# 50 anos das rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá: consolidação, fluxos e malha municipal

Thiago Oliveira Neto[1]
Ricardo José Batista Nogueira[2]

**Resumo**
No ano de 1970 o governo federal instituía o Programa de Integração Nacional-PIN com objetivo específico de financiar obras de infraestrutura com destaque para a região amazônica, em especial para duas grandes obras, a construção dos mais de 4.000 km da Transamazônica da cidade de Cabedelo-PB até Lábrea-AM e a BR-163 entre as cidades de Cuiabá-MT até Santarém-PA com 1770 km. Esse programa e os desdobramentos deste alteraram substancialmente uma parte dessa região. Para analisar algumas mudanças esse texto tem como objetivo analisar as transformações na Amazônia a partir da rede de transporte que foi instituída e as divisões da malha municipal ao longo desses 50 anos. Para fins metodológicos optou-se em realizar um levantamento bibliográfico e a geração de mapas para fins de especializar os fluxos e as alterações na malha municipal. Enfim, além das alterações constituídas, nota-se, ainda, um processo de consolidação desses eixos rodoviários com fluxos de veículos automotores com destaque para os ônibus rodoviários e caminhões/carretas que interligam cada vez mais as cidades amazônicas com as redes urbanas de outras regiões.

**Palavras-chave:** Amazônia; rodovias; PIN.

***50 years of the Transamazônica and Santarém-Cuiabá highways: consolidation, transfers and municipal network***

**Abstract**
In 1970 the federal government instituted the National Integration Program (Programa de Integração Nacional-PIN) with the specific objective of financing infrastructure works with emphasis on the Amazon region, especially for two large projects, the construction of more than 4,000 km of the Transamazonica from the city of Cabedelo-PB to Lábrea-AM and the BR-163 between the cities of Cuiabá-MT to Santarem-PA with 1770 km. This program and its developments have substantially altered part of this region. In order to analyze some of the changes, the objective of this text is to analyze the transformations in the Amazon from the transportation network that was instituted and the divisions of the municipal mesh over these 50 years. For methodological purposes it was decided to carry out a bibliographical survey and the generation of maps to specialize the flows and alterations in the municipal mesh. Finally, in addition to the changes made, there is also a process of consolidation of these road axes with flows of motor vehicles, with emphasis on road buses and trucks / heavy trucks that increasingly connect the Amazon cities with the urban networks of other regions.

**Keywords:** Amazon; highways; PIN.

[1] Graduado e Mestre em Geografia Universidade Federal do Amazonas-UFAM, doutorando em geografia humana pela Universidade de São Paulo-USP, e-mail: thiagoton91@live.com
[2] Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo-USP (2002), professor titular do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas-UFAM, e-mail: nogueiraricardo@uol.com.br

**Introdução**

A construção de vias de circulação interligando a região Amazônica as demais cidades brasileiras tiveram dois períodos significativos de ampliação da malha rodoviária, um constituído no período de 1956–1961 durante o mandato presidencial de Juscelino Kubitschek, que além de deslocar a capital federal do Rio Janeiro, do litoral para o Centro-Oeste na denominada Brasília, houve a construção de rodovias interligando os estados de São Paulo, Minas Gerais e do Nordeste com a nova capital, sendo construído ainda entre os anos de 1958 até 1961 dois grandes eixos, um interligando a cidade de Brasília a Belém e posteriormente outro eixo ligando a capital até as cidades de Cuiabá, Porto Velho e Rio Branco. O segundo momento de construção de rodovias vai ocorrer 8 anos depois, em 1968 com as construções das ligações Porto Velho-Manaus e Manaus-Pacaraima, e a partir do ano de 1970 com a construção das rodovias BR-163, BR-230 e de trechos das BR-210 e BR-307.

Em 1969 o governo federal estava planejando a construção do que denominou de rodovia Transamazônica, e em 1970, a partir do mês de junho, é colocado em prática via decreto presidencial o Programa de Integração Nacional-PIN, o início do processo de licitação e o início da construção em outubro de 1970 de mais duas novas rodovias no Brasil, uma interligando Cuiabá até Santarém nas margens do rio Amazonas, e outra em sentido Leste-Oeste interligando diversas cidades do Nordeste até a cidade amazonense de Lábrea.

O traçado (geo)político dessas duas grandes rodovias estavam vinculados ao contexto internacional e nacional, além de possibilitar o controle de forma mais intensa do território por meio de vias de circulação internas.

Nesse contexto de instituição do PIN e da construção de rodovias na Amazônia, buscamos abordar de forma breve um resgate histórico desse processo integração apontando considerações sobre o PIN, BR-230 e BR-163 com base nos autores: Barat (1969 e 1972); Becker (1974, 1978, 1982, 1990); Mattos (1980) e Ianni (1979); e para abordar sobre o estabelecimento do transporte de carga e de passageiros pelos eixos rodoviários consultamos os dados da Antt (2008) e Almeida e Ribeiro (1989), enquanto que consolidação dos eixos de circulação e a mudança na circulação regional nas últimas duas décadas do século XXI apoiou-se em Becker (2005), Margarit (2013) e Oliveira Neto (2019), e por fim, as novas divisões políticas instituídas entre 1970 e 2020 com base em Cataia (2006); Gallo *et al* (2017), Gomes (2015); Martin (1993) e Tavares (2008).

Para abordar essas discussões, optou-se em realizar: um levantamento bibliográfico sobre rodovias na Amazônia, geopolítica e transportes; realização de trabalho de campo nas rodovias BR-230 e BR-163 no meses de fevereiro e março de 2018, percorrendo o trecho rodoviário entre as cidades de Santarém,

Rurópolis e Itaituba; geração de mapas pelo *software* Quantum Gis 2.18 com informações disponibilizadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas-IBGE para fins de espacializar as redes e os processos territoriais.

**Programa guarda-chuva: PIN**

Para abordar sobre o PIN e a construção de rodovias devemos ter a clara compreensão que no início da década de 1970 havia algumas simetrias que convergiriam e tiveram como ação prática a abertura de rodovias e implantação de diversos projetos governamentais nas margens desses eixos de circulação.

A construção das rodovias na Amazônia brasileira esteve atrelada a preceitos de ordem geopolítica e geoeconômica, em uma convergência de fatores internos e externos. Primeiramente, devemos ressaltar que houve uma ação anterior de expansão da malha viária nessa região, do governo de Juscelino Kubitschek, que no início da década de 1960 havia construído e liberado em tráfego precário 2 estradas interligando a nova capital federal as cidades de Belém e outra ligando Cuiabá, Porto Velho e Rio Branco (THÉRY, [1976] 2012; BECKER, 1982). Tal expansão, segundo Becker, desencadeou um "movimento pioneiro ativo, constituído por grandes pecuaristas do "centro", e pelo excedente demográfico das regiões deprimidas, representam um primeiro passo na vinculação terrestre da região com o "centro", captando a fímbria da *Hileia* para a órbita do "centro" (1974, p. 10).

Outros aspectos que devem ser mencionados consistem na inacessibilidade ao interior da região para além dos deslocamentos aéreos e fluviais, principalmente na faixa de fronteira, o que consistia uma preocupação latente por parte dos militares inspirados na geopolítica clássica em que a defesa da fronteira é fundamental para um Estado Nacional, assim como sua vivificação.

De acordo com Barat, as rodovias em "seu papel pioneiro se configuraram diante da ocupação de novas áreas, principalmente pela urgência de acompanhar a expansão da fronteira agrícola" (1969, p. 13) e os veículos automotores "podem atingir grande parte do território nacional através desta malha rodoviária" mesmo com ligações não asfaltadas (BARAT, 1972, p. 327).

Além disso, havia uma preocupação com as fronteiras políticas na região Norte do Brasil, pois estas não possuíam acessos viários, ao mesmo tempo que almejava-se reduzir as tensões sociais por terra no Nordeste, Sul e Sudeste, expandir investimentos com incentivos fiscais para empresas, deslocando investimentos para a região, e ainda no âmbito nacional, criou-se pelo Governo Federal mecanismos para facilitar a expansão das atividades agrícolas e industriais para fins de fixar contingentes populacionais de outras regiões na Amazônia.

Numa outra escala, deve-se mencionar aspectos internacionais, como um regime político apoiado pelos Estados Unidos com disponibilidade de recursos para investimentos com acessos a empréstimos, criação de ameaças por meio de narrativas de projetos como o dos Grandes Lagos (VALVERDE, 1971) e de internacionalização (REIS, 1965) com perda total da soberania sobre a região, tensões políticas internas de países como Guiana e Colômbia na década de 1960, expansão da malha rodoviária como os projetos das rodovia Pan-Americana e Marginal de La Selva.

Nesse sentido Becker destacava que a baixa densidade demográfica torna a região vulnerável com:

> (...) a possibilidade de organização de focos revolucionários é uma primeira preocupação. O problema de segurança nacional se coloca, também em relação ao dinamismo interno dos países vizinhos... as fronteiras amazônicas, a adquiri significado maior no momento em que também os países vizinhos elaboram seus sistemas espaciais (BECKER, 1974, p. 11).

Com esse contexto, o Estado brasileiro buscava atenuar os problemas internos, deslocando e potencializando fluxos migratórios entre as regiões Sul, Sudeste e Nordeste para a Amazônia, criando uma válvula de escape, e também ações para fins de reduzir a influência estrangeira e aumentar a influência nacional[3] com ampliação dos meios de comunicação e de transportes, o que envolvem a expansão das torres de tropodifusão e de microondas, além da abertura de centenas de quilômetros de rodovias, demonstrando uma clara ação de marcação da presença do Estado e de valorização da Amazônia (BECKER, 1974; TAMBS, 1974), e reafirmando um preceito clássico da geopolítica centrado na necessidade de coesão interna por meio das redes de transportes.

