



*Artigo*

## **Rodovia Transamazônica: o projeto de integração deu certo?**

*Transamazon Highway: the Integration project worked?*

*Ruta Transamazónica: ¿el proyecto de integración funcionó?*

*Transamazon Highway: le projet d'intégration a-t-il fonctionné?*

Thiago Oliveira Neto <sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Filiação institucional., Bolsista CNPq no projeto de iniciação científica PIBIC. Graduando em Geografia da Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Brasil.

Correspondência: E-mail: thiagoton91@live.com

### **Resumo**

A rodovia Transamazônica, construída inteiramente durante o regime militar, teve como propósito geopolítico a integração territorial por meio da interligação de porções territoriais, assim como o aumento demográfico de uma parte da Amazônia, proporcionado por meio de incentivos à migração das regiões nordeste, sul e sudeste. Essa política de integração alterou uma fração territorial que foi entrecortada por esta grande rodovia, em decorrência da realização de diversas políticas públicas, que englobam desde a colonização de faixas de terras situadas nas margens da rodovia até a construção de usinas de beneficiamento, centrais hidrelétricas, atividades de mineração e demais atividades recentes, associadas ao circuito da produção de commodities. Nesse contexto, vale apontar uma breve história desse projeto de integração e seus respectivos

desdobramentos.

**Palavras-chaves:** rodovia; Amazônia; projetos; geopolítica; colonização.

### **Abstract**

The Transamazonian highway, built entirely during the military regime, had the geopolitical purpose of territorial integration through the interconnection of territorial portions, as well as the demographic increase of a part of the Amazon, provided by means of incentives for the migration of the northeast, south and southeast. This integration policy altered a territorial fraction that was interrupted by this great highway, as a result of the accomplishment of diverse public policies, that range from the colonization of lands of lands located in the edges of the highway until the construction of beneficiation plants, hydroelectric power stations, mining activities and other recent activities associated with the circuit of commodity production. In this context, it is worth pointing out a brief history of this integration project and its respective developments.

**Keywords:** highway; Amazônia; projects; geopolitics; colonization.

### **Resumen**

La carretera transamazónica construida enteramente durante el régimen militar, tuvo como propuesto geopolítico la integración territorial a través de la interconexión de porciones territoriales y el aumento demográfico de una parte de la Amazonia por medio de incentivos hay migración de las regiones nordeste, sur y sureste. Esta política de integración alteró una fracción territorial que fue entrecortada por esta gran carretera, como consecuencia de la realización de diversas políticas públicas que engloban desde la colonización de franjas de tierras situadas en los márgenes de la carretera, construcción de plantas de beneficiamiento, centrales hidroeléctricas, actividades de minería y demás actividades recientes asociadas al circuito de la producción de commodities. En ese



contexto, vale señalar una breve historia de ese proyecto de integración y sus respectivos desdoblamientos.

**Palabras Clave:** Carretera; Amazonas; proyectos; geopolítica; colonización.

## Introdução

---

A preocupação em integrar o território brasileiro remonta o final do século XIX, desde quando já vinha sendo gestada a estruturação de uma armadura territorial constituída pelos eixos de circulação, tendo, como premissa principal de justificativa, a interligação de frações territoriais interioranas para fins de exploração econômica, com a circulação da produção agrícola e extrativista e a integração territorial.

No decorrer da primeira metade do século XX, às políticas territoriais, no que tange à materialização de infraestruturas de circulação, ficaram voltadas e concentradas em uma faixa litorânea de 500 quilômetros. Enquanto isso, diversos projetos eram formulados visando a integração do país, sendo uma parte destes executada no final da década de 50, propiciando a primeira conexão rodoviária da Amazônia à capital federal.

Na década de 60, com a instauração do regime militar -1964-1985- e a assimilação de concepções clássicas de geopolítica, atreladas à integração territorial, acabaram fomentando um pensamento geopolítico, colocado em prática a partir de 1966, quando se iniciam, na Amazônia, diversas ações visando sua integração, seja pelos correios, rádio ou pela circulação material através de rodovias.

O início da década de 70 foi o momento que o Estado brasileiro executou um dos maiores projetos voltados à integração da Amazônia ao sistema de viário nacional. Essa ação foi possível com a aplicação vultosa de recursos nacionais e internacionais que financiaram a construção de rodovias, interligaram/aproximando lugares situados a mais de 1.000 quilômetros. Cabe ressaltar que essa política integracionista era constituída por um bojo de projetos, englobando desde a colonização, com o deslocamento de centenas de migrantes de áreas com problemas fundiários, para ocupar as margens das rodovias, até o início de atividades de mineração e construção de usinas hidrelétricas.

Nesse contexto, destaca-se a rodovia Transamazônica, com a instituição, em seu traçado, de diversas políticas territoriais que alteraram arranjos e expressões territoriais, seja no passado ou atualmente, na segunda década do século XXI. Para tratar desse tema, estruturou-se esse texto em duas partes: uma, destacando os planos de integração e os aspectos geopolíticos da integração territorial e os projetos ao longo da rodovia Transamazônica na década de 70; e a outra, apontando reflexões sobre alguns projetos implantados e outros que não tiveram prosseguimento, sendo que ainda, depois de quatro décadas da inauguração oficial, nota-se uma transformação não apenas da redução da cobertura vegetal, mas da fragmentação municipal, do aumento demográfico e de objetos geográficos ao longo do eixo rodoviário.

## 1. Projeto geopolítico de integração territorial

---

Estaria o A construção das grandes rodovias no Brasil, em especial, na Amazônia, ocorreu durante o regime militar, mas os projetos viários de circulação e, concomitantemente,

de integração territorial foram sendo elaborados e alterados desde o final do século XIX, com a inclusão de reflexões geopolíticas calcadas na relevância da integração física do território.

As propostas elaboradas até a segunda década do século XX, que visavam propiciar a integração e a circulação material, foram constituídas pelos projetos ferroviários, seja pelo governo central ou pelas províncias e estados, ambos buscavam uma articulação interna que não dependesse de navegação interna e externa.

Na Amazônia brasileira, foram elaborados vários projetos com objetivos de interligar porções territoriais distantes centenas de quilômetros, entre os quais pode-se citar: a proposição de uma ligação ferroviária de Manaus-Caracaraí; Manaus-Itacoatiara; Capital Federal-Rio Branco, e outros que foram elaborados com fins de amarração territorial, que já vinham sendo gestados desde o império, quando iniciou-se a realização de vários projetos de sistemas de transportes no Brasil. Primeiramente, foram constituídos os planos de integração: Plano Rebelo (1838); Queiroz (1874/82); Rebouças (1874); Bicalho (1881)<sup>1</sup>; Bulhões (1882); Plano Geral de Viação (1886); Plano da Comissão (1890); Schnoor (1926); Plano Padiá Calógeras (1926); e Plano Geral de Viação Nacional (1934). Contudo, foi somente a partir da década de 40 que o governo estruturou um planejamento com fins de execução, quando, então, as linhas que interligavam cidades, inicialmente pensadas como ferrovias, foram transvestidas em planos rodoviários nacionais: Plano Nacional de Estradas de Rodagem de (1937); Planos Rodoviários (1944); Plano Rodoviário e Ferroviário Nacionais (1956); Plano Nacional de Viação (1964) e Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Mello, 1975:9-18).

Silva (1947) detalha cada plano de integração (figura 1, na sequência), explicando que consistiam na construção de vias para permitir fluxos entre as regiões brasileiras, e que, nesses projetos, pode-se observar os aspectos estratégicos, como o Plano Geral de Viação de 1934 e o Plano Nacional Rodoviário de 1944, onde se aponta:

[Plano geral de viação Nacional de 1934] Nesse plano, foram considerados troncos ou ligações de interesse geral, os que: Liguem a Capital Federal a uma ou mais capitais das diversas unidades da Federação; liguem qualquer via de comunicação da rede federal a qualquer ponto de nossa fronteira com os países vizinhos; constituam via de transportes ao longo da faixa de fronteira, ou desta paralela, a menos de 200 quilômetros de distância; liguem entre si dois ou mais troncos de interesse geral, com objetivo de estabelecer, por caminho mais curto, comunicações entre duas ou mais unidades da federação; atendam a exigências de ordem militar (Silva, 1947:79-80).

