DOI: 10.5418/RA2016.1217.0003

GEOPOLÍTICA E RODOVIAS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA

GEOPOLITIQUE ET ROUTES DANS L'AMAZONIE BRÉSILIENNE

GEOPOLÍTICA Y CARRETERAS EN LA AMAZONÍA BRASILEÑA

Ricardo Jose Batista Nogueira

Doutorado em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Docente no Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Universidade Federal do Amazonas, Instituto de Ciências Humanas e Letras, Departamento de Geografia. Av. Rodrigo Otavio Jordão Ramos, 3000. Coroado. 69077000 - Manaus, AM - Brasil.
E.mail: nogueiraricardo@uol.com

Thiago Oliveira Neto

Graduando em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Bolsista de Iniciação Científica do CNPq.). Universidade Federal do Amazonas, Instituto de Ciências Humanas e Letras, Departamento de Geografia. Av. Rodrigo Otavio Jordão Ramos, 3000. Coroado. 69077000 - Manaus, AM - Brasil.
E.mail: thiagoton91@live.com

RESUMO

Neste breve ensaio destacamos três aspectos que permitem uma compreensão no que diz respeito ao tema, apontando inicialmente: a matriz do pensamento geopolítico brasileiro; em seguida, as ações por parte do Estado no que diz respeito a integração viária da Amazônia; e, para concluir, uma discussão sobre o revigoramento do projeto de integração física da Amazônia por meio da malha rodoviária no século XXI.

Palavras chave: geopolítica, rodovias, Amazônia.

RESUME

Dans ce bref essai, nous mettons en évidence trois aspects qui permet une compréhension à l'égard de la question, en montrant d'abord: la matrice de la pensée géopolitique brésilienne; puis les actions de l'État en matière d'intégration de la route de l'Amazonie; et, pour conclure, une discussion sur le renforcement du projet d'intégration physique de l'Amazonie à travers le réseau routier dans le XXI siècle.

Mots-clés: la géopolitique, les autoroutes, Amazon.

RESUMEN

En este breve ensayo se destacan tres aspectos que permite un entendimiento con respecto al tema, señalando inicialmente: la matriz de pensamiento geopolítico de Brasil; entonces las acciones del Estado con respecto a la integración vial de la Amazonía; y, para concluir, una discusión sobre el fortalecimiento del proyecto de integración física en la Amazonía a través de la red de carreteras en pleno siglo XXI.

Palabras clave: la geopolítica, carreteras, Amazon

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

INTRODUÇÃO

O legado territorial herdado pelos brasileiros não pode ser visto apenas por sua dimensão continental. Herdou-se também uma estrutura territorial fortemente litorânea com poucas ligações no extenso território interior.No decorrer do século XX o Estado brasileiro estruturou projetos de integração do território por meio de diversas ações, uma das quais resultou na construção de diversas rodovias, que, naquele momento, foram inteira ou parcialmente concluídas. Neste contexto, buscamos averiguar, em trabalhos clássicos da geopolítica brasileira, assim como autores contemporâneos, elementos que demonstrem a raiz do pensamento geopolítico referente ao processo de integração rodoviária da Amazônia brasileira. Na sequência, abordamos as diferentes ligações rodoviárias construídas durante as décadas de 60 e 70, apresentando a política rodoviária e as principais rodovias planejadas, assim como os "grandes projetos" que estavam intimamente associados à construção das redes físicas na Amazônia.

Exposto esse quadro, estruturamos a terceira, destacando a falência do projeto rodoviário e as ações do Estado brasileiro em reestruturar algumas rodovias situadas na Amazônia. As ações realizadas por parte do Estado visavam concluir a pavimentação dos eixos principais e se desdobraram com maior força durante a primeira década do século XXI, apesar dos contratempos ocasionando pelas instituições do próprio Estado. Deve-se deixar claro, que não buscamos esgotar o tema, apenas apontar noções gerais e particulares sobre a temática geopolítica e rodovias.

Nessa investigação elencamos aspectos (geo)políticos, jurídicos e ideológicos, apontando sucintamente elementos específicos, particulares, de algumas das principais rodovias existentes na Amazônia brasileira, a partir de um levantamento exaustivo em jornais de circulação local e nacional, assim como de revistas de publicidade e de livros escritos durante a década de 60 e 70 do século XX. Neste ensaio, destacamos como ponto inicial da discussão a construção de rodovias na Amazônia como objetos geográficos intimamente associados à dimensão política, seja no controle dos fluxos ou na integração territorial. Assim, acreditamos que para compreender a política rodoviária na Amazônia, organizamos o texto ressaltando os elementos capazes de nortear a discussão que tange o tema central deste artigo.

A MATRIZ DA GEOPOLÍTICA BRASILEIRA

Os projetos de integração da Amazônia e do Brasil como um todo foram estruturados por meio de objetos geográficos capazes de propiciar comunicação e circulação, tais como

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

estradas e estações de telégrafo, rádio, correios, etc., desde o início do século XX. Neste aspecto, o ideal de materializar a integração não foi uma concepção do regime militar entre 1964-1985, como, talvez, se possa imaginar. Tal concepção de integração, em destaque a construção de estradas carroçáveis, é oriunda do século XIX e início do XX, quando a preocupação estava centrada em: povoar; integrar; desenvolver economicamente e manter a segurança nas fronteiras. Ou seja, essas preocupações já estavam, desde então, sendo traçadas nos meios políticos pelos administradores do Estado.

Inicialmente, as ações dos administradores do Estado brasileiro, a partir de 1964, estavam apoiadas em teses geopolíticas clássicas, absorvidas pelo estamento militar composto pela Escola Superior de Guerra[1] - ESG, principalmente, pelos generais das forças armadas.

Porém as concepções teóricas que fomentaram a base do pensamento geopolítico no Brasil, em especial dos militares, estruturaram-se no decorrer do século XX, apoiadas claramente nos clássicos da geografia política e geopolítica, em destaque: Friedrich Ratzel, CamilleVallaux, Otto Maull e Halford Mackinder. Os três primeiros retrataram em seus escritos temas como circulação, enquanto o último elaborou a tese do pivô geográfico.

Dos ensinamentos de Friedrich Ratzel veio a noção de que o Estado deveria assumir uma política de poder e de expansão territorial, a qual serviria de base para orientar as diretrizes governamentais na realização de seus objetivos (Miyamoto, 1995), seja na expansão, na ocupação e na exploração do território.

Outra premissa de Ratzel baseava-se nos fatores primordiais para a manutenção e segurança do Estado, compreendido por ele como um organismo, que possui diversas artérias, as quais deveriam promover o fluxo de energia e matéria, criando um sistema de artérias interconectadas e alcançando o(s) ecúmeno(s), constituindo, desse modo, um sistema de circulação caracterizada pela mobilidade em rede (Raffestin, 1993).

Ainda de Ratzel, de acordo com Costa (2013), tem-se a proposição de que o Estado deve estreitar de forma significativa seus laços de coesão e de unidade, de tal modo que consiga atingir toda a extensão do ecúmeno. A própria ideia de centralização da capital, defendida por Ratzel, ganhou reforço no Brasil com os estudos realizados para retirar a capital do Rio de Janeiro, no litoral, para construir Brasília no "coração" do território nacional.

Já Vallaux aponta que o "espaço puro" não é outra coisa senão "tempo", considerando que o desenvolvimento dos meios de circulação como as estradas, os telégrafos, os meios de circulação intelectuais, enfim, as novas redes de relações, têm contribuído para reduzir

[1] Organismo militar criado em 1949 para formular doutrinas de segurança, estratégias de defesa e desenvolvimento nacional.

Revista da Anpege ISSN 1679-768X

as distanciais absolutas, sobrepondo o tempo ao espaço. Com isso, cresce a capacidade dos Estados de estenderem suas redes políticas sobre superfícies cada vez maiores do território (Costa, 2013, p. 49-50).

Ao apontarmos as concepções de CamilleVallaux, queremos deixar claro o entendimento dele sobre o fenômeno da circulação na dimensão estreitamente política, destacando que ela poderia ser pensada sob a ótica do movimento das ideias pelos meios de comunicação, como relações "interespirituais" que se estabelecem à "sombra do Estado". Estas relações estariam fortemente presentes na circulação terrestre. Uma das formas de efetivar ou de percorrer um país dá-se por meio da circulação terrestre, a qual ocorre por meio de vias carroçáveis, cuja finalidade econômica é precípua, entretanto, o traçado construído não se distancia das imposições do problema da segurança e, obviamente, das estratégias do Estado (Costa, 2013).

Um forte argumento de Vallaux consistia em que algumas das vias de penetração eram irrelevantes economicamente e afastadas das rotas comerciais. Neste aspecto, estas vias destinam-se unicamente a propiciar uma integração das regiões do país, estabelecendo formas de "coesão interna do Estado, a fim de contrabalançar as eventuais forças centrifugas", destacando que as vias terrestres são, antes de tudo, uma obra política e militar (Costa, 2013, p. 52). Neste sentido, destaca-se que "a estrada é considerada obra principal do estado, criada para fins políticos e segurança" (Carvalho, Castro, 2009, p. 385). Isto não está distante quando se pensa na Amazônia brasileira quando alguns projetos viários possuíam o caráter extremamente geopolítico, em destaque aquelas rodovias que circundariam a totalidade da faixa de fronteira setentrional.

Neste aspecto, devemos ter como uma primeira reflexão que as obras rodoviárias atenderam pretextos geopolíticos, os quais ainda serão abordados neste artigo. Contudo já devemos apontar aqui que, a partir de uma conjuntura estruturada numa tríade composta por elementos jurídicos, (geo)políticos e ideológicos, idealizou-se a materialização parcial do projeto rodoviário no Brasil durante século XX. Assim, a partir desta conjuntura, entende-se que o fator econômico, como exploração mineral, valorização das terras e o interesse das construtoras em abrir estradas, constituiu-se como ente peculiar da tríade, não consistindo, neste contexto geopolítico, num elemento determinante, mas um resultado da conjuntura formada.

Ainda nas concepções clássicas, Otto Maull, apoiado em Friedrich List, aponta a relevância geopolítica da infraestrutura viária para estabelecer o domínio do território[2].

[2] "Quien tiene los médios de comunicación de un país en su poder domina el país" (Friedrich List). Conmuy buen fundamento, concibió Ratzel (…)" (Maull, 1960, p. 97).

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

> Las dimensiones de un estado y el desarrollo son mutuamente dependientes. Ha habito siempre poderosos estados sobre extensos territorios, pero, si no poseen un sistema de comunicaciones suficientes, no pueden mantener su poder mucho tiempo. Un dominio persistente presupone la organización del territorio mediante un buen sistema de comunicaciones (Maull, 1960, p. 100).