O mapa geopolítico da Amazônia em 1970 (fig. 1), apresentava o cenário que preocupava o estamento militar, principalmente pela precariedade das conexões existentes para a circulação (MATTOS, 1980) e pela formação territorial das fronteiras com conflitos passados com invasão, guerras e perda de território ao longo da fronteira[4].

3 "Na Venezuela constrói-se o imenso complexo industrial de Guyana e estendem-se rodovias em direção às fronteiras, com forte influência sobre Boa Vista, que é, em grande parte, suprida por essa estrada. No Peru, a presença de Iquitos, centro regional importante, com mais de 150.000 habitantes, as refinarias aí instaladas, os projetos agropecuários sem andamento na Amazônia peruana e a proximidade de Pucallpa, ·constituem motivo de preocupação quanto à possível influência sobrea população brasileira da fronteira. Surge daí a necessidade de assegurar a vivificação e a integração das regiões fronteiriças" (BECKER, 1974, p. 11). A Instabilidade nos países que fazem fronteira com o Brasil, com conflitos nas primeiras seis décadas do século XX, foi visto pelos geopolíticos militares como fontes de instabilidade que poderia afetar as fronteiras brasileiras. Colômbia com conflito em 1962, Guiana com instabilidades na década de 1960.

4 A abertura de estradas consistia em um padrão de conquista de ocupação no Império Romano, além disso, constitui-se em uma estratégia de guerra (LEONEL, 1992).

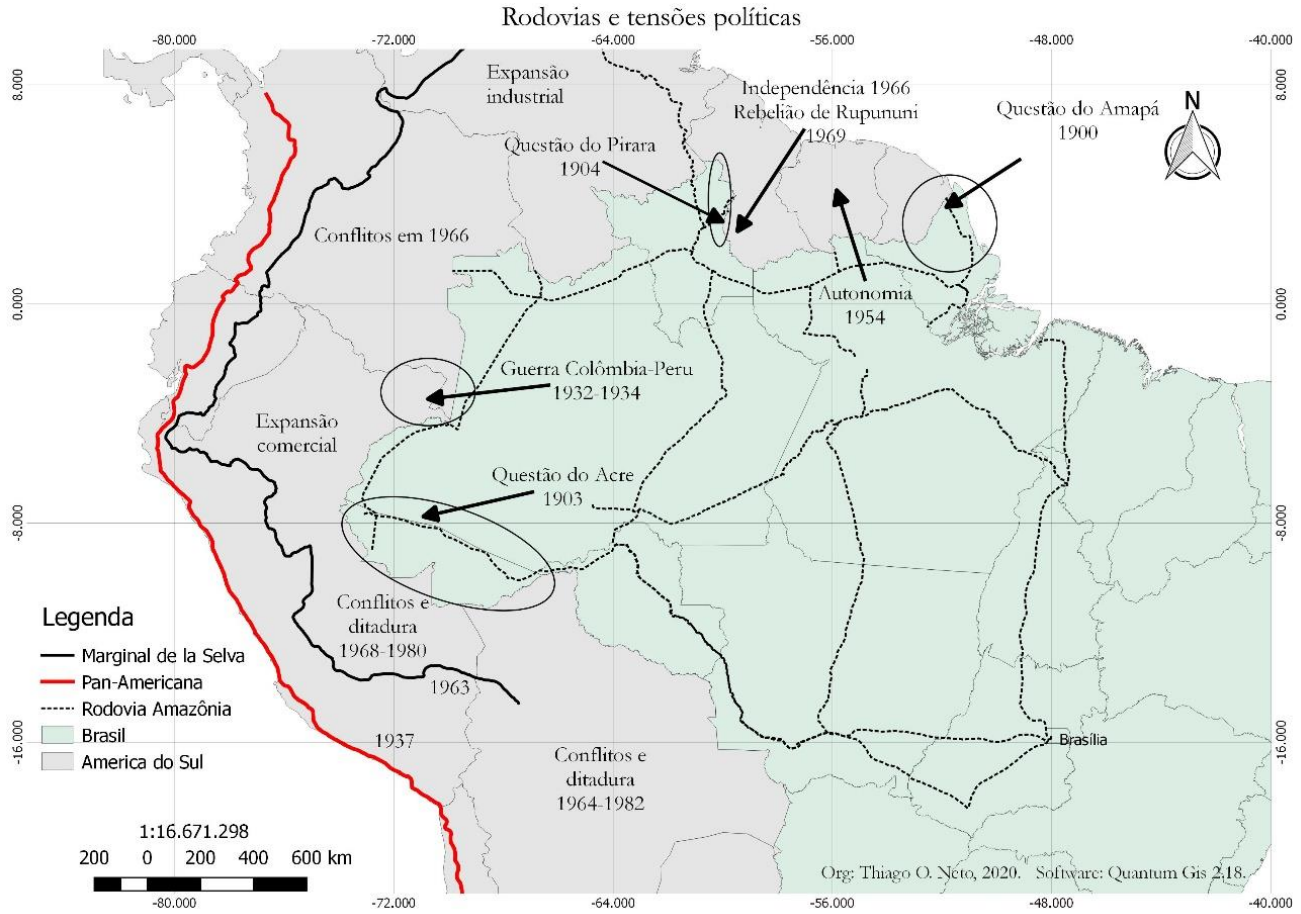


Figura 1. Mapa geopolítico e a construção das rodovias.

Para demonstrar a presença do Estado e reduzir pressões internas, o governo federal amadurecia um projeto desde 1969 com eixos viários, dentre os quais um deles já possuía a denominação de Transamazônica, que constituía na ligação entre a região do Nordeste até a Amazônia no sentido Leste-Oeste com mais de 4 mil km, anunciado pelo diretor geral do Departamento Nacional de Estadas de Rodagem-DNER, Eliseu Resende, que naquele momento destacava os pontos positivos do projeto viário como acesso a terras e a expansão dos transportes (RESENDE, [1969] 1973).

No ano de 1970, o presidente militar Emilio Garrastazu Médici, realizou visita aos estados do Nordeste e posteriormente viaja para a Amazônia com passagem na cidade de Manaus onde realiza o discurso no Teatro Amazonas que deixa clara as intenções do Estado naquele momento, destacando-se:

> Nosso esforço inicial será concentrado na Transamazônica, começando em Picos, no Piauí, onde se interliga com a Rede Rodoviária Nordestina, vai atingir Itaituba, depois de passar por Porto Franco, Marabá e Altamira, obra essa entregue ao dinamismo do Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, para servir àquelas regiões cuja ocupação deverá processar-se de pronto e com absoluta prioridade. Prolongando a estrada até as fronteiras com o Peru e a Bolívia, cortando as Rodovias Cuiabá-Santarém e Porto Velho-Manaus, e complementando todo o sistema fluvial amazônico, ao interceptar os terminais navegáveis dos principais afluentes, estaremos facilitando a exploração de reservas de ferro, manganês, estanho, chumbo, ouro, cobre e fecundando terras virgens e solos férteis, que vão deixar de ser bens geográficos para se transformarem em verdadeiros bens econômicos. Estaremos, assim, facilitando o esforço de ocupação e

> desenvolvimento da Amazônia — imperativo do progresso e compromisso do Brasil com a sua própria História (BRASIL, 1970, pp. 150-151).

Em junho de 1970 é apresentado o Programa de Integração Nacional-PIN, enquanto Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, que consistia uma carteira de investimentos em obras rodoviárias. No seu 1° artigo destaca uma dotação de recursos na ordem de Cr$ 2.000.000.000,00 "(dois bilhões de cruzeiros), a serem constituídos nos exercícios financeiros de 1971 a 1974, inclusive, com a finalidade específica de financiar o plano de obras de infraestrutura, nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste-SUDENE e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia-SUDAM e promover sua mais rápida integração à economia nacional" e no Art 2º destaca que "a primeira etapa do Programa de Integração Nacional será constituída pela construção imediata das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém" (BRASIL, 1970a, S/P).

Após a divulgação do projeto e da abertura das licitações e realizações de contratos com as construtoras e os Batalhões de Engenharia do Exército-BEC's, as obras de construção das rodovias iniciaram em outubro de 1970 com uma forte propaganda e slogans de conquista da Amazônia[5]. Nesse sentido, esses slogans correspondiam à expansão econômica em uma parte do território e da região, como foi o discurso oficial para a região Amazônica, e com o uso da ideologia de segurança nacional e de metáforas como justificativas para atuação estatal na Amazônia.

Esse uso de metáfora por atores políticos com o uso de termos "geográficos", constituem os geografismo que são formandos por termos e/ou metáforas que se transformam em forças políticas, tendo atores, heróis nacionais ou frações do território que possuem uma conotação ou um significado geográfico e econômico, sendo apropriados por atores – políticos - para reforçar um argumento (LACOSTE, 2012).

Desse modo, "[...] na ideologia dos governantes, a ideia do vazio demográfico, vazio econômico ou região a ser ocupada pelo poder nacional" (IANNI, 1979, p. 48) e fazendo parte do discurso oficial, além disso, utilizou-se sistemas de engenharia fixos como elemento de propaganda ufanista do momento político, como foi "[...] a construção da rodovia Transamazônica [...], utilizada como uma espécie de símbolo político pelo governo do General Médici [...]" e está rodovia "[...] foi utilizada como símbolo da grandeza nacional, da pátria grande, da potência emergente" (IANNI, 1979, p. 53).