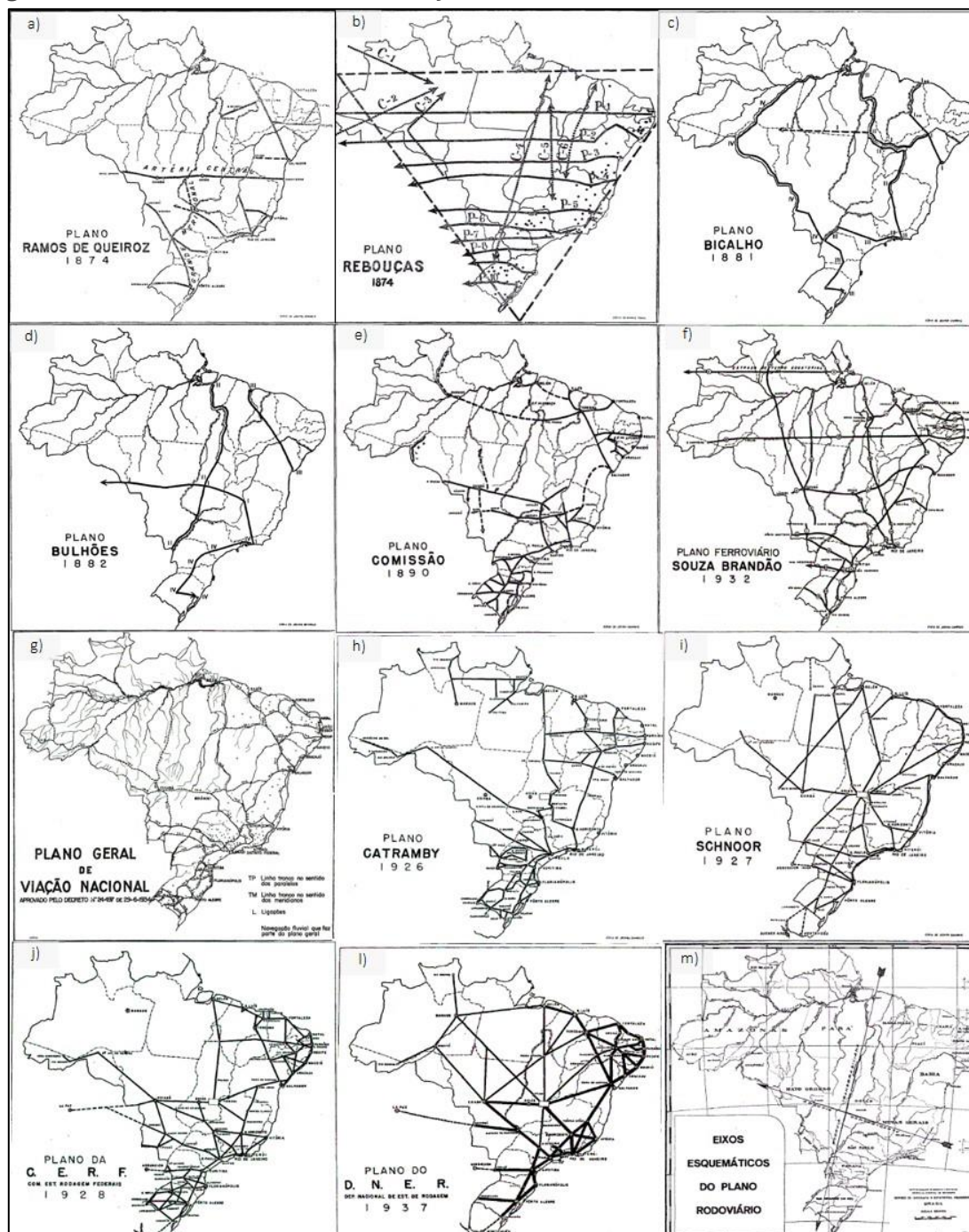
[Já no Plano rodoviário nacional de 1944] São consideradas rodovias nacionais, para os efeitos do Plano: as que atravessam total, ou parcialmente, os territórios de duas ou mais unidades da federação; as que se dirigirem

---

<sup>1</sup> “Desde muito tempo que se cogitava de lançar vias interiores, unindo esses núcleos e cortando o país segundo eixos definidos. Ramos de Queiroz, Rebouças e Bicalho elaboraram planos de viação tendentes a facilitar as comunicações internas entre as províncias do Império” (FONSECA, 1955:82).

para as fronteiras do país, ou se desenvolvam dentro da faixa de 150 quilômetros ao longo destas; as que derem acesso a portos marítimos, fluviais ou lacustres, de concessão federal; as que apresentam interesse geral: administrativo, militar, turístico, etc.; as que se destinarem a ligações pan-americanas; além dessas linhas-tronco, dos itens anteriores, as indispensáveis linhas transversais ou ligação entre esses troncos (Silva, 1949:210).

Figura 1. Diversos Planos de Circulação Nacional elaborados entre 1874 até 1940.



Fonte: Silva (1947:360, 372, 378, 380, 382, 386, 390, 395, 397, 396, 399, 404).



Nos Fonseca aponta que “o plano Schnoor, tendo por base um sistema de rodovias se irradiando da localização da nova Capital do País no Planalto Goiano e dando pouca atenção às justificativas geo-econômicas (...)” (1955:144), remete à proposição de Vallaux de que as vias de circulação não são construídas única e exclusivamente para fins econômicos, mas também para atender demandas geopolíticas (1914) de integração nacional.

A relevância das comunicações e da circulação é apontada por Moodie (1965) como um ente principal para o desenvolvimento dos estados e o estabelecimento de relações internacionais, sendo que esses entes estão “intimamente relacionados às políticas internas e externas dos Estados” (p. 116). Já a circulação interna visa integrar frações territoriais não interligadas entre si, aumentando e constituindo uma centralidade aos lugares de onde partem os eixos de circulação, visto que a “função unificadora da comunicação” passa a ser uma ferramenta que “(...) as autoridades governamentais criaram (...) com o objetivo de centralizar, ainda mais, toda a ação das atividades da circulação (...)” (1965:121) no sentido de alcançar interesses geopolíticos. No caso do Brasil, um exemplo significativo foi a transferência da capital e a criação de vários eixos, ligando-a às demais capitais estaduais (ver figura 1 - i/L).

Moodie ainda ressalva que “a circulação é um dos meios mais importantes pelos quais a sociedade mundial funciona (...) de modo que todo obstáculo ao seu bom funcionamento deve ser removido” (1965:139). Essa remoção acaba, por um lado, permitindo o estabelecimento dos fluxos, por outro, porém, ocasiona empecilhos locais e regionais.

Um dos primeiros geopolíticos brasileiros, o general Mário Travassos, já tecia considerações sobre a circulação e a existência de meios artificiais que permitissem o deslocamento material e imaterial, e “reclamou da inexistência de uma política de infraestrutura de comunicações” (Vieira, 2008:83), que permitisse estabelecer um domínio territorial e uma coesão interna. Nesse sentido, propôs “um modelo geopolítico de projeção do Brasil sobre a América do Sul baseado na infraestrutura de transportes” (Vieira, 2008:92), o qual foi gradualmente implementado, iniciando durante o mandato de presidente de Juscelino Kubitschek, entre os anos de 1956-1961, e, com maior intensidade, durante o Governo Militar. Sobre o pensamento de Travassos, aponta-se:

Examinadas e conseqüentemente admitidas certas manifestações geográficas da massa continental sul-americana, tão bem como do território brasileiro, resulta de modo indiscutível a importância de nossas comunicações longitudinais, quer do ponto de vista da unidade brasileira, quer como fecho da projeção coordenadora do Brasil no ponto de vista continental (Travassos, 1933 apud Silva, 1949:126-127).

A aplicação dos planos de construção de grandes vias de circulação pelo território nacional tomou força a partir da 2ª Guerra Mundial<sup>2</sup>, quando o sistema de transporte marítimo

---

<sup>2</sup> “A II Guerra Mundial mostrou a extrema vulnerabilidade do nosso sistema de transportes, em particular nas ligações Norte-Sul, pela dependência de comunicações marítimas inseguras” (FONSECA, 1955:242).

brasileiro apresentou vulnerabilidade para a realização das rotas de navegações. Logo após o término da guerra, o Estado brasileiro instituiu o Decreto-lei n.º 8 463, de 27 de dezembro de 1945, denominado Lei Joppert, que criava também o Fundo Rodoviário Nacional, com objetivo de arrecadar impostos para aplicar na construção de rodovias (FONSECA, 1955:144-242).

A opção rodoviária possibilitava o transporte “flexível, de porta a porta, realizado pelo caminhão” (Rebelo, 1973:56), assim como, de ponta-a-ponta (Fonseca, 1955:146), também era realizado o “investimento gradual no modal, cobrindo desde a terraplanagem, a construção de obras de arte e sinalizações, a pavimentação e a duplicação, e que não necessariamente precisam ser efetuadas de uma vez” para permitir os fluxos materiais e imateriais. Outra prerrogativa foi a possibilidade de acesso a terras e o seu povoamento por meio do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA e empresas privadas (Neto, Nogueira, 2015:169).

Segundo Guimarães (1976), um dos objetivos centrais da Política Nacional de Transportes da década de 70 era fomentar uma infraestrutura de base, que permitisse operações eficientes e integradas entre os modais, tendo como destaque o modal rodoviário:

Devido ao baixo custo de implantação de uma rede viária sob limitadas condições técnicas, este deve ser o meio de transporte empregado na penetração do território e na incorporação pioneira de novas áreas ao processo produtivo. Deve-se ressaltar o efeito multiplicador que se tem observado através da implantação ou melhoria de estradas de rodagem nas economias diretamente por elas servidas. A simples abertura ao tráfego de uma rodovia modifica completamente o panorama econômico de regiões em fase de desenvolvimento, pela criação de inúmeros empregos, através de construção de postos de serviços, hotéis, restaurantes e de atividades comerciais em geral. As estradas de rodagem possuem também um grande efeito polarizador quando uma rodovia é construída próximo a uma localidade. A tendência natural desta é pouco a pouco se deslocar, até mesmo em certos casos, transformando-se a estrada em via urbana” (Guimarães, 1976:40).