Na atualidade, em virtude dos avanços da tecnologia da informação, talvez seja difícil estabelecer uma relação direta entre dimensão territorial e desenvolvimento, como indicado por Maull.

Já o brasileiro Everardo Backheuser, apoiado em Maull, apresenta outro aspecto geopolítico:

> Tendo em vista essa finalidade de "fomentar intercâmbio", as fronteiras podem se distinguir, como observa Otto Maull, em: a) fronteiras de concentração da circulação, facilitando-a (pela diminuição dos postos fiscais) e b) fronteiras de dispersão da circulação, dificultando-a (Backheuser, 1952, p. 96).

De acordo com Miyamoto (1995), a influência do pensamento ratzeliano é visível em boa parte das obras produzidas no Brasil, no que se refere à geopolítica nas décadas de 20 e 30.

As rodovias, como formas espaciais pretéritas, foram materializadas no território durante a segunda metade do século XX, entretanto, devemos apontar que elas foram traçadas, projetadas muito antes do golpe militar no Brasil em março de 1964. Evidencia-se nos escritos de José Bonifácio (1763-1838) e de Barão de Rio Branco (1845-1912) uma preocupação no que tange para aquilo que se concebeu como integração nacional.

De forma geral, a integração regional e nacional pelas vias de comunicação e de transporte é resultado de ações do Estado em conjunto com empresas privadas e instituições do próprio Estado. O palco destas ações é o território, ambiente onde se desenrola a "cena do poder e o lugar de todas as relações", sendo que "o poder visa o controle e a dominação sobre os homens e sobre as coisas" desde a população, o território e os recursos (Raffestin, 1993, p. 58).

A integração realizada no Brasil estava voltada em capturar a região amazônica ao centro de decisões políticas e econômicas do país. Assim, neste breve contexto, alguns elementos ajudam a compreender o desenrolar dessa trama, tais como o papel dos generais e instituições, que, naquele momento, voltaram suas reflexões e ações naquilo que se apresentou como um binômio: desenvolvimento econômico e integração nacional.

No campo da política nacional, um dos primeiros a ressaltar a relevância da construção de vias carroçáveis foi José Bonifácio, ainda no século XIX; posteriormente, já no século XX,

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

Barão de Rio Branco[3] desempenhou papel relevante no plano da diplomacia internacional, desde a Questão do Acre (fronteira com a Bolívia) até a Questão do Pirara (fronteira com a República da Guiana).

Os administradores do Brasil, desde o início do século XX, estavam empenhados em promover o desenvolvimento econômico do país e manter a segurança seja ela na fronteira ou no âmago do território. Os primeiros sinais dessa preocupação foram manifestados pelos militares, a partir de ações centradas no território. Num primeiro aspecto, a construção de linhas telegráficas entre Cuiabá e Acre; posteriormente, com a revisão e demarcação das fronteiras setentrionais a partir das expedições chefiadas pelo Candido Mariano da Silva Rondon (Arruda, 1993).

Do ponto de vista da ação política, a construção de infraestruturas capazes de propiciar os fluxos entre as cidades e regiões constituíram novos arranjos espaciais por meio de ações políticas com legitimação jurídica. Mas antes de se estabelecerem as leis jurídicas que vão legitimar a construção de estradas na Amazônia e numa boa parte das demais regiões do país, averígua-se que, *a priori,* o discurso geopolítico estava intimamente associado à esfera ideológica, presente nas entrelinhas das ações voltadas à integração territorial.

No primeiro aspecto, aponta-se uma geopolítica apoiada nos clássicos da geopolítica/geografia política no início do século, tendo como marco os escritos do capitão Mario Travassos, que chamou atenção da emergência da integração do oeste brasileiro, alcançando o triângulo geopolítico formado por Sucre, Cochabamba, Santa Cruz de laSierra[4].

Em nível macro, Mario Travassos, nos anos 30, já apresentara preocupações de ordem geopolítica no que se refere ao "papel que o país desempenha no continente latino-americano", em destaque sobre "o controle físico do continente e as saídas que os oceanos propiciam ao país", pois se acreditava que "todos os países considerados potencia sempre estiveram em contato com o mar" (Miyamoto, 1995, p. 58). Do ponto de vista estratégico, buscou-se romper as possíveis influências da Argentina em nível continental, em decorrência do estabelecimento de linhas férreas conectando a capital Buenos Aires com Asunción alcançando a Bolívia.

[3] "A própria Escola Superior de Guerra considera como precursores da geopolítica nacional, no campo prático, Alexandre de Gusmão e Barão do Rio Branco. O primeiro responsável pelo Tratado de Madrid (1750), e o segundo, figura de primeiro plano na diplomacia internacional, responsável pelo traçado e fixação das modernas linhas fronteiriças nacionais, estendendo-se adentro do hinterlandia latino-americano" (Miyamoto, 1981: 78).

[4] O acesso ferroviário entre Argentina e a importância econômica do planalto boliviano, foi segundo Travassos, uma "repercussão continental da política de comunicação platina", sendo que "a chave desses problemas se encontra no chamado triangulo econômico Cochabamba-Santa Cruz de laSierra-Sucre, verdadeiro signo de riqueza boliviana" (1935: 41).

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

Nas entrelinhas, observa-se uma influência dos escritos de Halford John Mackinder - quem controla uma determinada porção territorial do continente domina o todo-, em Travassos: a teoria do pivô geográfico é inteiramente absorvida e aplicada, com o autor apontando que o "triângulo, o *heartland* sul-americano, teria a incumbência, de neutralizar a vantagem obtida pelas comunicações da Bacia do Prata" (Miyamoto, 1995, p. 61) estabelecidas pelas linhas férreas que conectavam Buenos Aires às demais cidades do sul da América do Sul.

Próximo ao triangulo geopolítico encontra-se Corumbá, no estado do Mato Grosso, que, por sua vez, está próxima do centro geográfico da América do Sul (situado em Cuiabá), que, segundo Travassos, é a esquina do Brasil, "onde se cruzam os mais graves problemas decorrentes da competição entre o Prata e o Amazonas" (Travassos, 1947, p. 236); e a Bolívia, sede do triangulo, converte-se, para a política brasileira[5]. "Obtendo-se o controle dessa área, a região amazônica neutraliza a influencia platina, favorecendo consequentemente o Brasil, que veria escoar pelas suas águas as riquezas do planalto boliviano, além de assegurar vários portos no Pacifico" (Miyamoto, 1995, p. 63), ainda mais:

> Em níveis separados, de um lado, o Brasil platino asseguraria uma ação neutralizante com relação à Bacia do Prata sob esfera de influência argentina, pela exploração tanto das vias fluviais como das vias rodoferroviárias. Por sua vez, o Brasil amazônico exerceria o papel de centro de gravitação ao qual estariam sujeitos o planalto boliviano e a área do país colombiano, pelo Nudo de Pasco, a linha mista Lima-Iquitos (Via Ucaiali), e pelos vales de Putumaio e Negro (MIYAMOTO, 1995, p. 63).

O imperativo geopolítico é assumido pela ESG, responsável pela formulação da Doutrina Segurança Nacional, descrita por Golbery da seguinte forma:

> Segurança nacional e estratégia total para uma guerra total [...] resulta daí haver o conceito de Segurança Nacional, entendido-é claro-na sua mais ampla e ativa acepção, permeando aos poucos o domínio todo da política estatal, condicionando quando não promovendo ou determinando todo e qualquer planejamento, seja de ordem econômica, seja de natureza social ou política, para não falar dos planos propriamente militares, tanto de guerra como de paz (Silva, 1967, p. 24).

Segundo Golbery, os elementos físicos presentes no território, tais como mares, florestas, serras, pântanos e montanhas "vão perdendo sua história de significação de obstáculos intransponíveis" (Silva, 1967, p. 23) conforme se evolui e ocorrem as revoluções do transporte. Percebe-se aqui o traço clássico do pensamento geopolítico.

A partir da década de 60, iniciou-se articulação da Amazônia com o sistema viário nacional graças à construção de rodovias, inicialmente no sentido norte-sul (Belém-Brasília,

[5] Golbery destacou que as rodovias "Transacriana (BR-29) [atual BR-364, foi considerada] como elemento essencial do próprio tamponamento inicial da fronteira" situadas ao oeste e ao norte (Silva, 1967, p. 137-138).

Revista da Anpege ISSN 1679-768X

Brasília-Acre, Porto Velho-Manaus-Boa Vista) e posteriormente, no sentido Leste-Oeste, com as transversais: Transamazônica e trechos da Perimetral Norte. Ambas facilitaram a circulação de pessoas e cargas apesar da não pavimentação de uma parcela significativa das rodovias, entretanto, a simples abertura da estrada, associada primordialmente às políticas de colonização da Amazônia, alterou significativamente tanto a paisagem como os arranjos espaciais políticos, expressos principalmente pela criação de municípios.

A partir de 1970, aqui sim em pleno governo militar, intensificaram-se as ações do governo federal em abrir novas rodovias na Amazônia, conforme aponta Ianni:

> Desde 1970, intensificou-se a execução do programa do governo federal de construir rodovias na Amazônia. Por razões de segurança nacional, defesa nacional ou segurança e desenvolvimento, iniciaram-se ou intensificaram-se as construções de várias rodovias de grandes proporções. Estas foram as principais, dentre as muitas que passaram a cortar e recortar a geografia da região amazônica [...] [as] rodovias não podem ser tomadas sempre como precursoras da chegada de posseiros, grileiros, latifundiários, empresários, agentes do poder público, igrejas e seitas, bancos e outros indícios da metamorfose de terras virgens em roças, criações, fazendas, posse, domínios, empresas, colônias. [em alguns casos] a ocupação precede a rodovia (IANNI, 1979, p. 12-13).
>
> A ideia de segurança e colonização já havia sido proposta em 1967, ao publicar-se o *1º Plano Quinquenal de Desenvolvimento* (1967-1971) da SUDAM. Mas é provável que a essa época a ideia estava mais relacionada com a doutrina da defesa nacional que via na Amazônia uma região de vazio demográfico, fazendo fronteira com vários países da América do Sul. Pensavam os governantes de então que a Amazônia estava por assim dizer cercada por países pouco estáveis politicamente, alguns dos quais com movimentos guerrilheiros ativos (IANNI, 1979, p. 35).