A rodovia Transamazônica foi construída e concluída em três etapas: Estreito-Marabá entre outubro de 1970 e concluída em 1 de outubro de 1971; Marabá-Itaituba com obras iniciadas em 1970 e inaugurada em 27 de setembro de 1972; Itaituba-Humaitá teve as obras iniciadas em 1972 e a inauguração em 10 de janeiro de 1974, com a participação de várias construtoras e do 5º BEC (fig. 2).

[5] Alguns slogans divulgados no início da década de 1970: Integrar para não entregar; homens sem terras no Nordeste e a terra sem homens na Amazônia; o Norte amazônica: aqui vencemos a floresta.

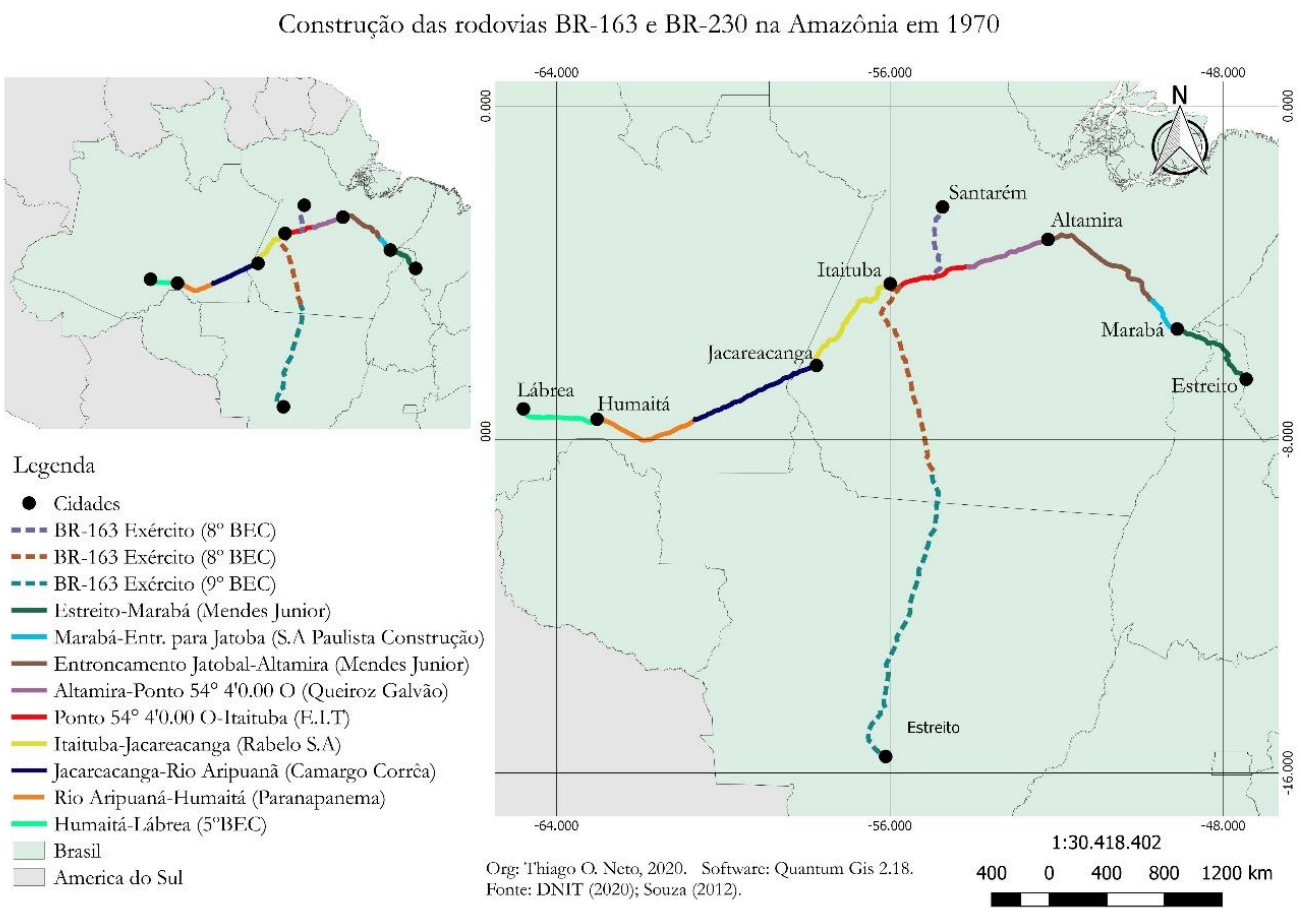


Figura 2. Construção das rodovias BR-230 e BR-163 e as empresas e batalhões de construção do Exército. E.I.T -Empresa Industrial Técnica.

Já rodovia BR-163 teve sua construção efetuada pelos Batalhões de Engenharia e Construção (9º BEC e 8º BEC) entre as cidades de Cuiabá/MT e Santarém/PA. O trecho entre Santarém até o entroncamento com a rodovia BR-230 foi concluído em 16 de agosto de 1972 pelo 8º BEC, e a respectiva inauguração da abertura ao tráfego em 20 de outubro de 1976.

Para a realização das obras rodoviárias havia recursos disponibilizados via empréstimos oriundos do Banco Mundial e Banco Internacional de Desenvolvimento. Para além do capital internacional, havia ainda destinação de impostos e uma partes deles por meio dos combustíveis e lubrificantes vindos de Imposto único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos e do Fundo Nacional Rodoviário-FNR, que segundo Koreira (1969, p. 1) "a vinculação do Imposto Federal sobre combustíveis ao FNR, destinava-se à construção, conservação e melhoramentos nas rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional e auxílio federal aos Estados, Territórios e Distrito Federal para execução dos respectivo sistemas rodoviários regionais".

Em 1973, duas mudanças importantes são realizadas no mapa de ações do Estado na Amazônia (fig. 3), a primeira delas corresponde ao projeto denominado de BV-8 que constituiria na ligação viária das cidades de Brasília, Cuiabá, Porto Velho, Manaus, Boa Vista e Caracas na Venezuela; em julho daquele mesmo

ano, inicia-se as obras do projeto Perimetral Norte, marcado pelos projetos das rodovias BR-210, BR-307 e de um trecho de 600km da BR-163 projetado desde 1971, ambos os projetos rodoviários foram paralisados em 1977 pela ausência de recursos.

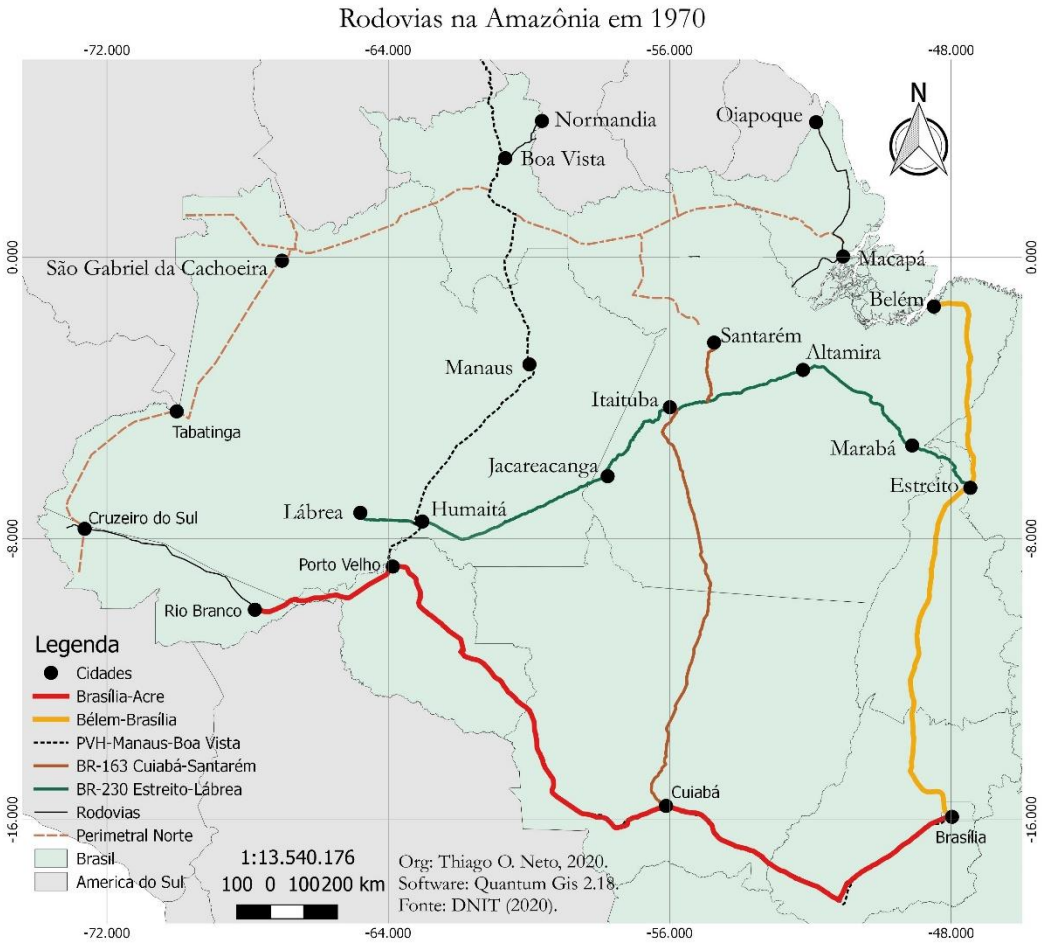


Figura 3. Rodovias antes e do Pin, mais o projeto Perimetral Norte e BV-8.