Porém, essa mesma política de transportes tinha propósitos oficiais com aspectos geopolíticos<sup>3</sup>, desde interligar os centros de produção aos portos e aos centros de consumo; interligar a costa litorânea ao interior do país; interligar e cercar as faixas de fronteira, consideradas como de Segurança Nacional; por fim, destinar as margens das grandes rodovias para o desenvolvimento de atividades agrícolas e econômicas (Guimarães, 1976:52).

---

<sup>3</sup> Nesse mesmo sentido: “[...] o planejamento relativo dos transportes, seja ele antecipado, anterior à luta armada, ou para execução na fase das operações militares, deverá satisfazer às exigências econômicas e militares. Esse planejamento deverá ser criteriosamente elaborado, de modo a assegurar simultaneamente os transportes necessários à manutenção do organismo econômico nacional, que deve ser preservado de colapsos, e aqueles que devem ser reservados às operações militares, em seus múltiplos aspectos” (Fonseca, 1955:238).

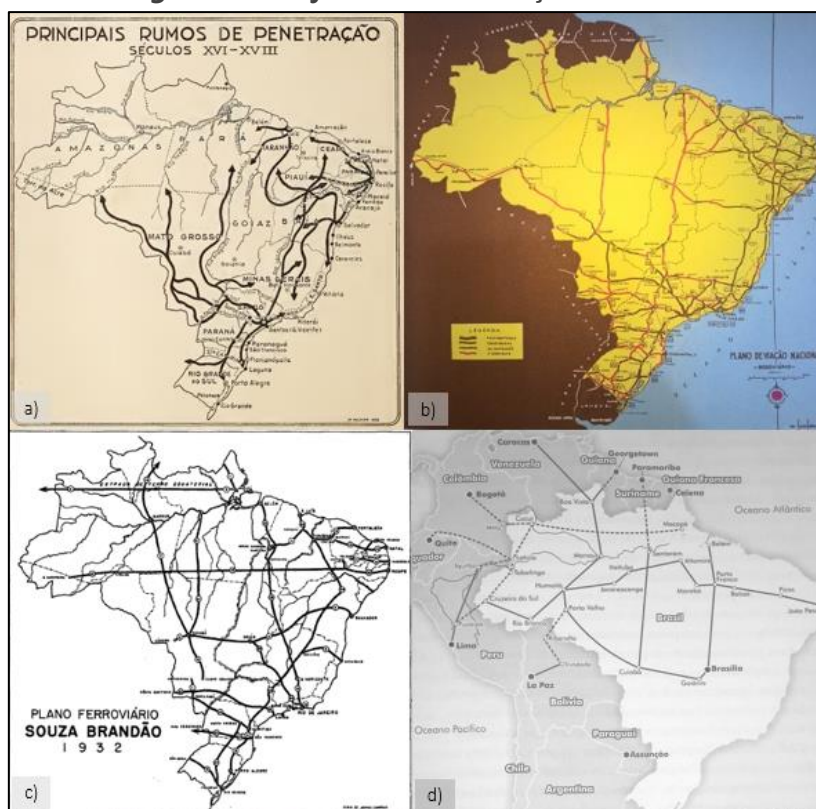


Para Reis, a política rodoviária tinha dois objetivos: a primeira permitir a ocupação das terras situadas nas margens das rodovias e tirando-a das várzeas; acesso terrestre com a capital federal do país, “cuja integração representa em nosso entender a grande operação geo-política do futuro” (1972, p.17).

Nas imagens que compõem o mosaico da figura 2, a seguir, observam-se os primeiros caminhos de penetração no território, ou seja, mostram os percursos de algumas rodovias projetadas. Destaque-se a figura 2c, ao indicar que, na década de 30, estavam postos os traçados próximos do projeto rodoviário da Transamazônica (BR-230) –Estrada de Ferro Recife-Acre- e da Perimetral Norte (BR-210) –Estrada de Ferro Equatorial-, ambas no sentido Leste-Oeste, apontando para a “a possibilidade de cercamento do território numa perspectiva de defesa do Estado Nacional, possibilitando o fluxo de tropas nos mais distantes pontos do país” (Neto, Nogueira, 2015:172).

Em 1969, Resende aponta o percurso da rodovia BR-230, denominada de Transamazônica, ligaria a Amazônia ao Nordeste a partir da cidade de Estreito-MA, permitindo conexão rodoviária com os portos fluviais e o acesso as terras ([1969], 1970).

**Figura 2. Projetos de Circulação no Brasil**



Fonte: Silva (1949:30); Fonseca (1955, S/P); Silva (1947:386); Mattos (2011:123).

Sendo “a” os caminhos de penetração; “b”, as rodovias projetadas na década de 50; “c”, o Plano Ferroviário Souza Brandão de 1932, que aponta traçados semelhantes aos das rodovias: BR-210 (Macapá-São Gabriel da Cachoeira), BR-230 (Nordeste-Amazônia), BR-163 (Santarém-Cuiabá) e BR-174/BR-401 (Manaus-Fronteira com a Guiana); por fim, “d” é a articulação

rodoviária da Amazônia com Brasília e com os demais países limítrofes do Brasil com algumas rodovias.

Para empreender a construção da rodovia Transamazônica, o governo forjou uma justificativa, apoiada em uma ampla divulgação dos problemas da região Nordeste, relacionados às secas<sup>4</sup> e às disponibilidades de terras na Amazônia. Nesse sentido, aponta-se, ainda, uma simultaneidade dos acontecimentos que culminaram com a construção desta rodovia. Primeiro, no dia 15 de junho de 1970, quando o presidente da república general Emílio Garrastazu Médici visitou a região Nordeste, atingida, na época, por uma seca, a região foi “declarada em estado de calamidade pública, por decreto”, no dia 16 de junho de 1970, e foi assinado o Decreto-Lei n.º 1.106, que criava o Programa de Integração Nacional-PIN para o período de 1970 até 1974, com 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, com destaque para a construção das rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá. Além disso, foi destinada “uma faixa de vinte quilômetros de largura das duas rodovias, para projetos de colonização” (Pereira, 1971:129-130), valendo-se de investimentos governamentais e recursos oriundos de empréstimos internacionais do Fundo Monetário Internacional - FMI e do Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento - BIRD.

O esquema financeiro, constituído após 1968 para custear os projetos rodoviários, teve alicerce estruturado:

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, 1974:163).

A construção de rodovias na Amazônia estava atrelada, intimamente, ao desenvolvimento de várias políticas que alteraram, de modo substancial, o território, incluindo a

---

<sup>4</sup> Reis expressa bem o discurso do governo que justificava a construção da BR-230: “Em 1970 a ‘seca’ repetiu a necessidade de intervenção direta do Governo Federal, no suprimento das condições mínimas de sobrevivência de milhões de nordestinos. No próprio cenário dramático do flagelo, o presidente Emílio Garrastazu Médici, ao lado da necessidade imediata de socorro aos flagelados, constatou ser inadiável a execução dos grandes projetos [...] Uma das decisões foi a de criar mecanismos de estímulo ao deslocamento voluntário de milhares de famílias nordestinas para o Norte, para a Amazônia, com a racional, intensiva e constante assistência a essas populações pioneiras, nos planos social, técnicos e financeiro” (1972:166)

destinação de 100 km das margens das rodovias amazônicas para a realização de projetos agrícolas ou industriais através do Decreto-Lei n. 1.164, de 1º de abril de 1971.

A construção da rodovia Transamazônica, no trecho que entrecorta a região Amazônica, foi efetivada em dois grandes trechos<sup>5</sup> com mais de 1.000 quilômetros cada. O primeiro seguimento (Fig. 3) teve sua construção iniciada em 1º de setembro de 1970 (Pereira, 1971:208), com visita presidencial, em 9 de outubro de 1970, marcando oficialmente o início das obras nas proximidades da cidade de Altamira, situada nas proximidades do epicentro da rodovia. As obras no trecho entre as cidades de Estreito (MA) e Itaituba (PA), com 1254 quilômetros, foram concluídas em 20 meses, ocorrendo, simultaneamente, a divulgação em veículos de comunicação as obras e a política de colonização na faixa de terras situadas nas margens da rodovia.

**Figura 3. Construção da rodovia Transamazônica entre 1970 e 1972**



Fonte: Transamazônica (1970); Brasil Hoje, nº 4 (1971); Brasil Hoje, nº 21 (1972).

