

Integração territorial do Noroeste brasileiro de 1900 a 1970

*Thiago Oliveira Neto*¹

*Ricardo José Batista Nogueira*²

Resumo

O artigo mostra que o significado geopolítico das vias de circulação como instrumento de coesão territorial do Estado Nacional era a preocupação dos clássicos da geografia política. Apresenta-se o caso do Estado brasileiro com sua dimensão continental e as proposições dos geopolíticos em planejar e executar a construção de vias de transporte na Amazônia brasileira. O distanciamento do centro do poder e a larga faixa de fronteira desocupada, motivaram a abertura de rodovias na região, com destaque para rodovia BR-364 no noroeste do país.

Palavras-chave: geopolítica, Amazônia, rodovia.

Integración territorial del Noroeste brasileño: 1900-1970

Resumen

El artículo muestra que el significado geopolítico de las vías de circulación como instrumento de cohesión territorial del Estado Nacional era la preocupación de los clásicos de la geografia política. Se presenta el caso del Estado brasileño con su dimensión continental y las proposiciones de los geopolíticos en planificar y ejecutar la construcción de vías de transporte en la Amazonia brasileña. El distanciamiento del centro del poder y la larga franja de frontera desocupada, motivaron la apertura de carreteras en la región, con destaque para la carretera BR-364 en el noroeste del país.

Palabras-clave: geopolítica, Amazonia, carretera.

Introdução

O projeto de integração territorial a partir do traçado de linhas nos mapas se materializou numa parte do Brasil em formas espaciais a partir da segunda metade do século XX. O propósito inicial era articular as frações territoriais e suas fronteiras ao centro político e econômico do país. Tal articulação foi inicialmente estruturada em mapas, apontando ligações férreas entre os lugares, tendo por base o pensamento geopolítico clássico. Nesse sentido, a integração pelas vias de comunicação e circulação estabeleceria uma maior coesão interna do país, facilitaria o deslocamento de tropas militares pelo interior e permitiria o escoamento da

¹ Graduando em Geografia pela UFAM. Mestrando Pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia UFAM. Correio eletrônico: thiagoton91@live.com

² Doutor em Geografia, Professor do Departamento e do Programa de Pós-Graduação em Geografia UFAM.

produção interna. Na década de 70, incluiu-se mais uma ação aos eixos estruturantes: o povoamento através de projetos de assentamentos, induzido a partir de ações do Estado para aumentar a densidade demográfica na Amazônia.

Com a construção de Brasília e a mudança da capital federal do Rio de Janeiro para o Centro-Oeste, inicia-se a construção de grandes eixos vertebradores, articulando diversas cidades à capital federal. O primeiro eixo a interligar a Amazônia ao sistema viário nacional foi a rodovia Belém-Brasília e, posteriormente, a Brasília-Rio Branco. A partir de 1968 a abertura de novas rodovias na Amazônia dava continuidade ao projeto geopolítico, conectando novas frações territoriais aos dois primeiros eixos construídos.

Este artigo aponta algumas reflexões sobre as ações do Estado brasileiro no percorrer dos projetos de integração territorial, por meio de eixos de circulação material e imaterial, tendo por base suas teses geopolíticas, e um breve resgate da história da construção da rodovia BR-029 - atual BR-364, apontando os projetos que antecederam à construção da rodovia entre Cuiabá e Rio Branco.

Primeiros projetos de integração: ferrovia, linha telegráfica e rodovias

No início do século XX três aspectos geopolíticos estavam presentes em uma fração territorial que engloba a vastidão do noroeste do Brasil. O primeiro, a aquisição pelo Brasil de uma parte do território da Bolívia, que passou a compor o estado do Acre; o segundo, a busca por diminuir a influência argentina no continente, por meio da tese do triângulo geopolítico; e, por fim, a deficiência em comunicação e circulação ao diminuir a influência do país em sua fronteira amazônica meridional, dificultando inclusive a circulação de tropas. Observava-se, ainda, uma ausência de meios técnicos capazes de promover a comunicação entre as cidades e a fronteira política, sendo esta uma preocupação naquele momento de início de século, visto a relevância do ponto de vista estratégico das comunicações com as fronteiras.