Vale apontar que dentro do PIN, não somente a Transamazônica e Santarém-Cuiabá foram construídas, durante os anos de 1970 e 1974 construiu-se: a BR-401 entre as cidades de Boa Vista-Bonfim e Normandia e a ponte dos Macuxis sobre o rio Branco no estado de Roraima; melhorias na rodovia Cuiabá-Rio Branco e sua expansão até Cruzeiro do Sul; pavimentação completa da ligação da Belém-Brasília em 1974; construção da BR-425 entre a BR-364 e a cidade de Guajará Mirim em Rondônia; destinação de recursos para as obras das rodovias BR-319 e BR-174 iniciadas antes do PIN.

A expansão dos eixos de circulação no país estava alicerçada basicamente em investimentos em rodovias com a possibilidade de investimento gradual e em cada estágio que uma rodovia se encontra, já possibilitaria a circulação precária de veículos (RANGEL, 2006), possibilidade de colonização das terras ao longo dos eixos de circulação (TEMER, 1971; IANNI, 1979).

Durante esse processo de avanço da atuação do Estado, houve o deslocamento de conflitos e de problemas sociais de outras regiões para ao longo dos eixos rodoviários construídos na Amazônia (OLIVIERA, 1988).

As rodovias e os projetos de colonização e de exploração dos recursos naturais -minerais e florestais- ocasionaram uma redução da cobertura florestal na região amazônica, e ainda houve uma alteração substancial na fluidez territorial dentro dessa região, com o estabelecimento de viagens em caminhões e ônibus entre as cidades de outras regiões e países, com o interior da Amazônia antes acessível somente pelas vias fluviais e pelos aviões com pousos em terra ou na água (ALMEIDA, RIBEIRO, 1989).

**Estabelecimento do transporte rodoviário de cargas e de passageiros**

Uma das principais mudanças que podem ser apontadas com a construção das rodovias foi o estabelecimento da circulação rodoviária, com fluxos migratórios (fig. 4) estimulados pelo Estado e com deslocamentos que acompanharam os percursos dos grandes eixos e os projetos de colonização, sendo estabelecidos atividades de transporte rodoviário de passageiros em ônibus com percursos intermunicipais e interestaduais e o transporte cargas em caminhões.

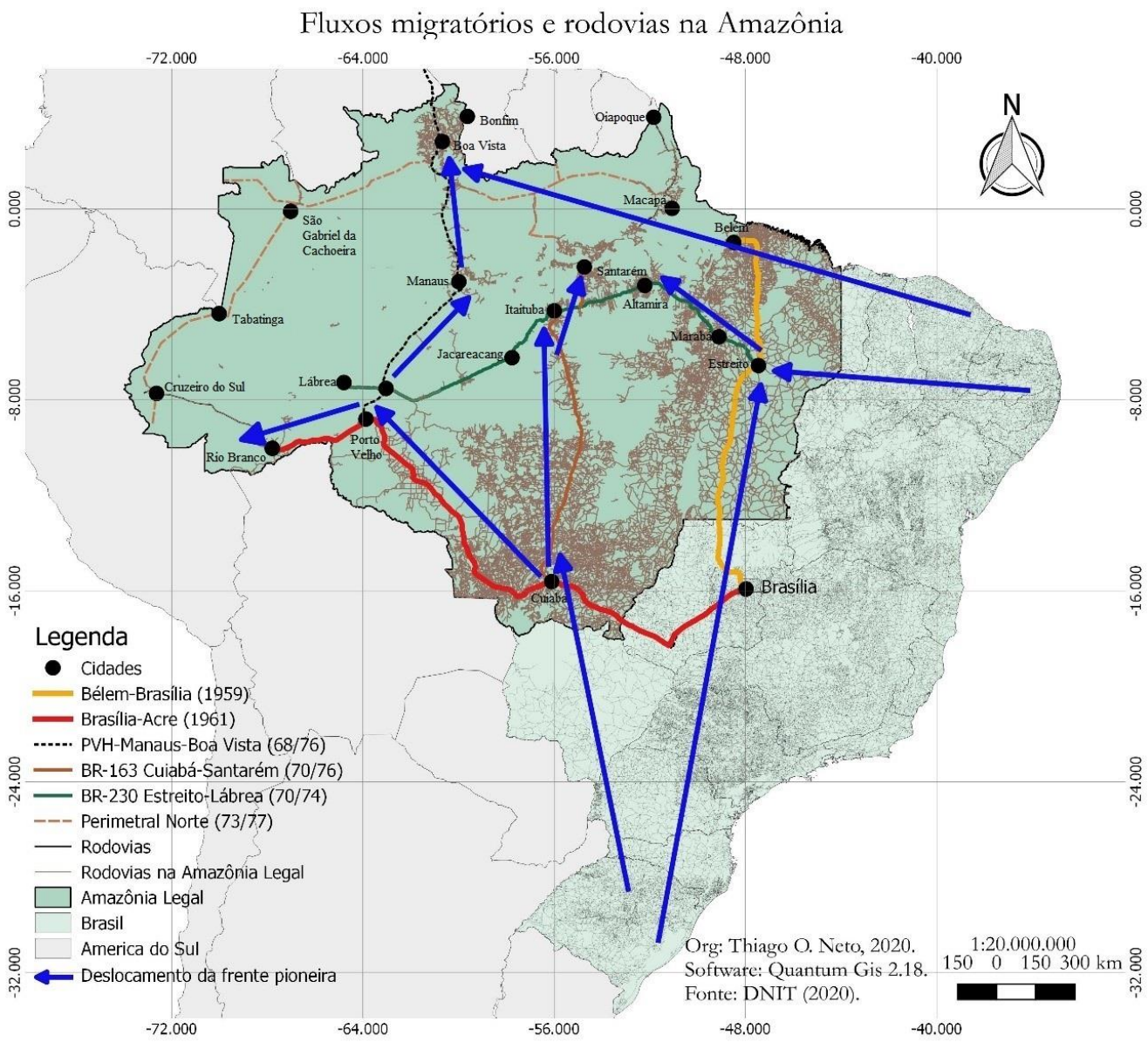


Figura 4. Principais fluxos migratórios criados com os projetos de colonização e abertura de rodovias.

A estrutura espacial composta pelos grandes sistemas de engenharia na Amazônia conseguiu instituir um condicionamento espacial para o estabelecimento de outros sistemas de engenharia de grande e de pequeno porte, como uma usina hidrelétrica e posto de saúde. Para além desse condicionamento das novas formas espaciais, processos de ocupação passaram a ocorrer com maior intensidade ao longo dos eixos viários abertos.

O processo de ocupação possui algumas dimensões espaciais que podem ser brevemente destacadas, a rigor, a primeira delas é a formação de novos aglomerados urbanos ao longo das rodovias, ocupações oriundas de projetos de colonização que constituíram em cidades como: Rurópolis, Brasil Novo, Pacajá, Trairão, Apuí etc., sendo que os aglomerados formados foram transformados em sede de municipais entre os anos de 1970 até 1996, estabelecendo assim, novos recortes políticos na malha municipal dessa região e indicando que essa fronteira de ocupação é urbana (BECKER, 1990; 2005).

O transporte de carga em caminhões e carretas nas rodovias BR-163 e BR-230 foram estabelecidos conforme a geração de demandas oriundas da exploração de recursos naturais como madeira e minérios, além do transporte da mudança dos colonos, derivados de combustíveis, produção agrícola e equipamentos para a formação e manutenção das cidades (fig. 5).




Figura 5. Rodovias BR-163: a) carreta passando em ponte de madeira; b) carretas estacionadas durante a viagem no mês de agosto de 2002 de Guarulhos até Santarém; c) carreta (SDINET, 2009); d) e e) Caminhão da Expresso Araçatuba em viagem durante o mês de novembro de 2004 entre as cidades de Cuiabá e Santarém (CARBO, 2015)

As empresas de transportes foram sendo instaladas e ampliaram suas atividades em direção aos novos eixos construídos. O fluxo estabelecido permitiu que a produção industrial das regiões Sul e Sudeste chegassem nos eixos rodoviários amazônicos e o deslocamento de recursos naturais e florestais fossem transportados da região até os centros consumidores situados de fora da Amazônia, num estilo clássico de troca desigual, em que, num sentido fluem mercadorias industrializadas, com forte valor agregado, e no sentido oposto, produtos oriundos de extração vegetal.

Com o aumento das interações espaciais nas rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá, uma malha com fixos e fluxos foi paulatinamente organizada, como os pontos de apoio às viagens, postos de combustíveis, empresas e autônomos em oficinas e borracharias, autopeças e a inserção de filiais das empresas transportadoras com galpões, pátio de estacionamento dos veículos e portos.

Uma parte desses fluxos foram oriundos das novas linhas de viagens rodoviárias em ônibus entre as regiões do Sul, Sudeste e Nordeste em direção a Amazônia, configurando em uma primeira malha de circulação rodoviária do transporte de passageiros em nível regional (fig. 6), com a atuação de empresas como o caso da Transbrasiliana, Viação Motta, Itapemirim, Guanabara, Andorinha, Eucatur e outras que

começaram a operar as viagens a partir da década de 1960[6] e algumas ainda operam linhas rodoviárias com pontos de apoio precários situados em cidades e vilas.