Estas ações voltadas à integração regional e do Brasil como um todo, também ocorreram na América do Sul. Neste contexto, Golbery apontava que a finalidade era de "tornar mais fácil a defesa" (1981, p. 176) tanto do continente quanto do território brasileiro.

A partir dessa breve abordagem teórica dos clássicos da geopolítica, torna-se didático a próxima seção, que elenca os personagens geopolíticos do Brasil que elaboraram discursos e teses que guiaram e influenciaram diretamente as políticas territoriais do país (Miyamoto, 1995; Vesentini, 2012), onde as formas espaciais pretéritas constituídas pelos objetos geográficos permanecem na paisagem amazônica, condicionando fluxos regionais.

CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS E OS PROGRAMAS: OPERAÇÃO AMAZÔNIA, PIN E POLAMAZÔNIA/POLONOROESTE.

É importante salientar neste item a caraterística fundamental do Estado brasileiro durante o governo militar como um Estado interventor, regulador e planejador. A criação de diversas empresas estatais, as subvenções instituídas para inúmeras atividades e as ações de planejamento regional visando um equilíbrio territorial foram marcas evidentes

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

daquele período. Quanto ao financiamento, recorde-se o período da guerra fria e a forte disputa por alianças e aliados na America do Sul. O Brasil recebeu grande quantidade de empréstimos internacionais para realizar estas obras. A Amazônia, como enorme massa territorial desconectada do centro nacional, não poderia ficar de fora das fortes ações e empreendimentos gigantes para torna-la, de fato, brasileira. Como decorrência da própria dimensão territorial, as rodovias na Amazônia brasileira possuem grandes extensões, milhares de quilômetros para ligar pontos remotos na região.

Anterior aos planos e projetos de integração da Amazônia concebidos durante o regime militar, dois eixos viários já haviam sido construídos, ambos interligando a capital federal (Brasília) com as cidades de Porto Velho e de Belém, no oeste e no norte, respectivamente, fazendo parte do Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), e consolidando as primeiras ligações terrestres da Amazônia com o Planalto central (MATTOS, 2002a).

Posteriormente, já durante a Operação Amazônia (1966-1970) iniciou-se a ampliação das duas rodovias abertas anteriormente, e a construção das rodovias BR-319 (Manaus-Porto Velho) e BR-174 (Manaus-Boa Vista).

Nesta primeira ação, já fazendo parte do governo militar, destaca-se a preocupação com a soberania nacional e a relevância estratégica da região, que, naquele momento, foi caracterizada como um "vazio demografico" e, com esse pretexto, objetivou-se intensificar o influxo migratório através das novas infraestruturas de transporte (BROWDER, GODFREY, 2006; THÉRY, 2005; BECKER, 1982, 2009, 2013).

"A Operação Amazônia procurava, basicamente, atrair o investimento privado para a região através da construção de novas infraestruturas e a oferta de vários incentivos fiscais para as empresas" (BROWDER, GODFREY, 2006, p. 94) e "para criar pólos de desenvolvimento" (HALL, 1991, p. 28), a exemplo das indústrias e do polo industrial situado na cidade de Manaus, onde se constituiu a Zona Franca a partir do decreto lei Nº 288 de 1967, com área de livre comércio de importação. Com essa conjuntura, o Estado aplicou recursos para construir infraestrutura necessária para servir de base ao projeto industrial e comercial, em destaque, a ligação rodoviária de Manaus com o sistema viário nacional, comunicação via microondas e novo aeroporto internacional, inaugurado em 1976.

Dando continuidade aos objetivos de integração, o governo militar buscou obter novos recursos para estruturar diversas novas rodovias (BECKER, 1982; HALL, 1991) e continuar as obras daquelas já em andamento, como a BR-174 e BR-319. Neste sentido, foi utilizado como instrumento o Programa de Integração Nacional (PIN-1970/1974), criado

Revista da Anpege ISSN 1679-768X

por Decreto-Lei Nº 1106, de 16 de junho de 1970[6], com uma dotação de recursos no valor de Cr$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros) para financiar o plano de obras relacionado à infraestrutura, tendo investimentos governamentais e recursos oriundo de empréstimos internacionais do Fundo Monetário Internacional - FMI e do Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento - BIRD. Com essa ação deve-se destacar que ocorreu a legitimidade da ação política na busca de obtenção de recursos financeiros através do aparato jurídico "decreto-lei".

O esquema financeiro constituído após 1968 para custear os projetos rodoviários teve alicerce estruturado da seguinte forma:

> a) no aumento de recursos do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos; b) na criação de novos recursos como a Taxa Rodoviária Única, o Imposto sobre Transporte de Passageiros; c) numa política de endividamento interno e externo através da participação do Banco Mundial, do Banco Interamericano, de bancos particulares e diversos fornecedores estrangeiros (Pereira, 1974, p. 163).

Neste programa se desenvolveu boa parte das obras viárias na Amazônia (conforme a figura 1). O financiamento obtido pelo Estado, assim como os recursos oriundos da cobrança de impostos foram largamente usada nas obras iniciadas na Operação Amazônia e concluídas no PIN, entretanto, algumas rodovias, tais como a Perimetral Norte, ficaram inconclusas e outras sequer foram construídas.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

[6] DECRETO-LEI Nº 1.106, de 16 DE JUNHO DE 1970. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm> Acesso em: 08/10/2014.

Figura 1. *Construção das rodovias na Amazônia: a) e b) construção da BR-319 em 1969 e em 1972; c) e d) abertura da rodovia Transamazônica no início da década de 70. Fonte: VEJA, 25 de junho de 1969; MANCHETE, Fevereiro de 1973.*



Outro aspecto desse programa foi a colonização desenvolvida em faixas de 10km (Becker, 1982) às margens da BR-230 pelas instituições do próprio Estado, em destaque as ações do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agraria -INCRA, que assentou inúmeras famílias de regiões do Nordeste, Sudeste e Sul na Amazônia, principalmente ao longo da rodovia Transamazônica no estado do Pará. Esta colonização fazia parte da meta do governo, já que as rodovias propiciavam a integração dos lugares, a colonização efetivava e a ocupação dos espaços "vazios" que não eram tão despovoados assim.

> O espaço de ocupação dirigida é o da colonização oficial do INCRA, que atrai população pela distribuição de lotes de 100ha e a organiza em agrovilas construídas a intervalos de 10km. O espaço de ocupação dirigida acompanha a Rodovia Transamazônica, procurando articular o Nordeste à Amazônia; o verdadeiro esforço de colonização, contudo, foi feito entre 1970 e 1974, em áreas selecionadas pela fertilidade ou pela proximidade em relação à empresa: respectivamente, Altamira e Marabá.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

> Assim, através do INCRA, o Estado promove a produção de terra e mão-de-obra nesse espaço, sob várias formas: (a) a expropriação dos posseiros e antigos ocupantes da faixa de 100km ao longo das rodovias federais, para fins de colonização; (b) a colonização direta, em si instrumento fundamental de atração de mão-de-obra para a região (....); (c) a expropriação, hoje, de populações já tituladas. Deslocam-se pequenos proprietários de áreas a serem invadidas por água de represa, como em Tucuruí, pagando indenização ou oferecendo-lhes em troca terras menos acessíveis e menos valiosas [...] (Becker, 1982, p. 224-225).

Sobre a rodovia Transamazônica, deve-se apontar que ela foi palco de diversos projetos associados à integração regional, desde a colonização, incentivo à atividade madeireira, pecuária, lavouras temporárias e permanentes, mineração e construção de usinas hidrelétricas. Esta via "tem ainda profundas implicações geopolíticas. Ela expressa uma ação no sentido da segurança nacional e da integração territorial" além de propiciar acesso ao Acre a partir de outras rodovias, permitindo alcançar a Bolívia e a *Carretera Marginal de La Selva*, no Peru, constituindo, "a presença do Brasil no âmago do continente, e quiçá no Pacífico" (Becker, 1982, p. 30).

Aponta-se que diversas rodovias tiveram núcleos populacionais criados ao longo do eixo principal e secundário; outros núcleos surgiram a partir de acampamentos dos construtores e dos Batalhões de Engenharia e Construção – BEC, responsáveis pela construção da totalidade da BR-174 e da BR-163 entre as cidades de Santarém e Cuiabá e de trechos da BR-230 e BR-364.

A ligação entre o centro geográfico da América do Sul, situado na cidade de Cuiabá (MT), até as margens da bacia Amazônica na cidade de Santarém (PA), foi pensada, inicialmente em 1844, momento em que "Cuiabá exerceu papel de relevância político-militar, no plano da unidade nacional. Muito lhe dava a doutrina do *uti possidetis*, que garantiu ao Brasil grande parte de seu território" (Arruda, 1993: 137) e, nas décadas de 60, 70 e 80, foi considerado como ponto intermediário e de apoio na ocupação do Oeste sentido Rondônia e ao Norte rumo ao Pará. Ainda no século XIX, o então governador do Amazonas Eduardo Ribeiro (1892-1896) cogitou a possibilidade de interligar a cidade de Manaus (AM) até Caracaraí (RR) através de linha férrea, porém tal interligação veio ocorrer em 1977 com o término da construção da rodovia BR-174.

No sentido Leste-Oeste foram projetadas duas grandes rodovias: primeiramente a Transamazônica, perpassando a margem direita do rio Amazonas, e, na margem esquerda, a Perimetral Norte. Inicialmente, os dois eixos faziam parte de um processo de colonização de suas margens, sendo a primeira inteiramente construida entre 1970-1974 e a segunda não foi concluida.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

A Perimetral Norte (BR-210) interligaria diversos pontos estratégicos situados na faixa de fronteira brasileira, iniciando no Amapá, entrecortando os estados do Pará, Roraima e Amazonas, ligando o porto maritimo/fluvial de Macapá (AP) às fronteiras sententrionais, e interconectando diversas cidades, Macapá (AP), Boa Vista (RR) e São Gabriel da Cachoeira (AM). Além disso, a rodovia iria promover os fluxos, o acesso entre cidades e fechar o território. Neste último aspecto, a Perimetral Norte visava, como "inspiração geopolítica, ser um arco de proteção para o Norte do Brasil, que permitirá também a intensificação do comércio interamericano" (Pinto, 1973, p.13).