Essa conjuntura descrita acima, se desdobrou em termos de integração das comunicações na iniciativa governamental de construção da linha telegráfica entre Cuiabá e Porto Velho.

Quanto à circulação de mercadorias e pessoas na região Amazônica, a primeira década do século XX foi marcada pela exportação de borracha, e era pelos

rios que se drenava a produção regional. Nesse período, concluiu-se a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré, paralela ao rio Madeira. São 366 quilômetros interligando Porto Velho a Guajará Mirim, permitindo o fluxo antes impossibilitado pelas viscosidades que o rio apresentava em decorrência das cachoeiras e corredeiras, além de agilizar a comunicação que ocorria demasiadamente lenta pelos rios. Apesar de a construção ter se iniciado no final do século XIX, as obras só foram concluídas em 1912, com o objetivo de permitir a exportação da borracha silvestre. A construção dessa ferrovia integrou os acordos do Tratado de Petrópolis, que naquele período repassou ao Brasil terras já ocupadas pelos seringueiros brasileiros.

Concomitante a aquisição de terras ocorrida em 1904, que constituía o território do Acre, a Madeira-Mamoré é concluída em 1912 (SILVA, 2014), e três anos mais tarde é concluído outro sistema de engenharia permitindo a comunicação entre o Centro-Oeste e a borda meridional da Amazônia Ocidental

Esses sistemas de engenharia que permitem a fluidez material e imaterial entre as porções territoriais, nascem nos gabinetes do poder. O traçado dos novos objetos projetados estava dentro de uma perspectiva de integração territorial no binômio circulação-comunicação. Nesse momento, o discurso militar com propostas geopolíticas de integração ainda estava sendo construído no Brasil, mas já se podia notar no direcionamento dos projetos de circulação do Estado brasileiro algumas proposições clássicas da geopolítica. Nesse sentido, tem-se que as vias de circulação são obras de cunho político e militar (VALLAUX, 1914; CARVALHO; CASTRO, 2009)³.

Após quadro décadas da inauguração da linha telegráfica entre Cuiabá e Porto Velho, foi retomado o projeto esboçado de construção de objetos geográficos interligando diversos pontos do território nacional, contudo o projeto original de grandes ferrovias foi transmutado em ligações rodoviárias, por influência do *boom* automobilístico e da intenção do Estado de atrair empresas estrangeiras (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989; PAULA, 2010), voltadas ao desenvolvimento de indústria pesada (ALBUQUERQUE, 2015). Havia, concomitante, outros objetivos, destacando-se a

³ Conforme Camille Vallaux (1914), a gênese de uma via de circulação não natural é oriunda de um pensamento coletivo ou da força social; além disto, a circulação não é apenas um fenômeno econômico, mas também é político.

possibilidade de ocupar as faixas de terras ao longo das rodovias, em uma perspectiva de aumentar a densidade demográfica e facilitar o transporte porta-a-porta, permitindo ainda que o investimento fosse realizado de forma gradual ou por etapas (REBELO, 1973; RANGEL, 2005). Nesse sentido, tornava-se "a rede de estradas, indispensável à afirmação do Estado sobre o conjunto do território" (SANTOS, 1979, p. 147 *apud* VESENTINI, 2001, p. 115).

Outro aspecto da execução dos projetos de construção dos eixos vertebradores estava atrelado à proposta de articulação a partir de um ponto central do território ou *nó de rede*, promovendo a interligação de diversas capitais estaduais à nova capital federal. Esse projeto de construção de grandes rodovias foi, inicialmente, executado na administração presidencial de Juscelino Kubitschek (JK), no momento da transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília. Para Vesentini (2001, p. 70), "um dos temas mais reiterados pelo discurso geopolítico brasileiro, desde os seus primórdios, foi o da necessidade de se interiorizar a capital federal, de transferi-la para o Planalto Central".