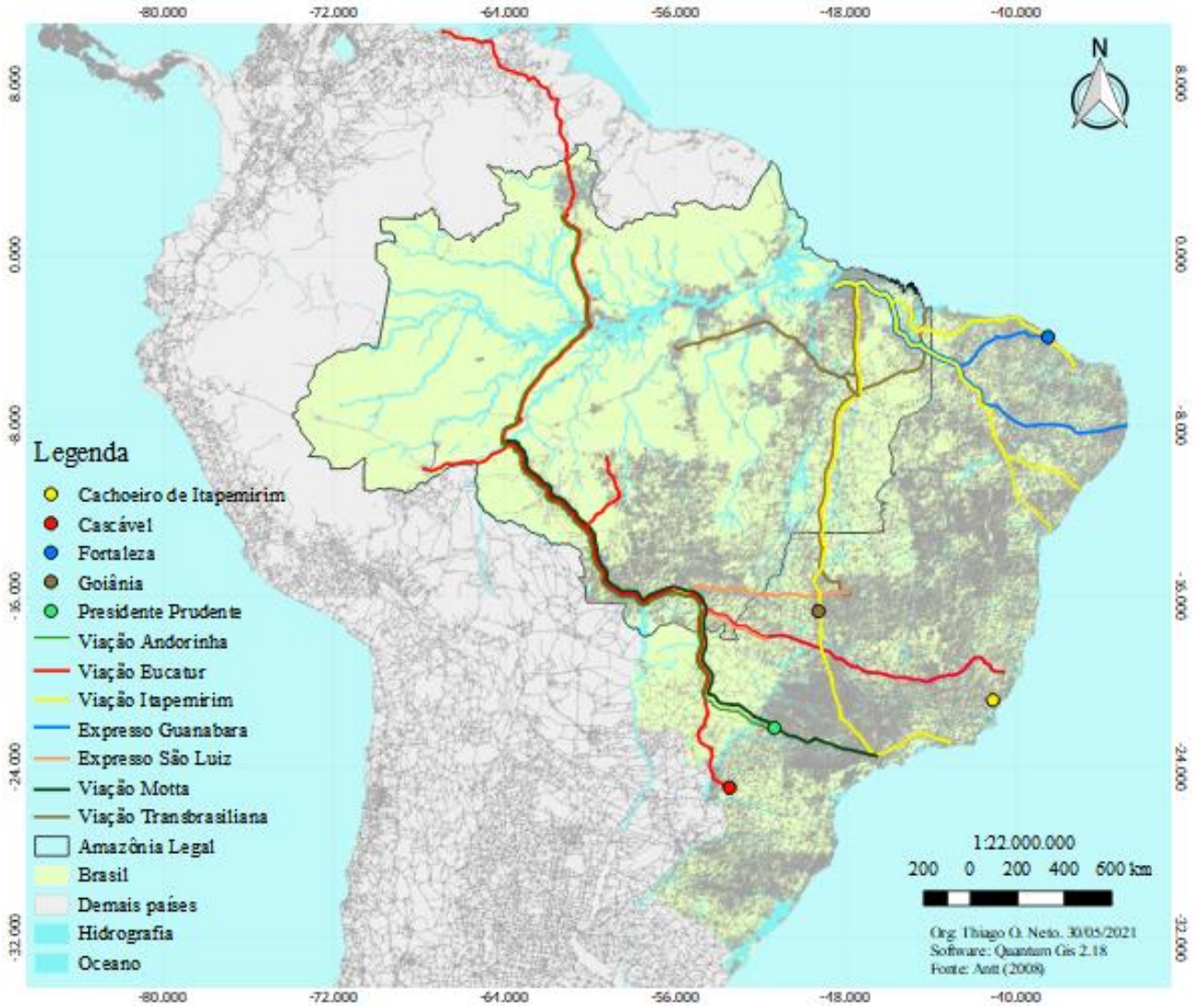


Figura 6. Principais linhas rodoviárias conforme os dados da Antt (2008).

Essas linhas estabelecidas entre as cidades e entre os projetos de colonização formou uma rede que se mantém até os dias atuais. No período entre 1970 até 1977 as linhas foram estabelecidas entre as regiões do Brasil até o interior da Amazônia por meio das rodovias recém construídas, e naquelas não asfaltadas, a trafegabilidade se manteve de forma precária (fig. 7) e com viagens sendo realizadas sazonalmente durante o ano com interrupções com o início do período de maior pluviosidade (dezembro-maio)[7].

6 Informações disponibilizadas das linhas interestaduais no Anuário Estatístico 2008 da ANTT (ANTT, 2008).
7 Informação obtida durante o trabalho de campo.

Segundo Lombardi, as vias construídas passaram a constituir no principal "elemento de comunicação entre os diversos locais" que algo constante na vida cotidiana daqueles que moram ou trafegam entre as cidades e vilas[8] (2009, p. 16).




Figura 7. Ônibus na rodovia Transamazônica e Santarém-Cuiabá: a) ônibus da linha Marabá (PA) x Cajazeiras (PA) na década de 1980 (FORTABUS, 2020) e b) ônibus da empresa Transbrasiliana atolado na BR-163 em Trairão (MAPIO, 2020) c) ônibus da empresa Ouro e Prata na linha Santarém-Castelo dos Sonhos atolado na BR-163/230, próximo a cidade de Rurópolis; d) ônibus da linha Castelo dos Sonhos-Santarém na rodoviária de Campo Verde no entroncamento entre as rodovias BR-163 e BR-230. Imagens de Thiago O. Neto em 21/02/2018.

O transporte entre as cidades interligadas pelas rodovias BR-230 e BR-163 na Amazônia brasileira se manteve precário entre 1974 e 2020 com viagens que tinham o tempo alterado em dias de viagens com os veículos atolados ou quebrados. Somente na última década, diversos trechos das respectivas rodovias foram concluídos e possibilitaram a circulação uma fluidez em poucas horas.

A pavimentação das rodovias por parte do governo federal está associada aos objetivos de constituir uma fluidez contínua e segura nos eixos viários, atendendo as demandas das empresas de transportes locais, regionais e nacionais. Mas vale apontar que nem toda a rodovia recebeu pavimentação ou está em fase desse processo, com trechos entre Itaituba até Lábrea com 1260km com apenas 50km asfaltados.

8 A rodovia "constituiu o meio pelo qual as pessoas se locomovem seja para a visita ao vizinho, seja para a compra de produtos na cidade, a consulta com um médico, o transporte de produtos ou um simples passeio. Os elementos que a compõem -o pó e a lama- marcam a relação das pessoas com ela e os momentos distintos de dinâmicas cotidianas" (LOMBARDI, 2009, p. 16).

Apesar da consolidação do transporte rodoviário com as viagens de automóveis, caminhões/carretas e ônibus, deve-se mencionar que parte do grande projeto geopolítico foi uma falência (OLIVEIRA NETO, 2013), principalmente na parte que se tratou da colonização das margens da rodovia BR-230, e um dos elementos segundo Moran (1977), consistia em que "a maioria dos lotes fica ao longo dos "travessões" que cruzam a rodovia principal. Entretanto, os colonos logo descobrem que a construção ou manutenção das estradas laterais não tem alta prioridade, e que na estação chuvosa são quase impraticáveis" (MORAN, 1977, p. 371). Walker *et al*, destaca que a previsão do governo federal no início da década de 1970 era assentar 100.000 famílias e "em dezembro de 1974, o INCRA tinha estabelecido 5.717 famílias ao longo da rodovia e em dezembro de 1978, este número alcançava 7.674" (1997, p. 13).

Apontada como "símbolo do fracasso" (SOUZA, 2012, p. 194) principalmente pelo projeto de colonização não ter tido capacidade de fixar uma densidade demográfica superior ao proposto inicialmente, deve-se ressaltar que esse eixo, ao longo desses 50 anos teve um aumento demográfico de 10 mil pessoas para mais de 1 milhão de pessoas que passaram a viver nos assentamentos e nas cidades criadas ou existentes ao longo da BR-230 entre a Tocantins, Pará e Amazonas (OLIVEIRA NETO, 2015).

O fracasso parcial do processo de ocupação das margens da rodovia Transamazônica estão vinculados com as mudanças políticas de colonização a partir de 1974, que passou a destinar recursos e subsídios para os projetos de colonização oriundo de empresas e com a falta de assistência por parte do Governo Federal aos colonos assentados, estes abandonaram os assentamentos tendo em vista que havia perda de produção em decorrência da precariedade dos ramais e da própria rodovia, que começou a apresentar problemas para a trafegabilidade plena poucos meses após a inauguração, comprometendo o transporte de passageiros e de cargas como os produtos perecíveis produzidos pelos colonos, além desses problemas, houve falta de assistência média e de serviços como educação, saúde e energia elétrica, conflitos com indígenas e grileiros, fazendeiros e madeireiros[9].

A nomeação de parte da Amazônia como arco do desmatamento ou do povoamento consolidado (BEKCER, 2005) pode também ser colocada como eixos de transporte com povoamento consolidado, pois o desmatamento não está mais situado em uma figura geométrica de arco e sim ao longo dos eixos que tiveram projetos agropecuários e de colonização que, não necessariamente, estão dentro do arco e os eixos pretéritos que receberam cobertura asfáltica e demais melhorias infraestruturais, ocasionando uma consolidação da circulação e das ocupações em vilas, distritos e cidades, passando a ter deslocamentos mais constantes com mais de 100km entre essas ocupações urbanas por meio de linhas rodoviárias de

[9] Informação obtida em trabalho de campo realizado em março de 2018 na rodovia Transamazônica no trecho Rurópolis-Itaituba.

ônibus. Vale mencionar que as linhas permitiram fluxos migratórios intensos no passado e que hoje permite os moderados fluxos migratórios e os deslocamentos atrelados a um conjunto de práticas sociais.