<sup>5</sup> Trecho: Estreito-Marabá com 280 km e Rio Repartimento-Altamira com 300 km ficaram a cargo da construtora José Mendes Júnior; Marabá-Jatobal-Tucuruí e Jatobal-Rio Repartimento com 270 km com a construtora Cristo Redentor; Altamira-Ponto 54º Oeste 4º Sul com 210 km com a construtora Queiroz Galvão; Ponto 54º Oeste e 4º Sul até Itaituba com 230 km com a construtora Empresa Industrial e Técnica (Pereira, 1971:208). O trecho Itaituba-Jacareacanga com 300 km ficou a cargo da construtora Rebello; entre Jacareacanga-Prainha com 406 km com a construtora Camargo Corrêa; entre Prainha-Humaitá com 350 km a construtora foi a Paranapanema (Smith, 1977, 1982 apud (Walker, et al, 1997) e o trecho entre Humaitá e Lábrea ficou a cargo do exército. No nordeste o trecho foi concluído em 14 de junho de 1972 (Andreazza, 1974:39).

Em relação à figura 3, “a” representa o Presidente da República, que descerra a placa de início das obras nas proximidades da cidade de Altamira com o texto: “Nestas margens do Xingu, em plena selva amazônica, o Sr. Presidente da República dá início à construção da Transamazônica, numa arrancada histórica para a verde” em 09 de outubro de 1970 (Transamazônica, A.N.); “b”, a visita do ministro Mario Andreazza ao primeiro trecho da BR-230, com 250 km, entre Estreito (MA) e Marabá (PA); “c”, a moto Scaper nas obras de terraplanagem; “d”, os projetos de colonização na rodovia BR-230 (Brasil Hoje, nº 4, 1971); “e”, a visita do presidente E. G. Médici e do ministro dos Transportes Mario D. Andreazza; “f”, por fim, representa a inauguração do segundo trecho da rodovia BR-230 com 1254 km entre os rios Tocantins e Tapajós em: 27 de setembro de 1972 (Brasil Hoje nº 21, 1972).

O segundo e último trecho concluído da rodovia Transamazônica (Moraes et al., 1970) foi inaugurado em 10 de janeiro de 1974 (Fig. 4), possibilitando a interligação entre as cidades situadas nas margens direita do rio Amazonas, e que permitiria acesso aos recursos naturais e às terras destinadas às atividades agrícolas e agropastoril. Naquele mesmo momento em que o presidente general Emílio Garrastazu Médici inaugurava a grande rodovia, também eram concluídas as obras do porto público de Santarém, estruturado, então, com fins de propiciar o deslocamento da produção agrícola das rodovias Amazônicas e do Centro Oeste. Concluíam-se, ainda, a construção da primeira Rurópolis do projeto de colonização.

**Figura 4. Conclusão das obras na Amazônia**



Fonte: Brasil Hoje, nº 52 (1972, A.N.); Transamazônica o caminho do homem (A.N.); Brasil Hoje, nº 53 (1974, A.N.); Brasil Hoje, nº 176 (1976, A.N.).



Na figura 4, “a” é a inauguração do último trecho da rodovia Transamazônica entre Itaituba e Lábrea, em 10 de janeiro de 1974; “b”, a inauguração do porto de Santarém, em 11 de Fevereiro de 1974; “c”, um trecho da rodovia Transamazônica; “d” o Presidente E. G. Médici descerrando a placa de inauguração da Rurópolis situada no entroncamento das rodovias BR-163 e BR-230; “e”, a Placa de Bronze simbolizando a inauguração em 12 de fevereiro de 1974; “f”, por fim, representa o entroncamento da BR-163 e BR-230.

O projeto inicial da Transamazônica, no Estado do Amazonas, era interligar as cidades de Lábrea e Benjamim Constant/Tabatinga, alterado para ligação entre Lábrea, Boca do Acre e Rio Branco, tendo sido concluído a rodovia até Lábrea.

Considera-se importante destacar, sobre a rodovia Transamazônica, que esta via “tem ainda profundas implicações geopolíticas. Ela expressa uma ação no sentido da segurança nacional e da integração territorial”<sup>6</sup>, 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, 1982:30). Era nesse contexto que as ações governamentais buscavam constituir uma infraestrutura territorial de circulação, visando proteger o território e enfrentar as políticas dos países limítrofes, 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 Colômbia, “significando a possibilidade de vir a capturar a Amazônia continental para a órbita do Caribe e do Pacífico, reduzindo a influência” (Becker, 2001:137) 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. Assim, construiu a Perimetral Norte ou Luso-brasileira (Moretzsohn, 1971; Benchimol, 1977), incluindo também a Transamazônica e demais rodovias. Naquele momento, tanto o Brasil como os demais países da América do Sul buscavam efetivar sua respectiva integração territorial.

O discurso forjado naquele momento era constituído de uma representação de Amazônia estereotipada, com jargões de vazio demográfico, vocação econômica e a precária infraestrutura existente, oriunda dos ciclos econômicos extrativistas<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> “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, 1979:12-13). “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, 1979:35).

<sup>7</sup> Discurso do presidente Médici realizado em Manaus, no dia 8 de outubro de 1970: “A Amazônia ainda não encontrou sua vocação econômica. O café e o cacau, a madeira e a borracha, o boi, a juta e a castanha têm sido momentos passageiros de riqueza, momentos que não trouxeram mais duradouras mudanças na infraestrutura socioeconômica.

Apesar das divulgações dos aspectos positivos da rodovia Transamazônica, em livros e jornais, notam-se alguns apontamentos receosos quanto à construção rodoviária, como, por exemplo: “o grande risco que corre a Transamazônica – em sua intensão de ligar econômica e socialmente o Nordeste à Amazônia - é ser ela transformada numa rodovia que eu ousaria chamar Transmisericórdia: uma ligação de terra entre a miséria seca do Nordeste e a miséria úmida da Amazônia” (Moraes et al., 1970:101).

Apesar das críticas rarefeitas ao projeto, os administradores do Estado buscavam apontar que “a Transamazônica não foi projetada sem que antes tivessem realizado estudos sobre as possibilidades que a região por ela atravessada ofereceria ou garantiria” (Reis, 1972:145). Ou como reforça a fala do Ministro dos Transportes Mário Andreazza, a “Transamazônica é um projeto que estudamos desde 1967” (Pereira, 1971:196), tendo conhecimento prévio do traçado da rodovia, que atravessa propositalmente a faixa de transição –Domínio Transamazônico- entre o Escudo Cristalino do Brasil Central e a Bacia Sedimentar, o que representa desníveis nos rios, possibilitando aproveitamento hidroelétrico, como é o caso recente da usina de Belo Monte, ou, ainda, a exploração de recursos minerais, tais como o Serra dos Carajás e os depósitos de ouro em Itaituba (Reis, 1972:171).

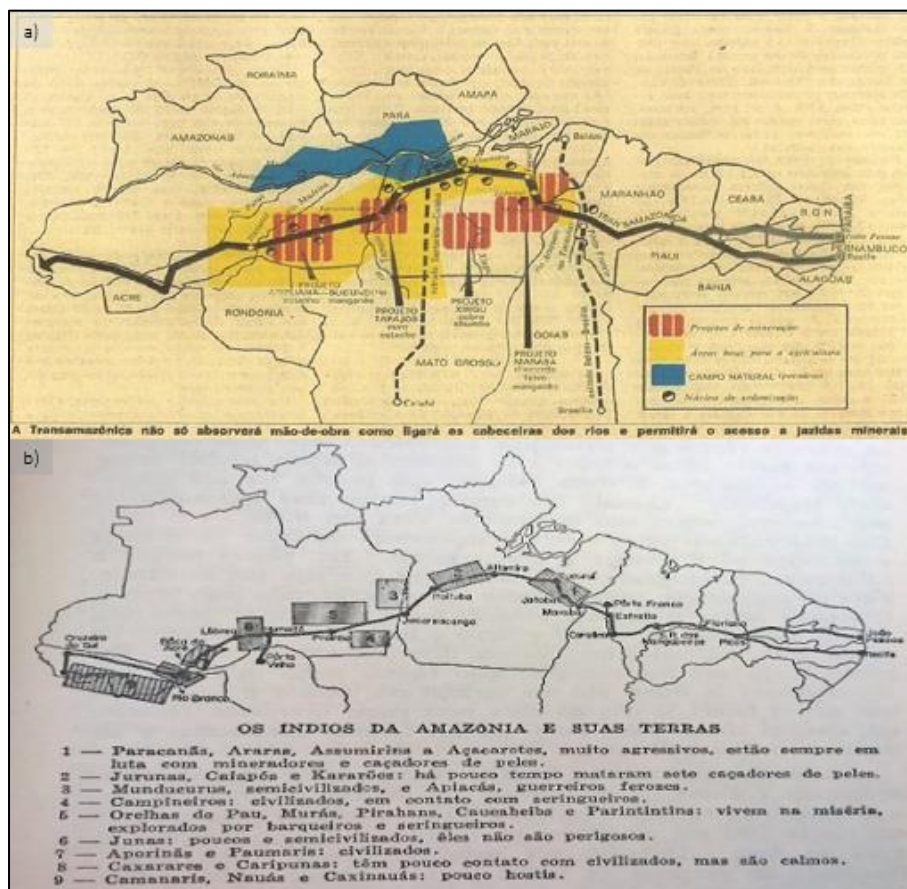
Durante o ano de 1970, divulgaram-se representações da Amazônia com os depósitos minerais e as populações indígenas existentes no traçado da rodovia Transamazônica (Figura 5, na sequência), sendo que, ao longo do eixo, é destacado um valor estratégico, isto é, “trata-se não da exploração econômica do espaço propriamente dito, mas de seu domínio” (Moraes, Costa, 1993:141) territorial, em decorrência da localização privilegiada das faixas de terras situadas nas margens, que possibilitavam inventários para construção de usinas hidrelétricas, além das reservas minerais, tais como a dos Carajás.