Uma das preocupações do Estado naquele momento era a ocupação do interior, a qual estava atrelada à construção da rede rodoviária. Isso representou uma reorientação do traçado da rede de circulação nacional, e uma reordenação espacial do território que, até a década de 50, possuía uma densidade de infraestruturas viárias concentrada no litoral. Assim, a construção de vias de circulação com direcionamento para o Centro-Oeste e Norte do país representava uma alteração dos fluxos regionais e intrarregionais. Por outro lado, a consolidação da nova capital dependia também da expansão da rede de transportes, seja rodoviária, para o transporte de trabalhadores, recursos naturais e equipamentos, seja aeroviária, com a construção de aeroportos e o estabelecimento de linhas aéreas (VESENTINI, 2001).

Durante o mandato presidencial de JK, duas grandes rodovias foram projetadas e construídas com o objetivo de propiciar a integração territorial, tendo uma o sentido norte-sul, interligando Belém à capital federal; e outra, partindo de Brasília até Rio Branco (Fig. 1). Essas duas rodovias foram as primeiras a propiciar uma articulação de núcleos urbanos e vilas amazônicas ao sistema viário nacional, permitindo diversos fluxos e, por extensão, a colonização das terras situadas nas margens de cada eixo.

Nesse contexto foi que ocorreu também a construção da rodovia interligando Brasília e Cuiabá, inaugurada em 1960 (FIORI, 2012), seguindo parcialmente o percurso da linha telegráfica de 1891. De forma semelhante, o trajeto Cuiabá-Porto Velho, com 1.440 quilômetros, foi construído seguindo o percurso da linha telegráfica construída ainda na primeira década do século XX. No dia 6 de julho de 1960, as duas frentes de obra se cruzaram na localidade de Vilhena. A solenidade de inauguração ocorreu em 13 de janeiro de 1961, sendo denominado de rodovia BR-029.



Figura 1 - No mosaico destaca-se a construção da rodovia Brasília-Acre em 1960-1972: a) transporte de máquinas para as frentes de obra em Cruzeiro do Sul, em 1972; b), c) e d) máquinas e homens trabalhando no desmatamento e na terraplanagem; e) trânsito de caminhões pela rodovia; f) presidente Juscelino Kubitschek na solenidade da derrubada da última árvore no trecho de construção, na localidade de Vilhena, em 04 de julho de 1960. Fonte: IBGE, 2017a/b/c/d/e; FERREIRA, 2005.

Durante sua construção foi realizada a primeira viagem de caminhão de São Paulo até Porto Velho. A viagem, denominada Caravana Ford, iniciou-se em 28 de outubro de 1960, chegando à Cuiabá em 02 de novembro, e em Porto Velho no dia 28 de dezembro. Esse longo intervalo de tempo decorreu das condições adversas

ao percurso, praticamente sanadas na década de 80, com a pavimentação da rodovia graças ao financiamento internacional.

Com a instauração do regime militar de 1964, é retomado o projeto rodoviário interrompido no período de 1956-1961. Assim, a partir de 1968 novas rodovias passaram a ser construídas sob os auspícios dos militares brasileiros, justificadas com aspectos geopolíticos. Dentre estes, destacam-se os militares geopolíticos Meira Mattos e Golbery do Couto e Silva, que esboçaram uma preocupação centrada no binômio segurança e desenvolvimento (MIYAMOTO, 1995). Nesse momento, iniciou-se a intensificação das frentes pioneiras (CARDOSO; MÜLLER, 1979), oriundas sobretudo do Sudeste e Sul, e com fluxos direcionados nos percursos da Belém-Brasília e Brasília-Acre. A rigor, esses fluxos foram induzidos pelo Estado, por meio da distribuição de lotes de terras para colonos e para empresas nacionais e estrangeiras. Segundo Moraes,

O grande agente de produção do espaço é o Estado, por meio de suas políticas territoriais. É ele o dotador dos grandes equipamentos e das infraestruturas, o construtor dos grandes sistemas de engenharia, o guardião do patrimônio natural e o gestor do [território nacional] (...). Por estas atuações, o Estado é também o grande indutor na ocupação do território (MORAES, 2005, p. 140).