**Consolidação da circulação rodoviária**

Os projetos de construção das rodovias na Amazônia tiveram seus traçados estabelecidos com base na localização dos acessos aos rios, aos depósitos de minérios e as terras para fins do estabelecimento da agricultura. Nesse sentido, aponta-se que o traçado político dos grandes eixos esteve associado com as informações preliminares sobre os recursos existentes no território, onde a implementação dos projetos governamentais ocorreu conforme se abria as rodovias. Um dos marcos dessa ação é o caso das usinas hidrelétricas, construídas posteriormente aos eixos que já estavam com fluxos estabelecidos, mesmo que precário.

A inserção de projetos governamentais após 1974, ao longo do traçado da BR-230, representa uma continuação das ações do Estado, apesar de transformações ocorridas após o ano de 1974[10]. A rigor, redirecionou investimentos para grandes projetos dentro do eixo rodoviário, destacando o Projeto Grande Carajás-PGC com inserção de infraestruturas como ferrovia, mina e uma usina hidrelétrica denominada de Tucuruí, ambos estando num raio de 120km da BR-230. Outro projeto instalado foi o assentamento Rio Juma na década de 1980 no estado do Amazonas nas margens da BR-230, tendo por fim, a construção da Usina Hidrelétrica Belo Monte no município de Altamira com capacidade máxima de geração já instalada em 11.233 Megawatt. Nesse sentido, uma obra rodoviária não é um ato político isolado, instala-se também "um conjunto de outras obras ou atividades produtivas de grande alcance" (LEONEL, 1992, p. 137).

Na década de 1970 diversas rodovias foram abertas, e a partir da década de 1980, mesmo com a extinção do Fundo Rodoviário Nacional-FRN e da crise econômica vivenciada no país naquela década, o projeto de pavimentação da BR-364 foi levado a cabo com financiamento internacional, tendo a conclusão em 1984 do trecho Cuiabá-Porto Velho e Porto Velho até Rio Branco em 1989, alterando radicalmente parte dos estados de Mato Grosso, Rondônia e Acre com redução da cobertura florestal, aumento demográfico e de problemas sociais e fundiários, além de retirar as cidades de Rio Branco e Porto Velho da rede de relações com Manaus, voltadas agora para o centro-sul.

Na década de 1990, outros dois projetos de circulação foram concluídos, um consiste na hidrovia do rio Madeira para o transporte de cargas para a cidade de Manaus por meio de comboios fluviais formados

10 Entre 1970 até 1974 o governo federal estimulou a colonização via Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária-INCRA e após 1974 o governo passou a estimular os projetos de colonização privados.

por balsas e para o deslocamento de grãos oriundas do estado do Mato Grosso, que são deslocadas pela BR-364 até Porto Velho e embarcadas em balsas com destino a Itacoatiara-AM ou Santarém-PA para fins de transbordo e embarque em navios. Nessa mesma década, o governo federal concluiu a pavimentação em sua totalidade a BR-174 de Manaus-AM até Pacaraima-RR.

Nas duas primeiras décadas do século XXI, o governo federal destinou recursos para a conclusão de alguns eixos, o que ocasionou a conclusão de trechos da BR-230 no estado do Pará e sua respectiva melhoria na trafegabilidade no estado do Amazonas, enquanto trechos da BR-163 ainda estão em obras com conclusão prevista para 2020, melhorias na BR-319 deixando-a trafegável sazonalmente entre Manaus e Humaitá a partir de 2015, e a conclusão da rodovia Interoceânica no estado do Acre até os portos peruanos no início da década de 2010.

A consolidação das rodovias com sua pavimentação parcial ou total ocasiona transformações espaciais em algumas partes dos eixos, um dos exemplos recentes é o caso da conclusão da pavimentação do trecho da BR-163 entre Guarantã do Norte/PA-Miritituba/PA no ano de 2020 e que vinha tendo obras desde 2010. Após a pavimentação de mais de 50% em 2014 e com a lei dos portos de 2013[11], um conjunto de investimentos passaram a ser direcionados para as margens desse eixo, como a construção de Estação de Transbordo de Cargas-ETC graneleiras (fig. 8f) e de derivados de combustíveis no município de Itaituba, construção de postos de combustíveis com pátio para mais de 800 carretas (fig. 8d).

Nos municípios de Rurópolis e de Itaituba (Pará) onde perpassa os corredores de exportação, nota-se um processo de potencialização de serviços existentes e a inserção de novos fluxos constituídos em caminhões e carretas que transportam *commodities* agrícolas e derivados de petróleo para abastecer os fluxos existentes e esses recentes (OLIVEIRA NETO, 2019).

11 A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 teve como objetivo de estimular a modernização dos portos brasileiros e além de estabelecer novos critérios de arrendamentos e de exploração por parte da iniciativa privada.




Figura 8. Rodovia BR-230 e BR-163: a) e b) caminhões com dificuldades em subir as ladeiras da Transamazônica entre Rurópolis e Campo Verde; c) carreta bitrem em direção aos portos de Miritituba; d) posto de combustível e pátio de triagem Mirian V; e) fila de carretas e caminhões na BR-230 próximo ao distrito de Miritituba; f) ETC nas margens do rio Tapajós. Imagens de Thiago O. Neto em 21/02/2018.

O processo de consolidação dessas rodovias está vinculado com a expansão da atuação de empresas em uma logística corporativa, centrada em investimentos em pontos específicos do território, inserindo novos sistemas de engenharia com a existência de arranjos espaciais marcados pelos fluxos ao longo dos respectivos eixos, o que denota a força e o poder de permanência das infraestruturas pretéritas e a prática de seletividade espacial das empresas.

A complexidade da distribuição espacial dos fluxos no país gerou uma rede de circulação interna com fluxos que foram sendo desenhados e redesenhados conforme a expansão das atividades econômicas e os eixos de circulação que apresentavam melhores condições de trafegabilidade. A expansão da produção e da circulação da produção foi direcionada para os rios Amazônicos que possibilitaram o encurtamento dos fluxos entre a região produtora de grãos do Centro-Oeste em direção aos portos fluviais, seguindo o percurso dos eixos da BR-364 e recentemente da BR-163 entre a região produtora até o rio Tapajós no estado do Pará, constituindo em um corredor de transporte.

Os corredores de transportes, segundo Barat, constituem em “infraestruturas e sistemas operacionais modernos para o transporte, manuseio e armazenamento e comercialização dos fluxos densos de mercadorias (minérios, cereais, petróleo e derivados e, mesmo, grandes partidas de carga geral

unificada)" o que favorece a uma integração entre os centros industriais com as demais regiões (1972, p. 301).

Um dos marcos da consolidação foi a conclusão da pavimentação da BR-163 do trecho Guarantã do Norte até Mirituba em 14 de fevereiro de 2020, e na sequência, foi estabelecido o do plano de Outorga de concessão do trecho Sinop-Guarantã do Norte-Mirituba para a iniciativa privada foi aprovada pela ANTT no primeiro semestre de 2020.

O prazo de concessão foi de uma década, pois corresponde ao tempo de construção da ferrovia – Ferrogrão- entre a região produtora de grãos do Mato Grosso aos portos no município de Itaituba no estado do Pará, ou seja, a concessão se mantém vigente apenas quando tiver fluxos rodoviários intensos de caminhões.

Barat ainda destaca que um corredor pode ser definido "como segmentos do Sistema de Transporte, ligando áreas ou polos entre os quais ocorre, ou deverá ocorrer em futuro próximo, intercambio de mercadorias" com destaque para a granelização" e "a conexão entre os pontos de contato com os fluxos densos de longo-curso e as regiões de elevado potencial de produção (agrícola, extrativa e industrial) diretamente ou por intermédio de redes" de circulação como os eixos rodoviários, ferroviários ou hidroviário (1972, p. 302).

As rodovias construídas no passado estavam voltadas para atender objetivos geopolíticos e geoeconômicos daquele momento e com passar das décadas o Governo Federal inseriu uma diversidade de projetos que corroboraram para a transformação das rodovias em corredores de transporte em escala regional e nacional atendendo principalmente as demandas econômicas da produção de grãos do Centro-Oeste do Brasil.

As duas grandes rodovias do PIN alteraram também a malha política interna de parte da região amazônica, com a inserção de novos recortes oriundo de um processo de emancipação de municípios após a inserção dos projetos governamentais e dos fluxos migratórios instituídos a partir de 1970.

**Novas divisões políticas municipais**

A produção de novas fronteiras políticas internas com divisões políticas municipais manteve uma concentração ao longo dos eixos construídos no início da década de 1960, como a Belém-Brasília e Brasília-Acre e posteriormente os eixos da Transamazônica e Santarém-Cuiabá que foram abertos na década de 1970 (fig. 9).

