é aquela que se refere ao estatuto da terra: em toda a extensão de Rondônia, a terra é propriedade da União, ou seja, do Estado brasileiro. Uma exceção (que não é pequena) é feita a essa regra: as terras que foram atribuídas em propriedade antes da criação do Território pelas administrações dos Estados do Amazonas e do Mato Grosso ([1976] 2010, p. 35).

O estado de Rondônia é originário da aprovação da Lei Complementar n. 221, em 17 de agosto de 1981, sendo promulgada a Lei Complementar n. 41, em 22

de dezembro, e a instalação ocorreu em 4 de janeiro de 1985, com a posse do primeiro governador, coronel Jorge Teixeira.

Do mesmo modo, ocorreu com o Território do Acre, oriundo de um acordo com a Bolívia, esta área foi incorporada ao Brasil através do Tratado de Petrópolis, em 1903, e foi transformado em Território Federal pela Lei n. 1.181, de 24 de fevereiro de 1962, e a sua transformação em Estado ocorreu através da Lei n. 4.0711, de 15 de junho de 1962 (PORTO, 1999, s/p)¹⁴.

Apesar dos aspectos regionais distintos, em ambos os casos, o Estado, via política pública, constituiu objetos geográficos de cunho militar e outros construídos pelas instituições militares e situados na faixa de fronteira, sendo que ambos os entes federados tiveram uma construção jurídica expressadas pelos decretos e leis de criação de territórios e estados. Houve, assim, uma construção ideológica, primeiro amparada na representação cartográfica dos anos 70, com os respectivos territórios e linhas indicando rodovias e os polígonos dos projetos de colonização e de atividade econômica, e mais recentemente, com os recortes territoriais das unidades de conservação e terras indígenas, representando a defesa da preservação.

Considerações Finais

Depois de cinco décadas do início da construção de grandes rodovias com recursos internacionais e com objetivo de segurança nacional, o mundo é outro, a necessidade de fluidez territorial - com as mercadorias em movimento de forma cada vez mais rápida - obriga os países que integram o mercado mundial a estruturarem meios técnicos capazes de permitir esse escoamento da forma mais ágil possível.

A malha desenhada no Brasil interliga as capitais estaduais aos centros de decisão, sejam eles de cunho político ou econômico, com forte tendência ao direcionamento ao litoral Atlântico, principalmente no escoamento da matéria prima e dos bens manufaturados, considerando que o processo de ocupação e as relações

¹⁴ Vários objetivos foram traçados com a criação e instalação desses Territórios, dentre os quais se destacam: proteger as regiões fronteiriças de vazio demográfico; garantir a atuação do governo em regiões longínquas e criar condições jurídicas e econômicas para reorganizar o espaço brasileiro, de acordo com as orientações constitucionais e com um programa para sua organização e desenvolvimento que preconizava sanear, educar e povoar [...] Constituição de 1937 art. 6º: a) houve uma justificativa para a sua criação: A União poderá criar, no interesse da defesa nacional: b) determinou que as suas áreas fossem oriundas de partes desmembradas dos Estados: e c) a sua administração seria regulada por lei especial. (PORTO, 1999, s/p).

comerciais eram fortemente centradas com a Europa e América do Norte durante o processo de formação territorial. Atualmente, as relações comerciais mundiais em que o país se insere possuem outro direcionamento, a Ásia. Esse aspecto não alterou apenas as rotas dos navios cargueiros; os Estados Nacionais buscam criar objetos geográficos ou ampliar os existentes para a nova convergência e concentração de fluxos agora no sentido Leste-Oeste do Brasil e da América do Sul.

Nesse contexto internacional, a proposta de construção de uma ferrovia seguindo o traçado rodoviário de Lima (Peru) ao Rio de Janeiro visa atender essa nova organização dos fluxos materiais em grande escala, e representa a retomada de um projeto de um século atrás, que tinha por meta ligar o litoral atlântico ao Acre por estrada de ferro. O projeto ferroviário atual é mais um no percurso Rio Branco-Cuiabá, demonstrando o poder de permanência e o adensamento de grandes sistemas de engenharia nessa região, como lembrava o geopolítico Mário Travassos.

Apesar da convergência de interesses nacionais e internacionais, o Estado brasileiro desenvolveu diversas e importantes ações no processo de alteração do espaço geográfico da Amazônia, não apenas com a simples abertura de rodovias, mas com a execução de grandes projetos de colonização, industriais e de exploração de recursos naturais, os quais, ao longo da BR-364 propiciaram altos níveis de degradação ambiental em curto intervalo de tempo durante a década de 80, chamando a atenção de instituições e organizações internacionais. Em contrapartida, o Estado passou a constituir e legitimar juridicamente áreas territoriais com fins de preservação ambiental e cultural de povos locais¹⁵. Assim, a rigor, observa-se que os projetos atuais e do passado foram elaborados e executados, em sua maioria, pelo governo federal, demonstrando que este ainda atua veementemente nas políticas públicas e territoriais da Amazônia.

¹⁵ A partir de 1972, passou a ser debatida, em fóruns mundiais, a importância da preservação ambiental, sendo que, com os projetos de colonização da década de 80 e os danos ocasionados na Amazônia rondoniense, instituições e organizações internacionais solicitaram do Brasil ações para reduzir o avanço das frentes agrícolas.