Esse contexto remete à ação política de eleger determinadas frações territoriais para compor os projetos de criação de objetos geográficos e colonização dirigida. Santos (1982) chama a atenção sobre que o Estado age seletivamente e decide, de forma direta ou indireta, a localização das atividades e dos objetos, empresas, instituições e cidades, constituindo uma diferenciação regional dentro de uma unidade federativa. Um dos aspectos associados às ações do Estado Nacional está ligado aos projetos e às grandes infraestruturas instaladas, que atendem aos mais variados interesses nacionais e internacionais.

Durante a década de 60, e posteriormente, havia uma concepção teórica de desenvolvimento econômico atrelada às formulações de François Perroux, que se pautavam na concepção de polo de desenvolvimento, ou seja, um ponto poderia exercer influência em uma região a partir de caminhos que interligassem a área polarizada ao polo+ (ANDRADE, 1987, p. 61), podendo-se tomar como exemplo a França e os Estados Unidos, que expandiram sua malha ferroviária permitindo a

expansão da influência de polos de desenvolvimento centrados em uma determinada fração territorial nos fins do século XIX. Andrade (1987) aponta que:

Idêntico fato se observaria no Brasil, após 1950, com a abertura das grandes rodovias que ligaram regiões que viveram quatro séculos separadas uma das outras, ligando apenas pelos transportes fluviais e marítimos. E esta integração nacional iria favorecer, sobretudo, o mais pujante polo existente no país e representado por São Paulo que, graças ao sistema rodoviário, firmou-se como grande polo nacional (ANDRADE, 1987, p. 61).

Esse mesmo autor, ainda, ressalta que a ausência de infraestrutura de circulação, que impossibilita a irradiação do desenvolvimento do centro econômico - São Paulo - e faz com que o país permaneça com frações territoriais isoladas, sem conectividade de fluxos interiores para além dos cursos dos rios, apontando que:

[...]a inexistência de articulação econômica, impedindo que o território nacional forme uma rede homogênea de preços, de fluxos e de informações, devido à insuficiência de desenvolvimento de infraestrutura representadas pelos transportes e comunicações. Este fato dificulta a propagação, a partir de um ponto, das inovações introduzidas. Daí, a formação, no país, de verdadeiras #hasqeconômicas e culturais, separadas por espaços desocupados ou estagnados (ANDRADE, 1987, p. 30).

Os projetos de interiorização da capital e construção das grandes rodovias no Brasil são frutos do Estado intervencionista e planejador. É no pós-guerra que o planejamento regional adquire relevância nas ações do Estado, o qual se utiliza de meios técnicos, da materialização de objetos geográficos, de projetos econômicos e de um planejamento regional, englobando um conjunto de políticas intervencionistas para reduzir e corrigir as desigualdades regionais internas do país (EGLER, 2012). Essa concepção permeou as reflexões sobre desenvolvimento após 1964, quando se instaurou o regime militar. Naquele momento, ocorreu uma retomada dos projetos de integração com a execução de levantamentos e de obras rodoviárias, incluindo o deslocamento do 5º Batalhão de Engenharia de Construção . BEC, em 20 de fevereiro de 1966, instalando-se na cidade de Porto Velho, com o objetivo principal de melhorar as condições de tráfego da rodovia Cuiabá-Porto Velho. Concomitantemente desenvolvia-se a Operação Amazônia - 1966-1970 (Decreto n. 58.380, de 10 de maio de 1966), com ações do Estado no âmbito econômico, por intermédio de incentivos fiscais em projetos industriais na Amazônia; e, no âmbito

geopolítico, com a construção de vias de circulação (BROWDER; GODLFREY, 2006) e demais objetos geográficos.

Considerações finais

Um projeto orquestrado no início do século XX almejava alcançar três objetivos geopolíticos: estender as redes de comunicação às fronteiras; a diminuição da influência de países vizinhos na porção litorânea; e a representação do Estado na fração territorial adquirida de outro país, uma especificidade acreana. Essas proposições foram inseridas nos projetos nacionais de integração, alterando substancialmente uma fração territorial do Brasil, iniciando pela mudança do padrão de circulação, antes centrado na navegação interiorana, e agora alterado para a circulação rodoviária, e com acesso às regiões Sudeste e Sul, além das novas relações comerciais com os grandes centros econômicos do país, do aumento demográfico, desflorestamento, conflito entre os novos migrantes e a populações constituídas pelos povos indígenas e seringueiros.