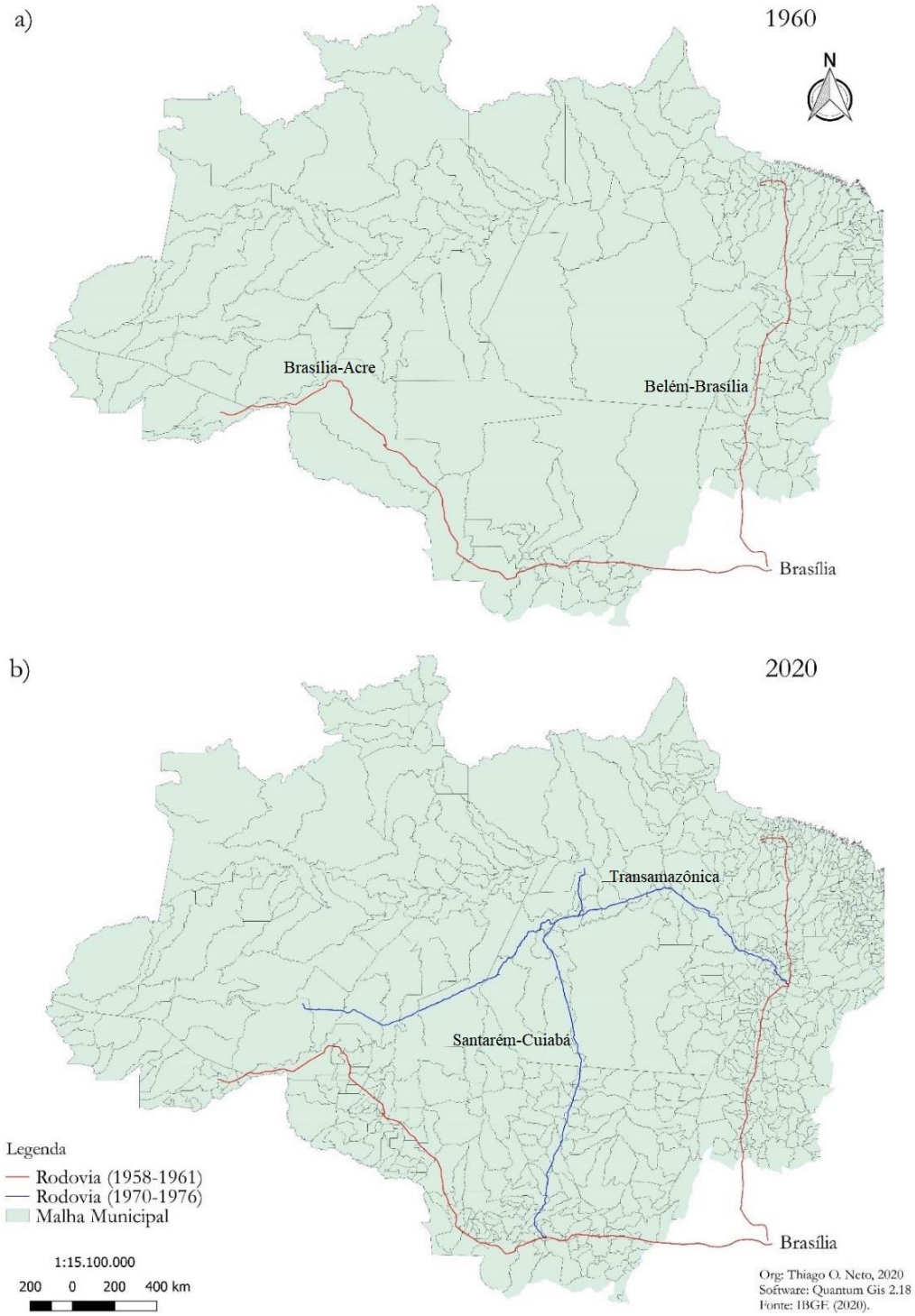


Figura 9. Alteração da malha municipal entre 1970 e 2020 ao longo dos eixos rodoviários.

Tavares (2010) destaca que um dos elementos importantes para a compreensão do processo de criação de novos municípios no século XX está vinculado a construção de vias de comunicação terrestres[12], que apesar do controle estatal entre 1964-1981 para a criação de novas divisões políticas, a inserção dos

12 A construção da Belém-Brasília "inicia-se uma maior mobilidade populacional para a Amazônia em busca de terras devolutas, sendo a mesma responsável pelo surgimento de dezenas de vilas, povoados e cidades, o que agravou a problemática da luta pela terra, a construção da Belém-Brasília provocou um novo surto de municipalização no Pará" (TAVARES, 2010, p. 71).

projetos governamentais e privados ocasionaram uma expansão do povoamento com a formação de diversas cidades, e somente entre os anos de 1982 até 1996 ocorre a emancipação de vários municípios.

As novas rodovias construídas na Amazônia a partir da década de 1960 "que bordejavam a floresta Amazônica provocaram uma reorganização do espaço" (MARGARIT, 2013, p. 16) que ocasionou uma alteração substancial de frações territoriais dessa região, e uma dessas consiste nas divisões municipais com novos contornos de limites estabelecidos com a emancipação de cidades oriundas do processo migratório e dos projetos do governo federal, este último situado ao longo dos eixos rodoviário.

Os trechos entre as cidades de Cuiabá/MT e Santarém/PA pela BR-163 possui 19 sedes de municípios no eixo ou próximo deste[13], enquanto no percurso entre Estreito/MA até Lábrea/AM tiveram a criação de cidades e sua respectiva transformação em sedes de municípios com um total de 26 municípios[14].

Essa expansão dos novos municípios, segundo Cataia (2001), estava vinculada a geopolítica dos militares centrada na expansão dos sistemas de engenharia para o Centro-Oeste via política de integração territorial, o que ocasionou uma difusão dos capitais e das pessoas. O mesmo autor ainda destaca:

> À medida que a urbanização avança sobre o território, criam-se novas condições de trabalho, alargando o consumo dos serviços e complexificando a vida de relações e a administração do lugar. A transformação do núcleo urbano em município, produz um espaço político com poder de legislação sobre uma parcela do território, elemento fundamental de organização da vida econômica e social do lugar (2001, p. 4).

Na Amazônia, a criação dos municípios ao longo dos grandes eixos rodoviários está relacionada a necessidade de se estabelecer uma regulação política para fins de atender demandas que foram criadas ou potencializadas com o avanço da frente pioneira e da urbanização[15]. Nesse sentido, concordamos com Cataia (2001) quando aponta que a criação de novos municípios está vinculada ao adensamento técnico no território, e com isso, cria-se demandas por regulação política, a inserção de objetos técnicos como as estradas mais as políticas territoriais, alteraram a configuração territorial com emersão de novas cidades e povoados além da alteração dos limites municipais com novas divisões políticas.

Esses aglomerados são criados a partir de um adensamento populacional e de objetos técnicos (fig. 7) com residências e aqueles que permitem a realização de algum serviço como restaurante, bar, mercado ou borracharia, sendo instalados nas agrovilas e nos pontos de interseção de rodovias, nas travessias de rio com o uso de balsas, onde se estabelece alguma atividade econômica voltada para a extração de recursos como madeira e minérios.

13 Foi incluído o município de Vera/MT e excluído da contagem os munícipios de Rurópolis, Itaituba e Santarém.
14 Incluindo municípios anteriores a 1960.
15 "Os grandes eixos viários da Amazônia transformaram-se (...) em criadores de urbanização precária e sem planejamento" (LEONEL, 1992, p. 158).

Esses novos recortes que se instituíram estão vinculados as: alterações normativas nacionais que possibilitaram a criação de municípios; pressão de grupos econômicos para instalar uma sede próximo das ocupações; busca de descentralização do poder da sede do município para fins de obter melhorias nos distritos.

Martin reconhece que o municipalismo é uma "expressão ideal de vida pré-capitalista, tanto na sua versão urbana e europeia em que o autonomismo municipal vinculava-se ao corporativismo das guildas, quanto na sua versão ruralizada e proto-aristocrática que veio adquirir na Iberoamérica, em que ele foi expressão do poder difuso dos clãs agrários" e que ocorre um prolongamento das teses municipalistas (1993, p. 130).

Pires (2016, p. 116) menciona que o movimento municipalista no Brasil é centrado em discursos, reivindicações, "a articulação e a ação políticas de cunho local, ou referenciadas no nível inferior da estrutura federativa, com vistas ao empoderamento dos governos municipais e à destinação de recursos a eles" ocorre e está presente na política e nas "finanças e a gestão públicas ao longo de todo o período republicano".

No caso brasileiro, o federalismo instituído com as tentativas de possuir um caráter cooperativo, acabou por resultar em um "federalismo corporativo" com a formação de alianças entre atores políticos e econômicos por meio de relações clientelistas (VALDEMIR, 2016, p. 12) desvirtuando o "papel do município no desenvolvimento, na economia e na gestão pública – e não apenas na lógica do acesso e do exercício do poder" (PIRES, 2016, p. 136). Gallo *et al*, destaca que uma parcela significativa "dos municípios brasileiros (...) dependem do recebimento de recursos federais para o seu desenvolvimento, ou mesmo, sua sobrevivência" (2017, S/P) e além disso, a criação de novos recortes políticos "fortaleceu as oligarquias locais" (CATAIA, 2001, p. 84) destoando os objetivos iniciais da criação dos municípios.

A produção de fronteiras internas com a criação de novos municípios é compreendida "como uma afirmação do poder local instituindo os limites dentro dos quais seria exercido um poder" (CATAIA, 2001, p. 56).

Becker destaca que "o município também é um ente político que tem voz na região, embora sem recursos financeiros. Economicamente, não tem força, mas tem do ponto de vista político, e é responsável pela urbanização recente, transformando as vilas em cidades" (2005, p. 82). Moraes destaca que "a história brasileira é um contínuo processo de expansão territorial, ainda em curso na atualidade" (1988, p. 94) e que "marca o processo particular de formação territorial e social" (MARTIN, 1993, p. 186).

A malha municipal e a densidade populacional foram um dos elementos alterados substancialmente na Amazônia brasileira com a construção das rodovias principais do PIN, o que propiciou a continuação do

processo que estava em marcha nas rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre (atual BR-364), deslocando-se para o interior da região.

**Considerações finais**

As rodovias BR-230 e o trecho da BR-163 entre as cidades de Cuiabá e Santarém foram oriundos do PIN, que alterou substancialmente uma porção territorial da Amazônia brasileira, instituindo novos fluxos com o transporte de grãos do Centro-Oeste para os portos nos rios amazônicos, projetos de usinas hidrelétricas, ambos estão vinculados a expansão capitalista para essa região.