Referências

- ALMEIDA, Roberto Schmid de; RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos. Os sistemas de transporte na região norte: evolução e reorganização das redes. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 51, nº. 2, 1989, pp. 33-98.
- BIZZO, Maria Nilda da Silva. O Zoneamento Sócio-Econômico-Ecológico do PLANAFLORO (Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia) de Rondônia: sua lógica e os conflitos sociais. In: **IX ANPUR, Anais**, vol. 3, 2001, pp. 1250-1264.
- BOWLES, Ian A., KORMOS, Cyril F. **The American Campaign for environmental reforms at the world bank**. The Fletcher Forum of World Affairs. 2009. Disponível em: <http://www.belfercenter.org/sites/default/files/legacy/files/the_american_campaign_for_environmental_reforms_at_the_world_bank.pdf> Acesso em: 12 de fev. de 2017.
- BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. **Cidades da Floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira**. Manaus: EDUA, 2006.
- CARDOSO, Fernando H.; MULLER, Geraldo. **Amazônia: Expansão do capitalismo**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.
- CUNHA, Ellaquim Timotéo da; MOSER, Lilian Maria. Os projetos de colonização em Rondônia. **Revista Labirinto**, Ano X, nº 14, 2010, pp. 124-151.
- COY, Martin. Desenvolvimento regional na periferia amazônica. Organização do espaço, conflito de interesses e programas de planejamento dentro de uma região de fronteira: o caso de Rondônia. In: CATHERINE, Aubertin (Org.) **Fronteiras**. Brasília/Paris: UNB/ORSTOM, 1988. pp. 167-194.
- FEARNSIDE, P. Martin. **Ocupação Humana de Rondônia: Impactos, Limites e Planejamento**. Brasília: CNPQ, 1989.
- GOMES, José Menezes. Uma retrospectiva dos programas de desenvolvimento regional integrados. **PDRI**. **Revista de Políticas Públicas**, v. 2, n. 1, 1996, pp. 45-78.
- LEONEL, Mauro. Estradas, índios e ambiente na Amazônia do Brasil Central ao Oceano Pacífico. **São Paulo em Perspectiva**, n. 6 v. 1-2, pp 134-167, 1992. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v06n01-02/v06n01-02_20.pdf>
- MORAES, Antonio Carlos Robert de. Bases da formação territorial do Brasil. **Geografares**, n. 2, 2001, pp. 105-113.
- OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Amazônia: monopólio, expropriação e conflitos**. 2. ed. Campinas: Papyrus, 1989.
- OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia**. 2. ed. Campinas: Papyrus, 1991.
- PORTO, Jadson Luis Rebelo. Os territórios federais e a sua evolução no Brasil. **Revista Presença**, v. 3, n. 15, 1999, S/P.
- RIBEIRO, Miguel Angelo Campos; ALMEIDA, Roberto Schmidt. Reorganização do sistema viário na região de influência da BR-364. **Revista Brasileira de Geografia**. v. 51, n. 3, jul./set., Rio de Janeiro, 1989, pp. 95-102 .
- SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**. Hucitec: São Paulo, 1978.
- Revista de Geopolítica, EDIÇÃO ESPECIAL**, v. 8, nº 2, p. 48 - 62, jul./dez. 2017.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo, Globalização e meio técnico científico informacional**. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SOUZA, Murilo Mendonça Oliveira de; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar. O processo de formação do território rondoniense revisitado: da colônia ao golpe de 1964. **Acta Geográfica**, v. 4, n. 8, 2010, pp. 143-160.

THERY, Hervé. **Rondônia: Mutações de um Território Federal na Amazônia Brasileira**. Tese de Doutorado defendida em 1976 [2010] na Universidade de Paris 1. Tradução de Evelyne Mainbourg.

WADE, Robert H. Boulevard to broken dreams, Part 1: the Polonoeste road Project in the Brazilian Amazon, and the World Bank's environmental and indigenous peoples norms. **Revista de Economia Política**, v. 36, n. 1, 2016a, pp. 214-230.

WADE, Robert H. Boulevard to broken dreams, Part 2: Implementation of the Polonoeste road Project in the Brazilian Amazon, and the World Bank's response to the gathering storm. **Revista de Economia Política**, v. 36, n. 3, 2016b, pp.646-663.

WESCHE, Rolf. A moderna ocupação agrícola em Rondônia. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 40, n. 3, 1978, pp. 233-247.

WWF. **Saiba mais sobre o Mosaico de Apuí**. 25/06/2006. Disponível em: <http://www.wwf.org.br/informacoes/noticias_meio_ambiente_e_natureza/?2880> Acesso em: 07 de fev. de 2017.

Leis/Decretos

BRASIL, Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De11106.htm> Acesso em: 20 de jan. de 2017.

BRASIL, Decreto n. 86.029, de 27 de maio de 1981. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-86029-27-maio-1981-435354-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 20 de jan. de 2017.

Revistas

Veja. O oeste mais perto. 19/09/1984, pp. 88-92.

Veja. O campo conta os lucros da supersafra. 26/03/1980, pp. 44-53.

Veja. Uma ação integrada para consolidar o esforço dos desbravadores. 05/05/1982, pp. 76-90.

Vídeo

SGC, 2015. A trajetória de sucesso da empresa Eucatur na colonização de Rondônia. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=_oGCTsnHzow> Acesso em: 26 de jan. de 2017.

Recebido em Abril de 2017.

Publicado em Julho de 2017.