---

Não encontrou a Amazônia a sua vocação, porque, sendo mais da metade do Brasil, não se fez ainda de todo conhecida [...]. O coração da Amazônia é o cenário para que se diga ao povo que a Revolução e este Governo são, essencialmente, nacionalistas, entendido o nacionalismo como a afirmação do interesse nacional sobre quaisquer interesses e a prevalência das soluções brasileiras para os problemas do Brasil [...] dois problemas: o do homem sem terras no Nordeste e o da terra sem homens na Amazônia [...]” (Gomes, 1972:10-12; Pereira, 1971:343; Médici, 1970:7-8).



Figura 5. Projetos e povos indígenas ao longo da Transamazônica na década de 70



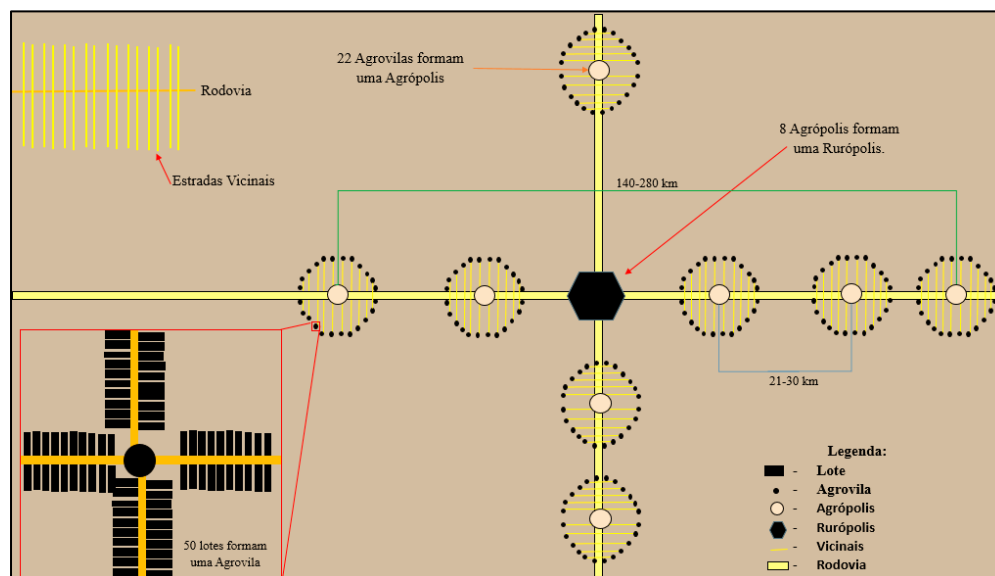
Fonte: Veja (24/06/1970:32); Moraes, et al. (1970:67).

Na Figura 5, “a” é a representação da Amazônia com a rodovia BR-230, e os ‘projetos de mineração’ em vermelho, e em amarelo, ‘terras boas para a agricultura’, divulgados antes da construção da rodovia na Amazônia; “b”, por sua vez, é a divulgação de uma representação que destaca aspectos dos povos indígenas ao longo da BR-230.

O traçado da rodovia cruzou uma porção territorial denominada Bico do Papagaio, que compreende a divisa estadual entre Tocantins, Maranhão e Pará, onde estava concentrada a Guerrilha do Araguaia desde 1966, e eram realizadas operações militares para extinguir a guerrilha em 1974. Durante esse período, o exército construiu estradas, denominadas de operacionais, para facilitar ações de tropas terrestres, tendo ainda acontecido a construção da rodovia BR-230 e a pavimentação da Belém-Brasília.

A colonização possuía um ordenamento e uma hierarquia urbana (Fig. 6) ao longo da rodovia, se subdividido em núcleos rurais de três ordens distintas: cada 50 lotes formam uma Agrovila, 22 Agrovilas formam uma Agrópolis, 8 Agrópolis foram uma Rurópolis, tendo sido implantadas 27 Agrovilas, 3 Agrópolis e 1 Rurópolis (INCRA, 1972 apud Walker, et al, 1997:11-13). O propósito do governo era assentar 1 milhão de pessoas ou 100.000 famílias, no entanto, em dezembro de 1974, tinham sido assentadas 5.717 famílias, e, em dezembro de 1978, chegou a 7.674 (Walker, et al, 1997:13), representando um número inferior à proposta de colonização (Valverde; Freitas, 1982; Pereira, 2013).

**Figura 6. Modelo espacial da organização da colonização na faixa da Transamazônica (claro exemplo de uma organização funcional)**



Fonte: INCRA (1972 *apud* Walker *et al.*, 1997:11-13).

A partir de 1976, os investimentos na expansão do modal rodoviário e na assistência à colonização foram reduzidos substancialmente, em decorrência da diminuição de recursos internacionais concedidos aos projetos brasileiros. Além disso, outros fatos ocorridos interferiram negativamente nessa expansão, tais como, a primeira crise do petróleo em 1973, e depois, em 1977; o fim do Fundo Rodoviário Nacional, em 1983 (Souza, 2010); e a constituição de um forte movimento ambientalista que contestava as ações do governo federal na Amazônia, em decorrência dos diversos impactos negativos aos povos indígenas e a biodiversidade regional e local.

### 3. Consolidação e falência de partes de um projeto de integração

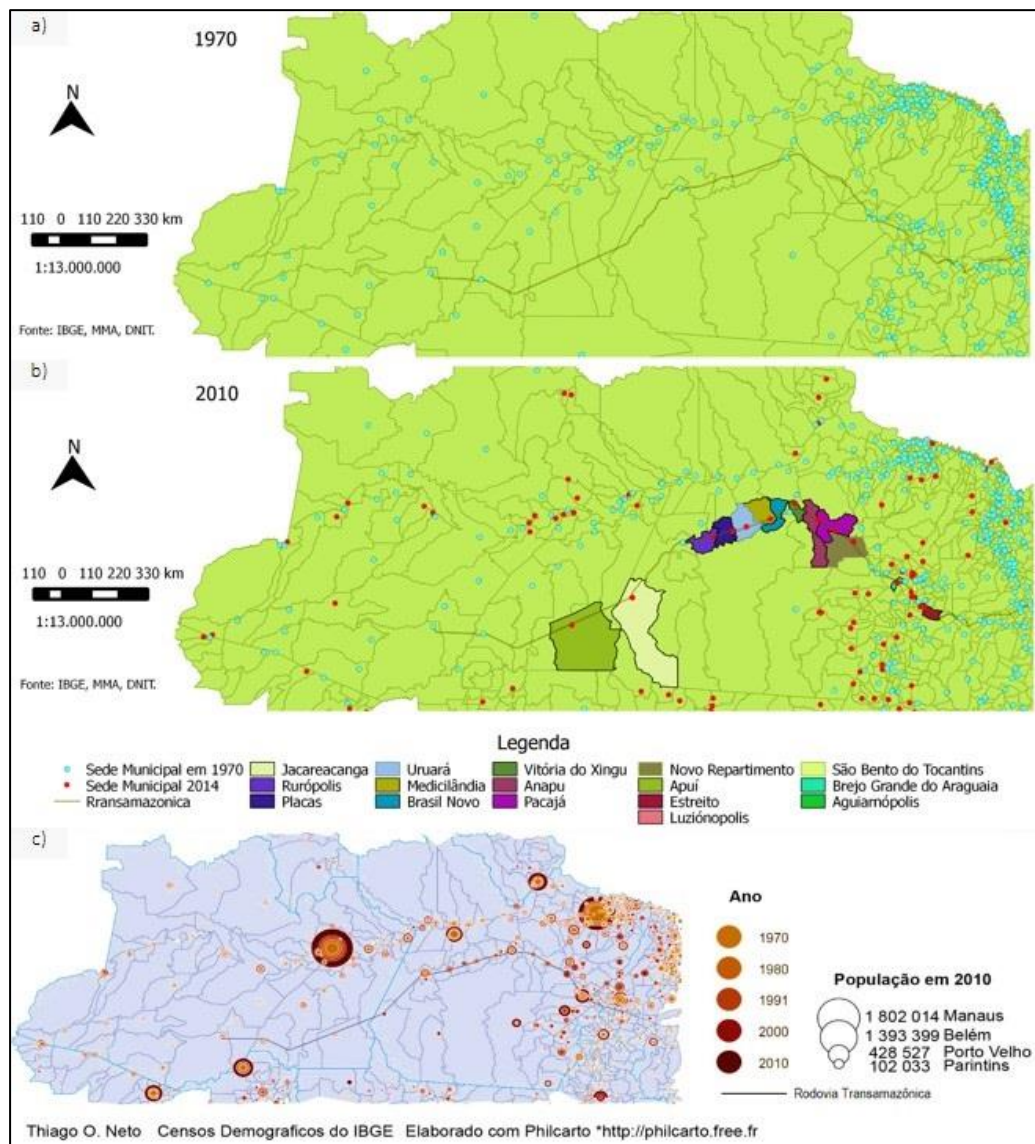
As figuras 1 e a 2, já apresentadas, representam o “poder” de permanência dos caminhos instituídos no território ou nos mapas ao longo dos séculos. Esses caminhos desenhados são praticamente os mesmos das atuais ligações rodoviárias, tendo algumas alterações que correspondem a não construção de uma ou outra rodovia/ferrovia. Essa permanência de formas espaciais pretéritas que condicionam novas formas espaciais constituem, em alguns casos, rugosidades, as quais, por sua vez, para Santos (1978), são constituídas de objetos geográficos criados em um determinado período, com objetivo de cumprir funções específicas e, ao longo das décadas, adquirem novas funções, que terminam por condicionar novas formas espaciais (Neto; Nogueira, 2015).