Proteger o território com rodovias foi uma das tentativas do Estado Nacional para enfrentar as políticas dos países lindeiros que estavam construindo, simultaneamente, outra rodovia denominada de *Carretera Marginal de La Selva*, artéria longitudinal que se estenderia pela face do Pacífico na América do Sul, interligando Bolívia e a Colômbia, "significando a possibilidade de vir a capturar a Amazônia continental para a órbita do Caribe e do Pacifico, reduzindo a influência" (Becker, 2001, p. 137) brasileira na Amazônia. Na busca de evitar essa possibilidade, o governo militar estruturou uma rodovia que seria a resposta brasileira à *Carretera Marginal de La Selva*, a Perimetral Norte ou Luso-brasiliana (Moretzsohn, 1971; Benchimol, 1977). Nesse momento, diversos países lindeiros, ou Pan-amazônicos, estavam construindo rodovias em suas respectivas Amazônias integrando-a aos seus respectivos países. Apesar do conjunto de rodovias projetadas, tanto do Brasil como dos demais países da América do Sul ser interligado, cada um buscava efetivar sua respectiva integração territorial.

Uma forma de o Estado brasileiro demonstrar que estava presente nas áreas distantes dos centros de decisão política e econômica, seria por meio da construção de objetos geográficos, sejam eles: pontes, pelotões militares, antenas de comunicação ou rodovias. Neste último aspecto, a Perimetral "serviria como forte indicador da presença brasileira, atraindo para seu leito um contingente colonizador capaz de assegurar a soberania brasileira" (Pinto, 1973, p. 15) e afirmar a presença do Estado na sua respectiva fronteira política. Mais ainda: a construção desse objeto não ocorreu de forma isolada, outras rodovias foram construídas como a BR-401 entre Boa Vista e Bonfim na fronteira com a Guiana; e a BR-307, perpassando pela faixa de fronteira noroeste entre o distrito de Cucuí em São Gabriel da Cachoeira (AM) até Coronel Thaumaturgo (AC).

Sendo considerada uma nova Transamazônica na faixa de fronteira (Pinto, 1973; Rebelo, 1973; Andreazza, 1973), o projeto da rodovia BR-210 e da BR-307, previa apenas uma aplicação dos moldes de integração e povoamento já efetivados em outras rodovias executadas durante PIN. Assim como a rodovia Transamazônica, a Perimetral Norte teria

Revista da Anpege ISSN 1679-768X

projetos de colonização executado pelo INCRA. As terras destinadas a esse propósito se estenderiam numa faixa de 100km de cada lado das rodovias, apesar de perpassar numa porção do território considerado como Zona de Segurança Nacional. O Estado Nacional almejava aumentar a densidade demográfica na porção setentrional que incluía a totalidade da faixa de fronteira Norte do Brasil.

Outra ação do governo federal foi a criação do Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia -POLAMAZÔNIA -, instituído pelo Decreto nº 74.607, de 25 de setembro de 1974, com dotação de Cr$2.500.000.000,00, para criação dos 15 polos[7], buscando, para cada área prioritária, "orientar investimentos para viabilizar a implementação de atividades produtivas de responsabilidade da iniciativa privada"[8].

Durante o POLAMAZÔNIA (1975-1979), foram concluídas a BR-319, BR-174, BR-163, ficando inconclusa a BR-210 em decorrência da bancarrota econômica que trouxe, consequentemente, a diminuição dos investimentos no setor de transportes.

Já o Programa de Desenvolvimento Regional do Noroeste (Polonoroeste 1981-1985) criado em 27 de maio de 1981 pelo Decreto n.º 86029, almejava consolidar a BR-364 entre Cuiabá-Porto Velho-Acre[9], e desta forma, propiciar os fluxos e a colonização das terras situadas nas margens do eixo principal, assim como os demais projetos executados a partir de financiamento internacional[10].

Boa parte das rodovias construídas na Amazônia brasileira não recebeu, de imediato, uma pavimentação. Esse aspecto técnico ocasionou diversos contratempos para efetuar o fluxo de veículos automotores entre as cidades, vilas, fazendas e portos fluviais, já que durante as chuvas (maior parte entre janeiro e junho) criam-se inúmeros atoleiros, erosão dos aterros e queda de pontes, estas muitas vezes de madeira. Naquele momento de construção, apenas a rodovia BR-319 foi inteiramente pavimentada em sua total extensão

[7] I Xingu-Araguia; II - Carajás;III - Araguaia-Tocantins;IV - Trombetas;V - Altamira;VI - Pré-Amazônia Maranhense; VII - Rondônia; VIII - Acre; IX - Juruá Solimões; X - Roraima; XI - Tapajós; XII - Amapá; XIII - Juruena; XIV - Aripuanã; e XV – Marajó.

[8] Senado Federal: Decreto n.º 74.607, de 25 de setembro de 1974. Fonte: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=203996> Acesso em: 06/07/2015.

[9] "Com a BR-364, a que, em boa hora, se atribui prioridade para implantação, neutralizamos em parte os reflexos da abertura da MARGINAL DA SELVA. Com as demais rodovias abertas no ACRE e no oeste do AMAZONAS, eliminamos e até mesmo superamos aquele perigo" (Moretzsohn, 1971: 98).

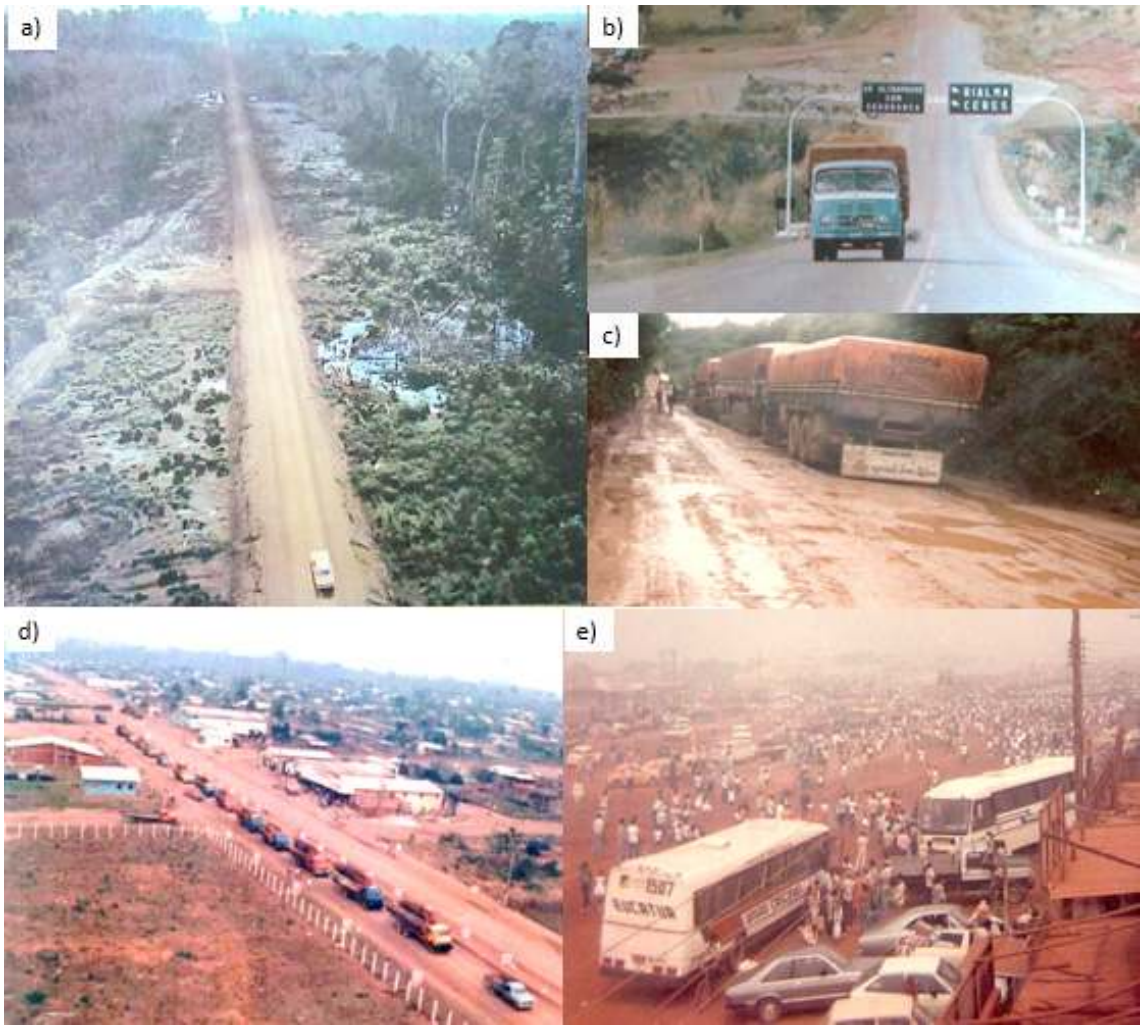
[10] Em Washington, os ministros Delfin Netto, Eliseu Resende e Mário Andreazza assinaram com o Banco Mundial um empréstimo de 320 milhões de dólares, destinados, em sua maior parte, ao asfaltamento dos 1.500 quilômetros da rodovia Cuiabá-Porto Velho, a espinha dorsal do sistema de transporte do [Estado] [...]. Mas o Polonoroeste, instituído em maio deste ano pelo presidente da Republica, envolve não apenas Rondônia, com seus 243.044 quilômetros quadrados, mas todo o Noroeste de Mato Grosso, numa extensão de 167.114 quilômetros quadrados, justamente a área de influencia da Cuiabá-Porto Velho. O documento do Bird salienta, também, que o "Noroeste tem a possibilidade de transforma-se numa importante região de produção agrícola e extração de madeira, bem como uma região onde os excedentes populacionais de outras áreas do País poderão estabelecer-se de maneira permanente e produtiva em propriedades de pequena escala" (ESTADO DE SÃO PAULO (13/12/1981) "Rondônia será um Estado rico em 1989", 31).

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

durante sua fase de construção, constituindo, neste caso, uma excepcionalidade. Outra via pavimentada foi a Belém-Brasília, que já estava aberta desde 1961. O que chama atenção neste quadro é o fato de algumas ligações terem sido pavimentadas, apontando como uma das explicações o fluxos de veículos constantes entre as cidades.

Com o término das obras e o estímulo à colonização da Amazônia, diversos fluxos foram se constituindo e se consolidando entre as cidades da região Norte com as demais (ver figura 2).

Figura 2. Fluxo de veículos, pessoas e cargas pelas rodovias recém-construídas; a) Transamazônica em 1972; b) rodovia Belém-Brasília em 1972; c) caminhões transportando carga pela BR-364 próximo a cidade de Rolim de Moura RO em 1985; d) caminhões na BR-364; e) migrantes oriundo de outras regiões do Brasil chegando em Rondônia através das linhas de ônibus. FONTE: (a) MANCHETE fev. 1973; (b); (c) <http://www.afotorm.com.br/html/arquivo/historicas/80/06.html#.VZbQdPlViko>; d) <D http://pt.db-city.com/Brasil--Rond%C3%B4nia--Cerejeiras>; (e) <E http://afotorm.com.br/html/arquivo/historicas/1980-03.html#.VZbXO_lViko>.



Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

As diversas rodovias construídas na Amazônia efetivaram inicialmente a proposta de integração territorial interligando diversas cidades e porções do território, a partir de eixos rodoviários com grandes extensões conforme a tabela 1.

Tabela 1: Dados sobre as principais rodovias federais que entrecortam a Amazônia

Nomeclatura	Km*	Início e fim (Pontos)	Data do início e fim da construção
BR-319	857	Manaus- Porto Velho	Junho de 1968 concluido em 26/03/1976
BR-174	975	Manaus-Pacaraima	Junho de 1968 concluido em 04/04/1977
BR-230 Transamazônica	4223 (projeto era de 5000)	Cabedelo-Labrea	09/10/1970 concluido em (2707/1972 Altamira-Itaituba) (Itaituba-Labrea) em 30/01/1974
BR-210 Perimetral Norte	2452,7 (projeto)	Macapá-Içana	Agosto de 1973 e paralisado em 1977
BR-307	1695,3 (projeto)	Marechal Traumarturgo-Cucuí	1975-1979, o 7º BEC implantou 210 km da BR-307/BR-210[11]
BR-364	4,310,9	São Carlos-Cruzeiro do Sul	Inicio dezembro de 1960 concuida em janeiro de 1961[12] sendo pavimentada entre MT-RO em 1982-1984 e entre RO-AC entre 1986-1988.
BR-163	4444,9	Tenente Portela-Cuibá-Santarém	(Cuiabá-Santarém) 3 de setembro de 1970, concluída em 20/10/1976
BR-080	621,3 (projeto era de 4000)		S/D
BR-153 Transbrasiliana	4355	Marabá – Aceguá	1958-1974**
BR-156	851	Macapá-Oiapoque	(Em obras desde 1976)
BR-317	942,4 (Existente + planejado)	Boca do Acre-Assis Brasil	S/D***
BR-401	199,2	Boa Vista-Bonfim/Normandia	1970 e concluida em 04/02/1972

[11] Fonte: Disponível em: <http://www.1bec.eb.mil.br/obras/acervo/obras_rodoviarias/becnst1_obras_rodo.htm> Acesso em: 15 de agosto de 2015.

[12] Fonte: Disponível em: <http://www.injipa.com.br/noticias/index.php?option=com_content&view=article&id=251:rodovias-federais-historico&catid=47:pag-servicos> Acesso em: 11 de outubro de 2015.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

Nomeclatura	Km*	Início e fim (Pontos)	Data do início e fim da construção
BR-421	229,5	Ariquemes - Guajará-Mirim	S/D***
BR-429	385,9	J-i-Paraná – Costa Marques	S/D***
BR-431	125	Jundiá (Entr. BR-174) – Santa Maria do Boiaçu	Planejado
BR-432	217,2	Entr. BR-401 – Cantá – Novo Paraíso Entr. BR 174/210	Rodovia estadual transformada em federal pela Lei 10.031 de 20/10/00.
BR-433	191	Normandia - Entroncamento BR-174 (km 676,5)	Rodovia estadual transformada em federal pela Lei No 10.739, de 24 de setembro de 2003.

***Fonte:** <http://www1.dnit.gov.br/download/PNVApresentacao2004.pdf>;
**** Fonte:** < http://www.galvaorodovias.com.br/historia-da-rodovia/>*** S/D sem dado.

As rodovias assumem outros papeis além da simplória ideia de promover a circulação de pessoas e cargas. Em primeiro lugar, uma rodovia promove acesso a uma fronteira isolada ou ao âmago do país; no segundo momento, o estabelecimento de um objeto geográfico na faixa de fronteira[13] demonstra ações do Estado em sua fímbria, simbolizando a presença do Estado Nacional, reforçada com a construção de unidades militares denominadas Pelotões Especiais de Fronteira e demais instituições, tais como banco, posto de fiscalização e aduana; num terceiro aspecto, uma via promove a circulação de tropas pelo interior do território, sendo capaz de dissuadir qualquer evento que possa ser entendido como ameaça à soberania ou segurança de cidadãos.

Com o objetivo de vivificar o territorio, as políticas estruturadas antes e durante o regime militar buscavam concluir a premissa de povoar o "gigantesco deserto verde" por meio da construção de infraestruturas de rodagem e o estabelecimento disperso de pequenos objetos geograficos, tais como: escola, posto de saúde, residenciais e assentamentos oficiais. Nesse mesmo contexto, criou-se mecanismos de incentivo à migração para a Amazônia, onde diversas pessoas, de várias partes do país transitavam de seus lugares para outro. Este processo, se observado de perto, foi desenvolvido pelo Estado com seus orgãos (INCRA-MT-DNER)[14] em conjunto com empresas privadas, atuando principalmente em alguns assentamentos, como ocorreu no estado do Mato Grosso, e propiciando o fluxo de pessoas

[13] "A faixa de até 150 km de largura, ao longo das fronteiras terrestres, designada como faixa de fronteira, é considerada fundamental para a defesa do território nacional e sua ocupação e utilização serão regulamentadas por lei." (Mattos, 1990, p. 73).
[14] INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária; MT- Ministério dos Transportes; DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Revista da Anpege ISSN 1679-768X

das regiões do sul e sudeste rumo ao norte por meio das novas linhas de ônibus, inauguradas conforme as rodovias iam sendo concluidas.

Do ponto vista ideológico, o rodoviarismo significa ao mesmo tempo liberdade para chegar a qualquer lugar do território onde há estradas ou varadouros, o que transmite a ideia de liberdade para circular no território, mas também transmite a concepção de desenvolvimento econômico e valorização das terras, sendo utilizados como promessa pelos políticos na esfera local, regional e nacional. Podemos, ainda, apontar a integração psicossocial realizada pelos veículos de comunicação, que pulverizaram de todas as maneiras os discursos referentes à abertura de estradas como sinônimo de desenvolvimento, além da facilidade de circular de um lugar para outro através das linhas de ônibus, uma concessão pública após o término das obras rodoviárias.

A integração da Amazônia não ocorreu apenas do ponto de vista físico, mas também ideológico a partir da integração psicossocial, via rádio, Projeto Rondon, que asseguraram a controle da informação e das opiniões (Becker, 1982).

> [...] na década de 1970, o Estado assume ação mais direta, discriminando populações e espaços para maior eficiência econômica; subsidia a transferência de capital das empresas e intensifica a mobilização da força de trabalho, oferecendo oportunidade de acesso à terra pela colonização. A partir de 1974, torna os investimentos mais seletivos através da Polamazônia e assegura o predomínio da empresa, modificando a legislação fundiária para legalizar as grandes apropriações e reduzindo os investimentos na colonização (Becker, 1982, p. 219).

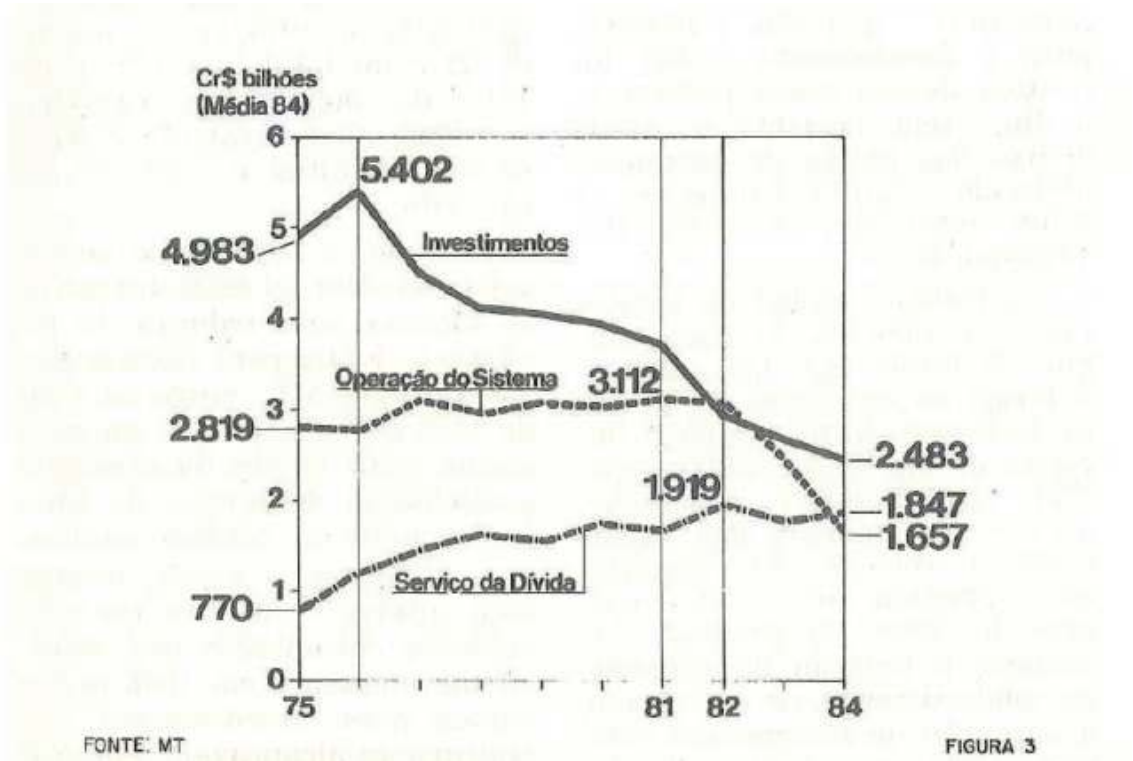
Apesar do investimento vultoso em infraestruturas entre as décadas de 70 e 80, ainda uma parcela significativa das rodovias deixou de receber manutenção ou passou de manutenção constante para periódica. Portanto, é significativo que a gigantesca malha viária recém-estruturada em todo o território nacional passasse por um período de sucateamento, marcado principalmente pela ausência de manutenção e de recursos financeiros para efetuar a pavimentação de rodovias que foram inauguradas em boa parte sem capa asfáltica.

DESESTRUTURAÇÃO E RESTRUTURAÇÃO DAS RODOVIAS NA AMAZÔNIA: DO POLO AO EIXO.