A construção de sistemas de engenharia engloba um conglomerado de interesses diversos, sejam eles nacionais ou internacionais. A construção de rodovias no passado ocorreu no auge da Guerra Fria e no receio da presença estrangeira na Amazônia. Para tanto, foram direcionados recursos antes empregados na reconstrução da Europa após a Segunda Guerra Mundial, que passou a ser usado largamente pelos países sul-americanos em projetos de infraestrutura, sendo o Brasil foi um desses que aplicaram somas de recursos internacionais em seus então engavetados projetos de integração viária do território nacional.

Referências

ALBUQUERQUE, Alexandre Black. Desenvolvimento nos Governos Vargas e JK. In: **XI Congresso Brasileiro de História Econômica; 12ª Conferência Internacional de História de Empresas**. Vitória, ES, 2015, pp. 1-28.

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.

Revista de Geopolítica, v. 9, nº 1, p. 1 - 10, jan./jun. 2018.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, Polarização e Desenvolvimento: Uma introdução à economia regional**. São Paulo: Atlas, 1987.

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.

CARVALHO Delgado; CASTRO, Therezinha de. Geografia Política e Geopolítica. In: **IBGE. Geografia e Geopolítica: A contribuição de Delgado de Carvalho e Therezinha de Castro**. Rio de Janeiro, IBGE, 2009, pp. 403-412.

DOMINGUES, Cesar Machado. A comissão de linhas telegráficas do Mato Grosso ao Amazonas e a Integração do Noroeste. In: **XIV Encontro Regional da ANPUH-RIO**. Rio de Janeiro: ANPUH, 2010, pp. 1-24.

EGLER, Claudio A. G. Questão regional e gestão do território no Brasil. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012, pp. 207-238.

FIORI, Marcus Fernando. BR-364: do desenvolvimento ao desmatamento. **Revista Veredas Amazônicas**, v. 2, nº 1, 2012, pp. 67-82.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. Autobiografia. 2005. Disponível em: <<http://www.ebooksbrasil.org/eLibris/biومانوel.html>> Acesso em: 15 de jan. de 2017.

IBGE. 7º Batalhão de Engenharia de Construção: Cruzeiro do Sul, AC. 1972. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=4943>> Acesso em: 20 de jan. de 2017a.

IBGE. Construção da BR - 29, Acre-Brasília (AC) 1960. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46348>> Acesso em: 20 de jan. de 2017b.

IBGE. Construção da BR - 29, Acre-Brasília (AC) 1960. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46354>> Acesso em: 20 de jan. de 2017c.

IBGE. Construção da BR - 29, Acre-Brasília (AC) 1960. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46362>> Acesso em: 20 de jan. de 2017d.

IBGE. Construção da BR - 29, Acre-Brasília (AC) 1960. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46364>> Acesso em: 20 de jan. de 2017e.

MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e Poder no Brasil**. São Paulo: Papyrus. 1995.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Meio Ambiente e Ciências Humanas**. 4. ed. São Paulo: Annablume, 2005.

PAULA, Dilma Andrade. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, v. 3, n. 2, 2010, pp. 142-156.

RANGEL, Ignácio. Ferrovia *versus* rodovia. In: **Obras reunidas**. v. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005, pp. 517-519.

REBELO, Darino Castro. **Transamazônica: Integração em Marcha**. Rio de Janeiro: CDP-MT, 1973.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa. Espaço, Sociedade e Natureza em Rondônia. **Revista GeoAmazônia**, n. 2, v. 01, 2014, pp. 144-165.

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.

VALLAUX, Camille. La circulación. In: **Geografía Social: El suelo y el Estado**. Madrid: Daniel Jorro, 1914. pp. 265-308.

VESENTINI, José Willian. **A Capital da Geopolítica**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2001.

Submetido em 2017-05-18.

Publicado em 2018-01-09.