Becker (2005) aponta que o denominado Arco do Desmatamento, onde se concentram diversos processos, constituídos pelo desflorestamento contínuo, pela expansão da pecuária e das plantações de grãos e pelo trabalho escravo, é composto, também, pelas diversas cidades que se expandiram do ponto de vista demográfico. Por essa razão, ela sugere que deveria

denominar-se de arco do “povoamento consolidado”, mesmo que ainda apresente empecilhos sociais e ambientais. A Amazônia, entrecortada pelas rodovias, possui toda uma dinamicidade constituída em arranjos espaciais, “estratigrafia” de objetos geográficos ao longo das rodovias, diferindo, claramente, a região de quando se implantou o PIN.

No decorrer dos quarenta anos após a conclusão das obras de terraplanagem da rodovia Transamazônica, notam-se transformações nos arranjos existentes ao longo do percurso situado dentro da Amazônia. Destaca-se que não são apenas transformações visíveis em imagens de satélite, que transparece uma redução da cobertura vegetal, ou ainda os conflitos existentes - terra, trabalho escravo, garimpos etc.- tendo mutações constituídas nas divisões municipais, estabelecidas conforme um assentamento aumentava sua densidade populacional e se emancipava, constituindo, entre 1970 e 2010, aproximadamente 16 municípios, criados entre Estreito-MA e Lábrea-AM. Esses novos recortes e essa evolução da fragmentação está demonstrada, a seguir, na figura 6a/b. Em 1970, havia apenas cinco cidades com um total 72.732 habitantes; em 2010, ao longo da rodovia (Fig. 7c) eram 21 cidades e uma população de aproximadamente 901.169 habitantes (IBGE, 2015).

**Figura 7. Mosaico da Transamazônica com a evolução municipal, “novos recortes” ao longo da Transamazônica entre as cidades de Estreito e Lábrea, destacando apenas os municípios cuja sede situa-se no eixo da rodovia:**



Fonte: Elaboração do próprio autor através dos *softwares* Quantun Gis e Philcarto.

Em “a”, na figura 7, temos o recorte municipal e as cidades em 1970; em, “b”, novos municípios ao longo da rodovia BR-230 e as novas cidades; “c”, por fim, termos a evolução do crescimento das cidades.

Nesse contexto, busca-se delinear as múltiplas representações espaciais do conjunto de arranjos territoriais existentes, tendo enfoque para as grandes infraestruturas e demografia. A rigor, a escala utilizada nos mapas e as representações gráficas da Amazônia encobrem não apenas os atores, como também, os inúmeros objetos geográficos e áreas povoadas do território, assim como, algumas tramas simétricas e assimétricas.



Outro aspecto que remete aos arranjos espaciais constituídos está centrado na consolidação e na criação de grandes objetos geográficos, como usinas hidrelétricas e redes de transmissão de energia elétrica acima de 130 kV, que interligaram as unidades geradoras às sedes dos municípios (Fig. 8). Além desses fatos, a conclusão da pavimentação da rodovia BR-163, que se interconecta com a Transamazônica, também propicia o deslocamento da produção de commodities agrícolas para as cidades e distritos situados na BR-230, tendo o principal porto de transbordo situado no município de Itaituba, no Distrito de Miritituba.

Apesar da construção e da implantação de alguns projetos nas margens da BR-230, na década de 70, deve-se apontar que, nas décadas posteriores, o governo, seja na esfera federal ou estadual, continuou implantando projetos no eixo rodoviário. Na década de 80, um dos maiores assentamentos do Brasil foi implantado na Transamazônica, no estado do Amazonas. Trata-se do assentamento do rio Juma, com possibilidade de abrigar 7.500 famílias camponesas, em uma área de 689 mil hectares, distante 400 km de Humaitá pela rodovia (Muggiati, 1997). Sua instalação ocorreu em 30 de agosto de 1982, como Projeto de Assentamento Dirigido-PAD. Com esse assentamento ocorreu abertura de ramais e a construção de uma rodovia estadual AM-174, interligando o assentamento a cidade de Novo Aripuanã no rio Madeira. Em 01 de janeiro de 1989, ocorreu o desmembramento e a formação do município de Apuí<sup>8</sup>, que é originário da implantação do assentamento. O município, em 2010, possuía, aproximadamente, 18.007 habitantes (IBGE, 2015).

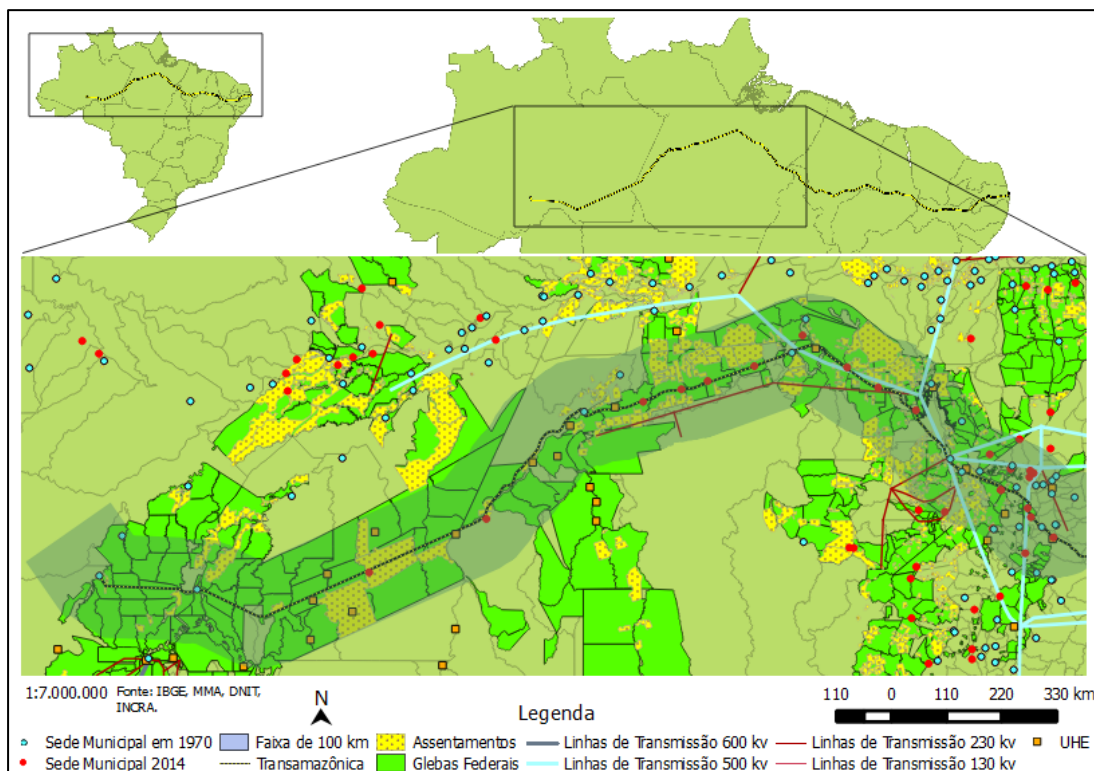
Um dos pontos que também se deve apontar é o papel desempenhado pelos ônibus e caminhões que permitiram o transporte de pessoas das demais regiões do Brasil para as frentes pioneiras ou os projetos de colonização. Um exemplo foi o projeto Rio Juma, onde houve a constituição de um deslocamento da frente pioneira do Estado de Rondônia, Acre e Mato Grosso para o Amazonas, no início da década de 80, passando a existir linhas rodoviárias de ônibus entre Mato Grosso-Rondônia para o Amazonas através da rodovia do Estanho ou pelas BR-319 e BR-230, ocorrência também desenvolvida entre os Estados do Pará e Maranhão. O assentamento rio Juma possibilitou o desenvolvimento de interações espaciais em um trecho rodoviário da BR-230 que ficara, entre os anos de 1974 até 1982, sem receber praticamente nenhum projeto de colonização e contando com uma trafegabilidade precária.