De acordo com Severo (1984, p. 84-130), constata-se que, a partir de 1976, a modalidade rodoviária perdeu sua prioridade relativa como investimento (fig. 3), afirmando o mesmo que “a partir de 1974, os investimentos federais em rodovias vêm sendo sensivelmente reduzidos de ano para ano” contribuindo para elevada deterioração da rede rodoviária, "além de colocar o escoamento da produção em situação difícil, é aprofundamento danoso à economia do País”.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

Figura 3. Queda no investimento rodoviário entre 1975-1984, os valores demonstrados na moeda Cruzeiro. Fonte: (Severo, 1984, p. 84).



Um dos reflexos dessa redução de investimento anual foi a suspensão da construção da Perimetral Norte e de demais rodovias de ligação pelo governo Geisel, em 1977, por falta de recursos orçamentários provocados pela borrasca econômica, decorrente da crise mundial provocada pela alta do preço do petróleo (Mattos, 1984, 1980)[15], resultando um dos maiores projetos viários da Amazônia inconcluso.

A "menina dos olhos" do governo do Amazonas, do governo militar, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER e do Ministério dos Transportes foi à conclusão da ligação entre Manaus e Porto Velho via terrestre, no ano de 1976 quando foi inaugurada em caráter experimental. Tal façanha da engenharia para materializar esta rodovia, teve um custo inicial e outro custo para realizar as devidas manutenções[16], que foram ocorrendo periodicamente e depois esporadicamente já no final da década de 80. A ausência de manutenção, aliado com a retirada parcial da pavimentação ocasionou o colapso total da

[15] "Perimetral Norte, a vitalizar a nossa imensa fronteira Norte. Infelizmente, faltaram recursos para que este projeto vial pudesse ser concluído" (Mattos, 1991: 187).

[16] Essa atividade, em 1976, representa um custo médio de 660.000 cruzeiros por quilômetro anuais, o que significa uma quantia astronômica se levarmos em consideração a facilidade e a frequência com que, já naquela época, se processam as erosões ao longo da Rodovia. Hoje devido a falta de recursos, já não existem mais as equipes de manutenção da Gutierrez, apenas alguns poucos funcionários do DNER se encontram em trechos setorizados e dispersos, realizando serviços de "tapa-buraco" e reparos de pontes, evitando o colapso total da estrada (Freire, 1985, p. 87-88).

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

rodovia, tornando-se intransitável no ano de 1988, quando ocorreu a suspensão das linhas de ônibus e do transporte de carga. Outras rodovias construídas, tais como: BR-230, BR-163, BR-174 e as demais, receberam manutenção esporadicamente, comprometendo o fluxo continuo dos veículos.

Na década de 80, os organismos financiadores internacionais, responsáveis por conceber recursos destinados à construção de vias carroçáveis e de grandes projetos de integração, passaram a subordinar os empréstimos "a previas avaliações ambientais e canalizando os recursos para metas precisas. Em resposta às pressões externas e internas, o Estado toma uma série de medidas que se sucedem rapidamente, com crescente interferência externa" (Becker, 2001, p. 6), podendo-se tomar como exemplo o Polonoroeste, base de breve estudo no que tange aos impactos ambientais que a pavimentação da BR-364 podia ocasionar.

Já na década de 90, ocorreu uma retomada nas ações por parte do Estado, visando consolidar as infraestruturas viárias, não mais no sentido de estabelecer polos de desenvolvimento, mas estabelecer eixos de desenvolvimento regional[17]. Além do mais, não se preconiza abertura de grandes estradas em decorrência da própria preocupação ambiental, que passou a ter uma magnitude maior do que no momento de abertura das vias.

Seguindo este quadro, os Eixos Nacionais de Desenvolvimento - ENID se constituem da seguinte forma:

> É possível depreender que a noção de eixo, na filosofia do Brasil em ação corresponde não a uma linha, mas a um espaço que possa gerar investimentos articulados - sinergia - e atrair o movimento de capitais. Em outras palavras, são espaços selecionados para acelerar a produção a partir do fato de que já dispõem de algum potencial compatível com as condições de competição em tempos de globalização. A disponibilidade de potencial seria um critério para a seleção dos eixos.
>
> Os ENIDS, assim como os pólos de crescimento, não significarão a dissolução da região. Pois que correspondem, de um lado, a ajustes com as elites regionais que compõem o VTI (vetor tecno-industrial): parte das obras previstas atende a reivindicações antigas dos políticos dos respectivos estados e corresponde a melhoramentos mais do que a uma implantação nova. Na verdade, os projetos foram selecionados dentre os inúmeros apresentados ao Plano Plurianual (PPA).
>
> Por outro lado, os ENIDS atendem também a interesses da União: a) estimular e assegurar a exportação da produção de grãos do Centro-Oeste através da Amazônia para os países do hemisfério Norte; b) estreitar as relações com os países amazônicos visando à expansão e à consolidação do Mercosul em toda a América do Sul.
>
> Desenha-se, assim, uma imensa plataforma de produção de grãos no cerrado voltada para a exportação, particularmente a soja, com previsão de expansão pelo Acre, Sul do Amazonas e Sudeste do Pará, a ser exportada pelos corredores amazônicos, Uma visão macro deve ainda incluir a análise da expansão das redes de energia e de comunicações, fundamentais para alcançar a sinergia almejada (Becker, 1999, p.36).

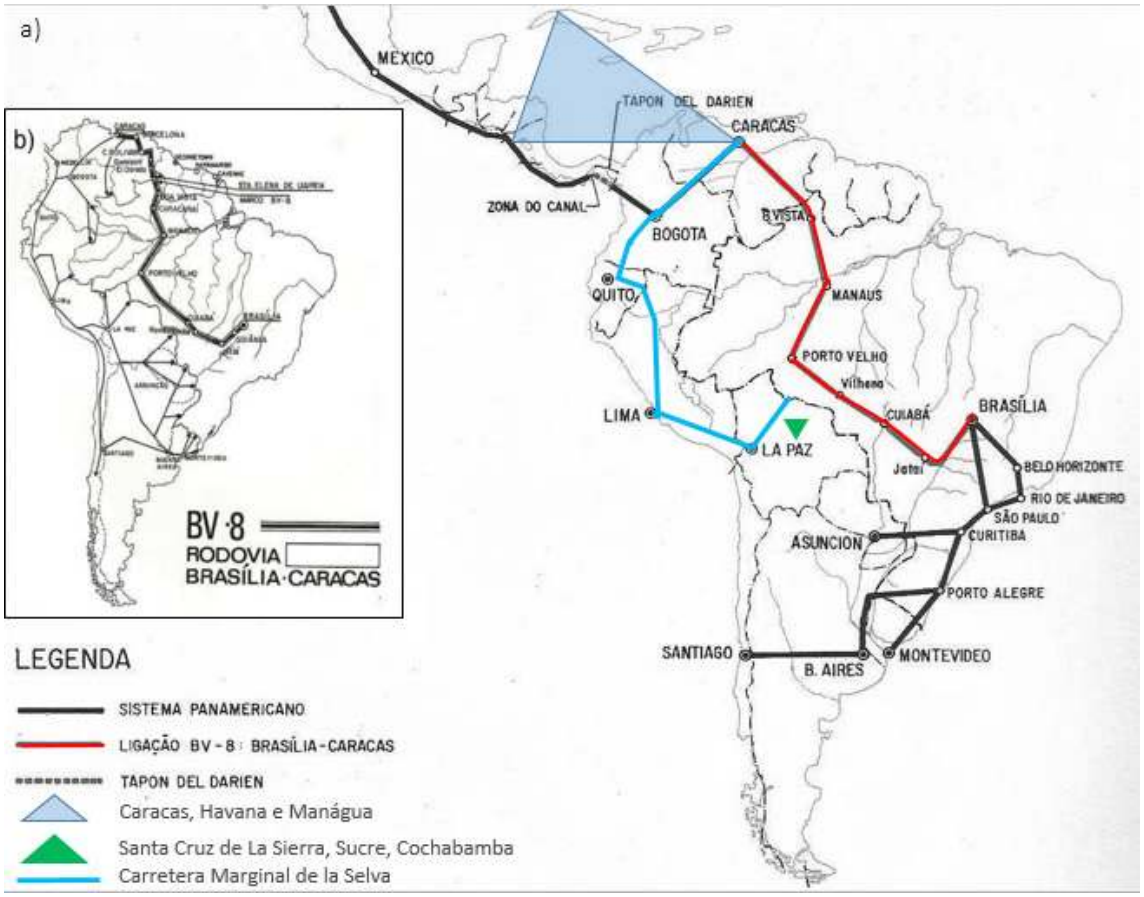
[17] Esta mudança está associada a uma nova interpretação do clássico conceito de região.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

Após uma década de imobilismo, o governo lança o Programa Brasil em Ação no ano de 1996 e, posteriormente, o Avança Brasil em 1998, tendo, neste último, concretizado a pavimentação da ligação entre Manaus e Boa Vista fazendo parte do antigo projeto de integração entre o Brasil e a Venezuela.

Retomando, em 20 de fevereiro de 1973 foram assinados pelos presidentes do Brasil Emílio Garrastazu Médici e da Venezuela Rafael Caldera os acordos do BV-8[18], em suma, contava em sua pauta principal a interligação da capital da Venezuela e do Brasil por intermédio das rodovias (Rebelo, 1973), sendo que as obras do conjunto de vias já estavam em andamento desde 1960. O BV-8 se constitui num conjunto de rodovias que engloba trechos da BR-060 (Brasília-Jataí), BR-364 (Cuiabá-Porto Velho) e a totalidade das BR-319 (Manaus-Porto Velho) e BR-174 (Manaus-Boa Vista-Pacaraima) e 010 (Venezuela). O real interesse estratégico desse traçado terrestre pode ser contextualizado atualmente como uma forma de interligar as duas capitais federais aos dois *heartlands* latino-americano (Fig. 4).

Figura 4. a) A rodovia BV-8 interligando a bacia Amazônica aos dois *heartlands*. Nota-se que as rodovias desse conjunto articulam-se com a *Carretera Marginal de La Selva* através das rodovias: BR-174, BR-364 e BR-425, sendo as duas últimas interligando as proximidades de Porto Velho com a fronteira com a Bolívia. Adaptando de Resende (1973: 104-117); b) Rodovia BV-8. Fonte: (Rebelo, 1973: 139).



[18] Estrada transcontinental BV-8, (B) de Brasil, (V) de Venezuela e 8, número do respectivo marco de fronteira onde a rodovia perpassa.

Revista da Anpege ISSN 1679-768X

No primeiro triangulo geopolítico[19], o Brasil estabeleceu estradas de rodagem em sua respectiva fronteira ao oeste, enquanto, ao norte, construiu rodovias alcançando a fronteira da Venezuela e permitindo acesso ao mar do Caribe, ambiente onde se constituiu o segundo triangulo Latino Americano[20], já que neste circuito existe o Canal do Panamá e o projeto de construção do canal na Nicarágua[21], ou seja, ambiente que converge diversas rotas de navios cargueiros. O BV-8, por outro lado, se concretizado, representaria um eixo de escoamento das produções de *commodities* e o fluxo de pessoas do centro-oeste, sudeste e sul em direção ao mar do Caribe. O sistema viário nacional interliga as pontas da *Carretera Marginal de La Selva*, seja por meio da rodovia interoceânica (BR-317 no Acre e BR-425/BR364 em Rondônia) no sul da Amazônia ocidental, e, na porção setentrional, por meio da BR-174, tendo porém a interligação central efetuada apenas pela navegação de cabotagem apesar da existência física e intransitável da BR-319.

O único elo para efetivar a concretização do gigantesco projeto viário é a rodovia BR-319 entre Manaus e Porto Velho[22], contudo ele se encontra intransitável a veículos de carga e de passageiros desde o final da década de 80 impedindo a ligação dos dois *heartlands*.

Podemos, a partir do esquema da figura 4, observar a projeção continental do Brasil nos anos 70. Sendo uma prerrogativa já destacada por Travassos nos anos 30, esta concepção foi ampliada por Meira Mattos nos anos 70, pois o mesmo apontou que o Brasil deveria unir esforços para uma projeção mundial (Mattos, 2002b)[23].

Devemos ressaltar que, em contra posição ao projeto brasileiro de interligar sua capital com os dois *heartlands*, a existência da *Carreteira Marginal de la Selva* por sua vez, aproxima os países lindeiros dos dois triângulos geopolíticos. Ou seja, o pressuposto é de

[19] Travassos "realça, em termos de uma política continental, a importância geopolítica do triangulo estratégico Santa Cruz de La Sierra, Cochabamba e Sucre. Santa Cruz como pólo de convergência das influencias amazônicas e andinas; Cochabamba, pólo de influência andina (próxima a um dos nudose sujeita também às atrações da Amazônia); finalmente Sucre, centro das influências platinas e também próximo a um dos nudos (Mattos, 1975: 53). "Cochabamba (influencias andinas) Sucre (influencias platinas) e Santa Cruz (influencias amazônicas) (Travassos, 1935: 164). "Segundo Mario Travassos, o poder sul-americano que conseguir controlar esse triangulo-chave, região de convergência das três forças geográficas que o operam no subcontinente, dominará a política continentalista regional" (Mattos, 2002: 60b).

[20] "De acordo com Lewis Tambs, a América Latina comporta dois Heartlands: o nexo andino do maciço boliviano e o mar fechado do Caribe. O primeiro deles, diz Tambs, corresponde à região de Charcas e abarca aproximadamente a atual Bolívia, região essa que controla as cabeceiras dos dois maiores sistema hidrográficos da América do Sul e do Rio da Prata e é atravessada por duas transcontinentais – Buenos Aires-Lima e Santos-Arica, ambas direta e diagonais.[...] O segundo heartland corresponde às Antilhas, região essa que é chamada por Pierre Deffontaines de Mediterraneo americano, em contraposição ao seu similar europeu. Tambs não foge à tradição da maioria dos autores americanos que identificam na política brasileira a tendência contínua da marcha para oeste [...]" (Miyamoto, 1995: 61).

[21] Mario Travassos em 1935 já apontava numa possibilidade de um canal na Nicarágua (Ver página 66).

[22] "A Manaus-Porto Velho [...] estará ligada à Estrada Bolivariana [Carreteira Marginal de la Selva], que corta a Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia, unindo as bacias do Orinoco e do Prata e ligando-se ao sistema rodoviário brasileiro" (Veja, 25/06/1969: 27).

[23] "Mario Travassos viu no Brasil diante da América do Sul e do Caribe. Magistralmente traçou os grandes rumos de uma política nacional destinada a nos levar à posição de maior potência sul-americana [...] via Travassos uma nação capaz de alcançar a hegemonia do poder continental [...] (Mattos, 1977, p. 74-81).

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

que enquanto o Brasil ordenava seu território para atrair a influencia dos países vizinhos para si, estes países se uniam por via rodoviária para escapar a esta dependência.

Enfim, uma ressalva que deve ser feita é que boa parte dos repositórios de recursos naturais da Amazônia já tinham sido "descobertos" antes da construção de rodovias, assim como os aproveitamentos hidráulicos de alguns rios, indicando uma probabilidade de associar-se a construção de estradas como elemento precursor do acesso aos recursos naturais e possíveis fontes de energia elétrica proveniente da hidroeletricidade.

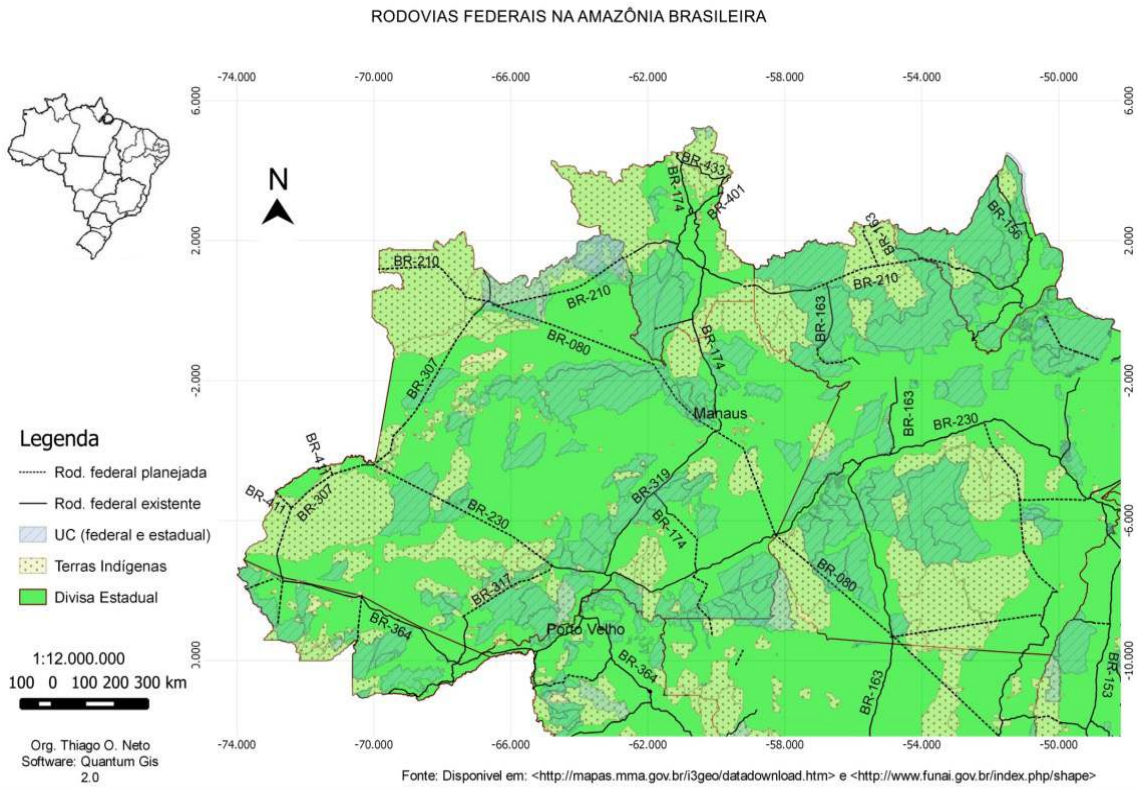
A construção de rodovias permitiu desde o transporte "flexível, de porta a porta, realizado pelo caminhão" (Rebelo, 1973: 56), até a colonização e ocupação das margens das grandes rodovias, fazendo parte de um planejamento regional elaborado pelo Estado, sendo este, "um instrumento para transformar a estrutura espacial existente" (Becker, 1982, p. 16) na Amazônia.

Na primeira década do século XXI, diversas ações por parte do Brasil a partir de programas de infraestrutura como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e 2) e em nível internacional com a Iniciativa para Integração da Região Sul-Americana (IIRSA), condicionaram esforços e desempenharam papéis estratégicos na reconstrução de objetos geograficos construidos e que permaneceram sem manutenção, em outros casos propiciou a consolidação de eixos de integração como Manaus-Caracas, Rio Branco-Lima e Manaus-Porto Velho[24]. No mapa a seguir, aparecem as diferentes rodovias construidas e projetadas desde meados do século XX. Naquele período ainda não se tinha uma preocupaçao ambiental, tampouco com as terras indígenas. Na atualidade, as Unidades de Conservaçao e as Terras Indígenas se constituem em impedimentos à consolidaçao das rodovias (fig. 4).

[24] As obras de pavimentação da rodovia BR-319 permanecem suspensas nos últimos 405 quilômetros para efetivar a ligação rodoviária, sendo realizados apenas reparos nesse trecho e recuperação nas "pontas" das rodovias próximo as cidades de Manaus e Porto Velho.

Revista da Anpege ISSN 1679-768X

Figura 4. Rodovias federais projetadas e existentes na Amazônia e a presença de terras indígenas e unidades de conservação. (Org. Thiago O. Neto).



No que tange aos preceitos ambientais, Lúcio Flávio Pinto (1973) já chamava atenção ao processo de povoamento induzido pelos projetos de colonização que se estruturavam nas novas rodovias, pois alguns espaços considerados "vazios" eram reservas detentoras de uma significativa fragilidade e complexidade ecológica, além de serem ocupadas por diversos povos indígenas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora o projeto de integração rodoviária no Brasil tenha sido elaborado e colocado em prática antes do governo militar, foi durante essa gestão que ganhou maior impulso. A vontade de efetivar a integração territorial aliado aos lemas de Segurança, Defesa e Desenvolvimento Nacional, conduziu à implantação de infraestruturas diversas na região amazônica, demonstrando a intenção de transformar, de fato, o Brasil numa potencia regional e mundial. Parece que não havia limites aos investimentos voltados à integração. Evidencia-se aqui uma forte relação entre Espaço e Poder.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

A imagem da Amazônia construída nos anos 70, quando uma dezena de árvores no chão era sinônimo de progresso, mudou. Uma década depois, este cenário muda; a mesma imagem, transmitida e reproduzida pelos meios de comunicação, passa a ser abordada na forma de consequência das ações de um passado recente, demonstrando uma análise que tem como fio condutor a premissa de causa efeito: abrir uma estrada significa desmatamento. A representação da integração da Amazônia ao Brasil na atualidade é bem distinta, pois a questão ambiental norteia todas as ações.