Os assentamentos existentes ao longo da Transamazônica, incluindo o projeto Rio Juma, estão dentro da faixa de 100 km, destinada, na década de 70, para implantação, principalmente, de projetos minerais e de assentamentos. Depois de quatro décadas, essas porções territoriais, ao longo desta rodovia, passaram a compor mosaicos, alguns constituídos pelas Unidades de Conservação e Terras Indígenas, porém algumas destas frações territoriais continuam na jurisdição do Incra ou do Governo Federal (Figura 8).

---

<sup>8</sup> O assentamento se constituiu em município e originou uma cidade, nesse contexto, aponta-se que: “As cidades que nascem no sul do Amazonas têm seguido o movimento da colonização a partir de Mato Grosso e Rondônia, incentivado pelos assentamentos rurais do Incra. São cidades que já “nascem” longe de rios navegáveis, geralmente às margens das rodovias - abertas durante o regime militar (...)” (HONORATO, WIGGERS, 2013:2).

**Figura 8. Rodovia Transamazônica e a faixa de 100 km com as Glebas Federais, Assentamentos do Inkra, unidades geradoras de energia hidroelétricas projetadas e existentes, e linhas de transmissão, ambas não existiam antes de 1970.**



Fonte: Elaboração do próprio autor através do software Quantun Gis.

Um dos projetos implantados na rodovia Transamazônica e que não obteve êxito foi o Projeto Agroindustrial Canavieiro Abraham Lincoln-Pacal, implantado em 17 de abril de 1973 e inaugurado em 1974 (Pinto, 2015), com o objetivo de produzir álcool combustível, visando reduzir a importação de combustíveis derivados de petróleo (Walker, et al, 1997). Essa usina está situada no atual município de Medicilândia, e, já na mesma década da construção, apresentava problemas:

A estrada levou milhares de colonos para a selva, mas até hoje não se pode dizer que qualquer dos modelos de colonização implantados esteja funcionando corretamente. Uma grande parte acabou descobrindo que a estrada apenas abriu caminho para suas ilusões: uns desistem e voltam, outros vão em frente em busca de terras e dias melhores. O Inkra recebeu superpoderes e muito dinheiro... porém, os solos suportavam o cultivo no máximo por três anos. O Projeto Agroindustrial Canavieiro Abraham Lincoln, conhecido como Projeto Pacal, no município de Altamira, é o exemplo mais recente de erros na colonização da Transamazônica. A partir de 1973, esse órgão levou para lá 156 agricultores, que deveriam produzir básica cana-de-açúcar, tendo sido montada uma usina que seria administrada por uma cooperativa. (...) A cada ano foi diminuindo a moagem, até que paralisou suas atividades. Resultando: a usina ‘quebrou’ a maior parte dos



agricultores, todos eles endividados (...) O Projeto chegou a um ponto de descredito tão sério e revolta junto aos agricultores, que a cooperativa foi extinta e o Inca acabou entregando a usina, em comodato, para uma cooperativa gaúcha (...).

Outro erro do Inca, apontado como causa do esvaziamento da colonização na Transamazônica, foi o assentamento dos colonos nas agrovilas, distantes dos lotes rurais, que dificultou sua movimentação até as lavouras, principalmente no período das chuvas (Estado de São Paulo, 1979:33).

Em 2001, o próprio INCRA, que administrava a usina (Fig. 9) foi responsável pelo abandono do projeto da usina Pacal (Estado de São Paulo, 2001).

**Figura 9. Usina Pascal**



Fonte: IBGE (2015); Brasil Hoje, nº 277 (1979, A.N.); Soares (2014).

Sendo, na figura 9, “a” a Construção da Usina de Álcool e Açúcar; “b”, a visita do Presidente às instalações da usina; “c”, por fim, a usina abandonada.

Os projetos de colonização além de não terem os objetivos alcançados, sofreram queda com a baixa ocupação ao longo do zoneamento realizado para os assentamentos, fazendo, boa parte das “famílias pioneiras abandonarem o local” (Ribeiro; Leopaldo, 2003, S/P) em decorrência da trafegabilidade de rodovias e ramais, da baixa fertilidade dos solos para determinados cultivos, da ausência de assistência técnica e de infraestrutura urbana.

Dos 4.196 km construídos, apenas 2.687,2 km da rodovia Transamazônica são pavimentados, sendo 831,6 km construídos no Amazonas e, destes, apenas 47,8 são asfaltados, tendo um trecho de 687 km projetado entre Lábrea e Benjamin Constant. No estado do Pará, foram construídos 1.569 km e apenas 844 km foram asfaltados (DNIT, 2015), o que inviabiliza, em alguns momentos, a comercialização da produção camponesa e latifundiária, comprometendo também a circulação de pessoas e de cargas entre as cidades. Apesar desta e

outras rodovias possuem centenas de quilômetros em leito natural –sem capa asfáltica– aponta-se que, nas últimas décadas, o governo federal buscou pavimentar as rodovias Amazônicas, desde o Brasil em Ação (1996-1999), Avança Brasil (2000-2003) até o Programa de Aceleração de Crescimento-PAC, em suas várias versões. Contudo, alguns eixos foram priorizados e outros continuam inconclusos.

Vale apenas apontar que a integração não ocorre apenas através das ações do governo federal na Amazônia, os próprios municípios e as pessoas criam formas de estabelecer uma integração para superar empecilhos existentes, seja com formação de Consórcios Municipais, na produção familiar de alimentos com a formação de cooperativas ou grupos que visam a concretização da pavimentação de rodovias para propiciar o deslocamento constante de veículos transportadores, com objetivo de reduzir taxas de fretes ocasionando o redirecionar fluxos em diversas escalas.

Os projetos rodoviários para a Amazônia e, em especial, da rodovia Transamazônica almejavam propiciar a interligação por via terrestre dos oceanos Atlântico e Pacífico, atravessando o continente sul-americano, por meio de várias outras rodovias, inclusive algumas do Peru. Depois de três décadas, em 2009, o projeto de conexão rodoviária entre o Brasil e o Peru foi concluído, impulsionado pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana-IIRSA com investimentos na rodovia BR-317 (Boca do Acre-AM – Assis Brasil-AC) e não através do projeto original, que seria por Cruzeiro do Sul e Pucallpa. Essa continuidade, contudo, apesar da mudança do ponto de conexão, demonstra que o Estado brasileiro e os países limítrofes têm uma ideologia em comum, isto é, a integração dos sistemas de circulação (Martin, 2010) e a própria Amazônia sempre posta como periferia dos países que detêm uma parcela desse bioma, atualmente, essa enorme fração da América do Sul, é o centro para a realização dos fluxos entre os países e cidades (Thery, 2005).

As faixas desmatadas, caracterizadas pelas “espinhas de peixe”, amplamente divulgadas e ilustradas pelas imagens de satélites, não permitem observar os inúmeros arranjos espaciais existentes ao longo do eixo de circulação, tais como: a rede urbana; os circuitos produtivos e de economia urbana; os fluxos materiais e imateriais existentes; e a densidade de objetos geográficos existentes. Esses diversos emaranhados de arranjos existentes foram sendo constituídos e ampliados ao longo das décadas após a construção da referida rodovia.

## Considerações finais

---

Quatro décadas após o presidente general Emílio Garrastazu Médici ter inaugurado o último trecho da Transamazônica, no Estado do Amazonas, as populações de cidades criadas e existentes ao longo de boa parte dessa extensa rodovia ainda enfrentam condições de trafegabilidade semelhantes às aquelas instituídas desde a conclusão da abertura da BR-230 e demais estradas articuladas.

O projeto de adensar demograficamente a margem direita do rio Amazonas, onde está assentada essa estrutura viária, não teve o êxito esperado naquele momento, entretanto, no eixo rodoviário observou-se um aumento demográfico em 40 anos, representando não apenas o adensamento de pessoas em cidades ou nas áreas rurais, mas constituindo um adensamento de

objetos geográficos, seja pelas cidades, com a constituição de pequenos objetos: casas, ruas, bancos, hospitais etc., seja pela materialização de grandes objetos, tais como: as usinas hidrelétricas de Tucuruí e Belo Monte e as linhas de transmissão que seguem, paralelamente, o percurso viário.

Apesar da construção de grandes eixos e da aplicação de diversos projetos para reduzir as desigualdades regionais, a herança territorial herdada demonstra, claramente, que ainda existe uma concentração de densidade demográfica e de objetos geográficos na faixa de 500 até 700 km, entre o litoral e o interior do país. Contudo, ainda assim, os projetos instituídos no passado conseguiram alterar a cartografia da Amazônia e do Centro-Oeste, tendo nessas duas regiões o adensamento demográfico e de objetos geográficos, além da continuação da expansão da frente pioneira e a consolidação do que no passado foi a frente pioneira. Está última é marcada, em parte, pela presença de atividades interligadas com circuitos produtivos de alta tecnologia, como a produção de grãos. Mas esse mesmo território que detém essas características heterogêneas, ainda possui graves problemas sociais e ambientais nas áreas de expansão de atividades econômicas e agrícolas nos últimos 40 anos.

Em linhas gerais, o projeto da rodovia Transamazônica teve uma parte dos objetivos executados, surtindo efeitos positivos e negativos no território, mas, apesar da descontinuidade das ações do Estado nos projetos, principalmente a colonização, a construção e a execução parcial ou total de alguns projetos ao longo do eixo rodoviário alteram diversas porções territoriais ao longo de todo o eixo, ocasionando uma diferenciação regional, constituída por áreas completamente desflorestadas e com extensas lavouras, rebanhos, atividades camponesas, atividades de mineração através de corporações e de garimpos. Observam-se, ainda, algumas poucas áreas que não tiveram alterações na cobertura florestal, sendo estas, incluídas em um polígono como áreas protegidas, seja para manter os recursos genéticos, os povos indígenas ou como um instrumento para barrar o avanço da frente pioneira que se constitui pelo arco do desmatamento ou do povoamento consolidado.

## Referências Bibliográficas

---

- Andreazza, Mario David. (1973). *Sistema Viário da Amazônia*. Gráfica DNER.
- Andreazza, Mario David. (1974). *Perspectivas para os transportes*. V. 2. Rio de Janeiro: S.D.M.T.
- Becker, Bertha Koiffamann. (1982). *Geopolítica da Amazônia: a nova fronteira de recursos*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Becker, Bertha Koiffamann. (2005). Geopolítica da Amazônia. *Estudos Avançados*, 19(53), 71-86.
- Benchimol, Samuel. (1977). *Amazônia um pouco-antes e além-depois*. Manaus: Umberto Calderado.
- Brasil. (1970). *Decreto-lei nº 1.106*, de 16 de junho de 1970. Acessado em 25/02/2015, de: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm)>
- DNIT. (2015). *Condições das Rodovias*. Acessado em 25/02/2015, de: <<http://servicos.dnit.gov.br/condicoes/>>
- Estado de São Paulo. (2001, 17 de janeiro de). *Incra desiste de reabrir usina no Pará*. Acessado em 25/03/2015, de: <<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,incra-desiste-de-reabrir-usina-no-para,20010817p33058>>
-

- Estado de São Paulo. (1979, 30 de setembro de). *Agricultura constrói a Transamazônica*. Acessado em 02/04/2015, de: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19790930-32070-spo-0169-agr-33-not/busca/Pacal>.
- Gomes, Flavio Alcaraz. (1972). *Transamazônica a redescoberta do Brasil*. São Paulo: Livraria Cultura Editora.
- Guimarães, J.C de Macedo Soares. (1976). *Transporte no Brasil (suas grandes metas)*. Rio de Janeiro: Lidador Ltda.
- Fonseca, Edgard Fróes da. (1955). *Uma Política Nacional de Transportes*. Mauá: Ministério da Aviação e Obras Públicas.
- Hall, Antony L. (1991). *Amazônia: desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no programa Grande Carajás*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Honorato, Isabelle Brambilla; Wiggers, Raquel. (2013). De 180 a Santo Antônio do Matupi. *Ponta Urbe*, 13, 1-8. Acessado em 14/03/2014, de: < <https://pontourbe.revues.org/757>>
- Ianni, Octavio. (1979). *Colonização e contra-reforma Agrária na Amazônia*. Petrópolis: Vozes.
- Ibge. Cidades@. Acessado em 25/03/2015, de: <https://cidades.ibge.gov.br>
- Malavolta, Luiz. (1995, 13 de agosto de). Usina e cafezal fracassam. *Folha De São Paulo*. Acessado em 02/04/2015, de: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/1995/8/13/brasil/19.html>
- Mattos, Carlos de Meira. (2011). *Geopolítica*. V. 2. Rio de Janeiro.
- Martin, André Roberto. (2010). Sopa de letrinhas: Alba, Alca, Mercosul, Unasul, Can... Para onde vai a integração Latino-Americana? Em: Arroyo, Monica., & Zusman, Perla. (Org.). *Argentina e Brasil: Possibilidades e obstáculos no processo de integração territorial*. São Paulo: Humanitas; Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letra. pp. 37-57.
- Martins, Ignácio de Assis. (1922). *Estradas*. São Paulo: Comp. Melhoramentos.
- Médici, Emilio Garrastazu. (1970, 08 de out.). *Ato de fé na Amazônia*. Acessado em 15/02/2015, de: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/publicacoes-oficiais/catalogo/medici/atos-de-fe-na-amazonia>
- Mello, José Carlos. (1975). *Planejamento dos transportes*. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil.
- Moodie, A. E. (1965). *Geografia e Política*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Moraes, Antonio Carlos Robert de., & Costa, Wanderley Messias da. (1993). *Geografia Crítica: A valorização do espaço*. 3º ed. São Paulo: HUCITEC.
- Moraes, Fernando., Contijo, Ricardo., & Campos, Roberto de Oliveira. (1970). *Transamazônica*. São Paulo: Brasiliense.
- Moretzsohn, José. (1971). *Aspectos continentais e domésticos dos transportes brasileiros*. Rio de Janeiro: S. D. M. T.
- Muggiati, André. (1997, 02 de maio de). Assentamento atrai 500 famílias por mês. *Folha de São Paulo*. Acessado em 25/03/2015, de: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc020519.htm>> Acesso em: 2 de abr. de 2015.
- Neto, Thiago Oliveira. (2013). Rodovia Transamazônica: Falência de um grande projeto geopolítico. *Revista Geonorte*, (3), 1, 282-298.
- Neto, Thiago Oliveira., & Nogueira, Ricardo José Batista. (2014). Geopolítica rodoviária na Amazônia. Em *I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território*. Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 229-240.
- Neto, Thiago Oliveira., & Nogueira, Ricardo Jose Batista. (2015). Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário. *Revista de Geopolítica*, (6), 2, 166-186.
- Pereira, Airton dos Reis. (2013). Colonização e conflitos na Transamazônica em tempo da ditadura civil-militar brasileira. *Revista de Pesquisa Histórica*, (31), 1-17.
- Pereira, Osny Duarte. (1971). *A Transamazônica: Prós e Contras*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira.
- Pereira, Vicente P. M. Brito. (1973). Desenvolvimento do setor rodoviário; período 1967-1973. *Administração Pública*, (8), 1, 161-208.
- Pinto, Paulo Silva. (2015, 06 de junho de). Usina de açúcar de 1994 implantada pelo Inbra virou ruína em Medicilândia. *Correio Braziliense*. Acessado em 02/02/2015, de:

[http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/real20anos/2014/06/29/interna\\_real20anos.435051/usina-de-acucar-de-1994-implantada-pelo-incra-virou-ruina-em-medicilandia.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/real20anos/2014/06/29/interna_real20anos.435051/usina-de-acucar-de-1994-implantada-pelo-incra-virou-ruina-em-medicilandia.shtml)

- Ribeiro, Ueliton França., & Leopoldo, Paulo Rodolfo. (2003). Colonização ao Longo da Transamazônica: Trecho km 930 – 1035. *Revista Científica Eletrônica de Agronomia*, (3), 2, 2003, S/P.
- Reis, Arthur Cesar Ferreira. (1972). *O impacto Amazônico na Civilização Brasileira: A Transamazônica e o desafio dos trópicos*. Rio de Janeiro: Paralelo.
- Resende, Eliseu. (1970). O papel das rodovias no desenvolvimento da Amazônia. Em: Tamer, Alberto. *Transamazônica: solução para 2001*. Rio de Janeiro: APEC.
- Silva, Moacir M. F. (1949). *Geografia dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CNG/IBGE.
- Souza, Vitor Helio Pereira. (2010). O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.*, (14), 331, S/P.
- Thery, Hervé. (2005). Situações da Amazônia no Brasil e no continente. *Estudos Avançados*, (19), 53, 37-49.
- Vallaux, Camille. (1914). *Geografia Social: El suelo y el Estado*. Madrid: Daniel Jorro.
- Valverde, Orlando; Freitas, Tácito Livio Reis de. (1982). *O problema da floresta da Amazônia brasileira*. São Paulo: Petrópolis.
- Veira, Friederick Brum. (2008). *Modelo Travassiano: A geopolítica que guia o Brasil na ditadura e na democracia*. Rio de Janeiro: Milênio Editorial.
- Veja. (1970, 17, junho de). A seca chegou a Sudene. *Revista Veja*, [São Paulo], n. 93, 36-38.
- Veja. (1970, 24 de junho de). Delfim consegue incentivos. *Revista Veja*, [São Paulo], n. 94, 32-33.
- Walker, Robert Toovey., Homma, Alfredo K. Oyama., Conto, Arnaldo J., Carvalho, Rui de Amorin., Ferreira, Célio Armando P. e cols.. (1997). *As contradições do processo de desenvolvimento agrícola na Transamazônica*. Belém: Embrapa Oriental.

Vídeos:

- Transamazônica (1970). Arquivo Nacional. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ZdJjxzFLLHM>> Acesso em: 24 de fev. de 2014.
- Brasil Hoje, nº 4, (1971), Arquivo Nacional. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=gCJlJxjXL8>> Acesso em: 24 de fev. de 2014.
- Brasil Hoje nº 21, 1972, Arquivo Nacional. <<https://www.youtube.com/watch?v=rCXvilzUICg&t=787s>> Vídeo a partir de 17:40 – 19:40.

**Recebido em 31/10/2017**  
**Aceito 16/11/2017**