Os objetos geográficos, tais como pontes e estradas, espacializados sobre uma porção territorial possuem finalidade estratégica e geopolítica, seja para permitir o fluxo de tropas, acesso terrestre às fronteiras ou até mesmo promover o ato de circular entre os diferentes lugares. Atualmente, estes objetos geográficos promovem diferentes fluxos, seja de pessoas indo fazer suas compras de final de ano nas fronteiras, ou um passeio com a família. Isso demonstra que o objeto geográfico, estrada, colocado como elemento que acarreta sempre empecilhos, também constitui num elo entre os lugares.

A introdução do modal rodoviário na Amazônia alterou substancialmente os arranjos espaciais existentes no território, visto que no passado eram os rios e o transporte aéreo que asseguravam uma tímida circulação. Contudo, ambos desempenharam um papel relevante no momento que se estruturou a malha de rodovias e as explorações de minérios na Amazônia.

Cada rodovia construída na Amazônia Legal possui particularidades constituídas pelos diferentes projetos de integração e, posteriormente, pelos diferentes fluxos, cidades e lugares geográficos distintos, seja uma fronteira ou uma terra indígena dividida ao meio pelo traçado rodoviário. Com esse breve quadro exposto anteriormente, acreditamos que é preciso ter cuidado quando analisamos fenômenos particulares a partir de leis gerais e modelos abstratos.O impacto da construção de uma rodovia na Amazônia é singular para cada época e lugar.

A construção de rodovias em qualquer lugar do mundo ocorrerá sempre em detrimento da vegetação e a toda e qualquer biodiversidade. Neste sentido, outras regiões, estados, municípios do Brasil que possuem uma malha rodoviária, em alguns casos maior e de melhor qualidade, estariam fadados a perda de sua biodiversidade pelo desmatamento, num sentido de causa e efeito sempre apontados numa lógica que leva a reflexões negativas sobre este objeto geográfico.

Enfim, o projeto rodoviário do passado está sendo retomado não mais na concepção de abrir grandes vias de circulação pelo âmago do território, mas como uma ação de concretizar as ligações materializadas e que deixaram de receber manutenção.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

BIBLIOGRAFIA

1. ANDREAZZA, Mário David. **Perspectivas para os transportes**. Rio de Janeiro: S.D.M.T., 1972
2. _____. **Sistema Viário da Amazônia**. Rio de Janeiro: Gráfica DNER, 1973
3. _____. **Perspectivas para os transportes**. 2. v. Rio de Janeiro: S.D.M.T., 1974
4. ARRUDA, Antônio de. "Cuiabá e a integração nacional". **Escola Superior de Guerra**, ano IX, N 26, 135-144, 1993
5. BACKHEUSER, Everardo. **A Geopolítica geral e do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1952.
6. BECKER, Bertha Koiffamann. **Geopolítica da Amazônia**: a nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro: Zahar, 1982
7. _____. "Tendências de transformação do território no Brasil, vetores e circuitos". **Revista Território**, Rio de Janeiro, V. 02, n 1, 5-17, 1997.
8. _____. "Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários?" **Parcerias Estratégicas**, n. 12, p. 135-159, 2001.
9. _____. "Geopolítica da Amazônia". **Estudos Avançados**,v.19, n.53, pp. 71-86, 2005.
10. _____. **Amazônia**: Geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.
11. _____. **A urbe amazônida**. Garamond: Rio de Janeiro, 2013.
12. BECKER, Bertha; ALVES, Diógenes; COSTA, Wanderley Messias da. **Dimensões Humanas da Biosfera-Atmosfera na Amazônia**. São Paulo: EDUSP, 2007.
13. BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia um pouco-antes e além-depois**. Manaus: Umberto Calderado, 1977.
14. BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. **Cidades da Floresta**: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira. Manaus: EDUA, 2006.
15. CARDOSO, Fernando Henrique; MULLER, Geraldo. **Amazônia**: Expansão do Capitalismo. 2ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.
16. CARVALHO Delgado; CASTRO, Therezinha de . "Geografia Política e Geopolítica" en IBGE (org.) **Geografia e Geopolítica**: A contribuição de Delgado de Carvalho e Therezinha de Castro. Rio de Janeiro: IBGE, 2009, pp. 403-412.
17. COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica**: Discurso sobre o Território e o Poder. São Paulo: EDUSP, 2013.
18. DECLARAÇÃO CONJUNTA BRASIL-VENEZUELA (Sistema Atos Internacionais) Disponível em:<http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1973/b_18/at_download/arquivo> Consultado el 31 de julho de 2015.
19. DECRETO-LEI Nº 1.106, de 16 de junho de 1970. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm>Consultado el 08/10/2014.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

20. DECRETO-LEI Nº 74.607, de 25 de setembro de 1974. Senado Federal Fonte: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=203996> Consultado el 06/07/2015.

21. DNIT. Disponivel en: <http://www1.dnit.gov.br/download/PNVApresentacao2004.pdf> Acessado en 12 de março de 2015.

22. ESTADO DE SÃO PAULO (13/12/1981) "Rondônia será um Estado rico em 1989", 31

23. ESTADO DE SÃO PAULO (23/02/1973) "Depois do encontro, os projetos", 9.

24. FEARNSIDE, Philip Martin. "Desmatamento na Amazônia brasileira: história, índices e consequências". **Megadiversidade,** 1, 113-123, 2005.

25. FILHO, Murilo Melo. **Transamazônica.** Rio de Janeiro: Bloch, 1971.

26. FREITAS. Jorge Manoel da Costa. **A Escola Geopolítica Brasileira**: Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Mattos e Therezinha de Castro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2004.

27. FREIRE. Maria Amélia Alcântara. **A Política Rodoviária e a BR-319**: Os custos de uma Decisão. 1985. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) - Programa de Pós-graduação de Ciências Sociais da Fundação Escolar de sociologia e Política de São Paulo, PUC, São Paulo –SP. 127 p.

28. GALVÃO: **A RODOVIA BR-153**. Disponivel en: < http://www.galvaorodovias.com.br/historia-da-rodovia/> Acesso en 23 de junho de 2015.

29. GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 3º ed. São Paulo: Contexto, 2012.

30. HALL, Antony L. **Amazônia: desenvolvimento para quem?** Desmatamento e conflito social no programa Grande Carajás. Rio de Janeiro: Zahar, 1991.

31. IANNI, Octavio. **Colonização e contra-reforma Agrária na Amazônia**. Petrópolis: Vozes, 1979.

32. MACEDO, Sérgio D. T. **Transamazônica integração-redenção do norte**.Record cultural. Rio de Janeiro, 1972.

33. MANCHETE, Rio de Janeiro: Bloch, Edição Especial: Amazônia, fev. 1973.

34. MATTOS, Carlos de Meira. **Brasil:** Geopolítica e Destino. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1975.

35. _____. **A geopolítica e as projeções do poder.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

36. _____. **Uma geopolítica pan-amazônica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

37. _____. **Geopolítica e Trópicos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

38. _____. **Geopolítica e Teoria de Fronteiras**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1990.

39. _____. "A importância Geopolítica da Amazônia Brasileira". **Escola Superior de Guerra,** v. 7, n. 19, 165- 188, 1991.

40. _____. "Amazônia: O Grande Desafio Geopolítico". **Escola Superior de Guerra**, v. 19, n. 41, 313-321, 2002a.

41. _____. **Geopolítica e modernidade**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 2002b.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

42. MARTINS, Marcos Antônio Fávaro Mário Travassos e Carlos Badia Malagrida: **Dois modelos geopolíticos sobre a América do Sul.** São Paulo, Dissertação (Mestrado em Integração da América Latina). Faculdade de Filosofia, Ciências Humanas e Letras FFLCH, Universidade de São Paulo USP, 2011, 168 p.

43. MAULL, Otto. **Geografía Política**. Trad. Ismael Antich. Barcelona: Ediciones Omega Casa Nova, 1960.

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

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

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

47. MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. São Paulo: HUCITEC, 2002.

48. OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. **Integrar para não Entregar**: Políticas Públicas na Amazônia. Campinas: Papirus, 1988.

49. PEREIRA, Vicente P. M. Brito. "Desenvolvimento do setor rodoviário; período 1967-1973". **Administração Pública**, v. 8, n 1, 161-208, 1973.

50. PINTO, Lúcio Flávio. "A rodovia Perimetral norte: uma nova transamazônica". **Geografia e Planejamento,** n. 10, 1-45, 1973.

51. RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

52. RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. Munique: VII Congresso mundial da federação rodoviária internacional, 1973.

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

54. SCHENEGOSKI, Ana Maria; ALBUQUERQUE, Edu Silvestre. "A geopolítica da política externa bolivariana". *GEOUSP* - **Espaço e Tempo**, 18, 71-82, 2014.

55. SEVERO, Cloraldino. "A política dos transportes no Brasil". **Escola Superior de Guerra**, n 4, 80-130.

56. SILVA, Golbery do Couto e (1967) **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Jose Olympio, 1984.

57. _____. **Planejamento Estratégico**. Rio de Janeiro: Jose Olympio, 1979.

58. _____. **Conjuntura política nacional o poder executivo & geopolítica do Brasil**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Jose Olympio, 1981.

59. SIMAS, Caio de Almeida. **A construção de infraestrutura física e os desafios para a integração sul-americana:** Uma análise espacial da IIRSA e da UNASUL.Dissertação de mestrado em geografia. UFRJ, Rio de Janeiro, 142, 2012.

60. SOUZA, João Mendonça de. **A Manaus-Boa Vista**. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1977.

61. TAMER, Alberto. **Transamazônica:** Solução para 2001. Rio de Janeiro: APEC, 1970.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X

62. THÉRY, Hervé. Situações da Amazônia no Brasil e no Mundo. **Estudos Avançados**, 53, 37-49, 2005.

63. TRAVASSOS, Mario. **Projeção Continental do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.

64. _____. **Projeção Continental do Brasil**. 4º ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947.

65. VEJA, 25 de junho de 1969, nº 42. A Selva Asfaltada, pp 24-27.

66. VESENTINI, José Willian. **Novas Geopolíticas**. 5ª Ed. São Paulo: Contexto, 2012.

67. VLACH, Vânia Rubia Farias "Estudo preliminar acerca dos geopolíticos militares brasileiros". **Terra Brasilis,** 4, 2-13, 2003

Artigo recebido em 20 de março de 2016.
Artigo aceito em 27 de junho de 2016.

Revista da Anpege
ISSN 1679-768X