Em vista do que foi exposto anteriormente, os eixos construídos e a política de colonização de 1970-1974 ter sido ruinosa e com resultados abaixo do que foi proposto em 1970, as respectivas rodovias tiveram, ao longo de 50 anos, a inserção de diversos sistemas de engenharia como usinas hidrelétricas, linhas de transmissão, escolas, silos, portos, pontes, postos de combustíveis, hospitais, residências e etc., e o estabelecimento de fluxos rodoviários em caminhões e ônibus rodoviário denota um processo de consolidação desses eixos, mas com inúmeras contradições, principalmente pelos conflitos fundiários e sociais que se mantem, além da continuação do desflorestamento de novas áreas.

Como foi destacado, um dos aspectos que marca a consolidação da circulação rodoviária na Amazônia consiste no adensamento dos fluxos viários com as linhas rodoviárias interligando e transportando passageiros de todas as regiões do Brasil até o interior da Amazônia e o transporte de carga, que no caso particular da BR-163 e do trecho entre Rurópolis e Itaituba, houve uma transformação substancial com a instalação de sistemas de engenharia para a circulação das *commodities* agrícolas.

Outro processo mencionado nesse texto foi o novo recorte político interno, com o surgimento de inúmeros municípios, realizado até 1996, este, por sua vez, possui uma concentração ao longo dos eixos rodoviários. Enfim, essa transformação na malha municipal acompanhou o processo de deslocamento da frente pioneira iniciado pelas rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre e se estendendo ao longo da Santarém-Cuiabá e Transamazônica, ocasionando transformações espaciais no interior da Amazônia brasileira, fruto da intervenção do Estado em articular a Amazônia pelas vias rodoviárias com as demais regiões e cidades do Brasil.

**Referências**

ALMEIDA, R. S.; RIBEIRO, M. A. C. Os sistemas de transporte na região norte: evolução e reorganização das redes. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 51, n° 2, pp. 33-98, 1989.

ALMIRANTE, M. Rodovia BR-163. Disponível em: < http://memoria794.blogspot.com/2019/05/rodovia-cuiaba-santarem.html> Acesso em: 16 de junho de 2020.

ANTT. *Anuário Estatístico de 2008 – Ano base 2007***.** 2008. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/passageiro/anuarios/anuario2008/51.asp> Acesso em: 17 de jun. de 2020.

ANTT. *Plano de Outorga da BR-163/230/MT/PA é aprovado e enviado ao TCU. 13/05/2020*. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/salaImprensa/noticias/arquivos/2020/05/Plano_deOutorgada_BR163230MTPA_eaprovadoesubmetidoaoTCU.html> Acesso em: 26 de maio de 2020.

BARAT, J. *O investimento em transportes como fator de desenvolvimento regional: uma análise da expansão rodoviária no Brasil*. Rio de Janeiro: IPEA, 1969, 35f.

BARAT, J. Corredores de transportes e desenvolvimento regional. *Pesquisa e Planejamento Econômico,* v. 2, n. 2, pp. 301-338, 1972.

BECKER, B. A Amazônia na estrutura espacial do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 36, v. 2, pp. 3-36, 1974.

BECKER, B. Uma hipótese sobre a origem do fenômeno urbano numa fronteira de recursos do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 40, nº 1, pp. 111-122, 1978.

BECKER, B. *Geopolítica da Amazônia: nova fronteira de recursos*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

BECKER, B. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990.

BECKER, B. Geopolítica da Amazônia. *Estudos Avançados*, v. 19 nº 53, pp. 71-86, 2005.

BRASIL. *Sob o signo da fé. Discurso proferido em Manaus em 08 de outubro de 1970.* Brasília, 1970a. Disponível em: < http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/emilio-medici/discursos/1970/24/view> Acesso em: 22 de mai. de 2020.

BRASIL. *Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970b*. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1106.htm> Acesso em: 22 de mai. de 2020.

CARBO, X. *Expedição Cuiabá-Santarém, Expresso Araçatuba*. (07/02/2015) Disponível em: < https://www.youtube.com/watch?v=o9OoqnrxAJk> Acesso em: 16 de jun. de 2020.

CATAIA, M. A. A geopolítica das fronteiras internas na constituição do território: o caso da criação de novos munícios na região Centro-Oeste do Brasil durante o regime militar. *Scripta Nova*, v. X, nº 218, pp. 1-15, 2006.

FORTABUS. *Transamazônica a estrada que pode ser vista da lua*. Disponível em: <http://www.fortalbus.com/2013/07/fortalbus-na-amazonia-transamazonica.html> Acesso em: 16 de junho de 2020.

GALLO, F.; SOMAIN, R.; DROULERS, M. Federalismo e competências tributárias, uma geografia dos impostos. *Confins,* n° 32, S/P, 2017.

GOMES, R. de C. C. A Fragmentação do Território no Brasil e a Reprodução das Relações de Poder: uma leitura a partir do Rio Grande Norte. *Sociedade e Território*, v. 27, nº 1, p. 231-250, 2015.

IANNI, O. *Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia*. Petrópolis: Vozes, 1979.

LACOSTE, Y. *A geografia: isso serve em primeiro lugar para fazer a guerra*. 19° ed. São Paulo: Papirus, 2012.

LEONEL, M. Estradas, Índios e Ambiente na Amazônia: do Brasil Central ao Oceano Pacífico. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, v. 6, n.1 e 2, pp. 134-167, 1992.

LOMBARDI, T. T. do N. *Trajetórias na Transamazônica: Estratégias de vida e trabalho em uma área rural na Amazônia.* Dissertação de mestrado em antropologia social. Unicamp, 2009, 166f.

KOREIRA, R. B. *O Fundo Rodoviário Nacional.* Rio de Janeiro: IPEA, 1969.

MAPIO. *BR-163*. Disponível em: <https://mapio.net/pic/p-5249708/> Acesso em: 16 de junho de 2020.

MATTOS, C. de M. *Uma geopolítica pan-amazônica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

MARGARIT, E. O processo de ocupação do espaço ao longo da br-163: uma leitura a partir do planejamento regional estratégico da Amazônia durante o governo militar. *Geografia em Questão*, v. 6, n. 1, pp. 12-31, 2013.

MARTIN, A. R. *As fronteiras internas e a "questão regional" no Brasil*. Tese de doutorado em geografia humana, USP, 1993, 270f.

MORAN, E. F. Estratégias de sobrevivência: o uso de recursos ao longo da rodovia Transamazônica. *Revista Acta Amazônia*, v. 3, n 7, pp. 363-379, 1977.

MORAES, A. C. R. *Ideologias Geográficas*. São Paulo: HUCITEC, 1988.

OLIVEIRA, A. U. de. *Integração para não entregar: políticas públicas e Amazônia*. São Paulo: Papirus, 1988.

OLIVEIRA, B. C. Federalismo e Municipalismo na trajetória política do Brasil. *Mercator,* v. 17, pp. 1-14, 2018.

OLIVEIRA NETO, T. Rodovia Transamazônica: falência de um grande projeto geopolítico. *Geonorte*, nº 12, v. 4, pp. 282-298, 2013.

OLIVEIRA NETO, T. Rodovia Transamazônica: o projeto de integração deu certo? *Revista Gestão de Políticas Públicas*, v. 5, nº 2, pp. 284-308, 2015.

OLIVEIRA NETO, T. *Rodovia BR-163: entre a geopolítica e a geoeconomia*. Dissertação de Mestrado em Geografia, Universidade Federal do Amazonas-UFAM, Manaus, 2019, 286f.

PINTO, L. F. Rodovia Perimetral Norte: uma nova Transamazônica. Instituto de Geografia, USP, *Geografia e Planejamento*, n° 10, pp. 1-45, 1973.

RANGEL, I. *Obras Reunidas*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

RESENDE, E. O papel das rodovias no desenvolvimento da Amazônia. Em: TAMER, Alberto. *Transamazônica: solução para 2001.* Rio de Janeiro: APEC, [1969] 1973.

REIS, A. C. F. *Amazônia e a Cobiça Internacional*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Edinova, 1965

SDINET. *BR-163.* (15/05/2009). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=pQJ9ji9NI0s > Acesso em: Acesso em: 16 de jun. de 2020.

SOUZA, C. A. M. *A estrada invisível: Memórias da Transamazônica.* Tese de doutorado em História, Universidade Federal Fluminense-UFF, 2012, 264f.

TAMBS, L. Geopolitics of the Amazon. In: WAGLEY, Charles. *Man in the Amazon*. Gainesville/Florida: Center for Latin American Studies, pp. 45-83, 1974.

TAMER, A. *Transamazônica: solução para 2001.* Rio de Janeiro: APEC, 1970.

TAVARES, M. G. da C. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios. *Acta Geográfica*, nº 3, pp. 59-83, 2008.

THERY, H. *Rondônia: Mutações de um Território Federal na Amazônia Brasileira*. SK Editora: Curitiba, [1976] 2012.

TOMIO, F. R. de L. Federalismo, municípios e decisões legislativas: a criação de municípios no Rio Grande do Sul. *Revista Sociologia Política*, v. 24, pp. 123-148, 2005.

VALDEMIR, P. Municipalismo no Brasil: origens, avanço pós-1988 e desafios atuais. *Cadernos Adenaier,* n° 3, pp. 125-146, 2016.

VALVERDE, O. Dos grandes lagos sul-americanos aos grandes eixos rodoviários. *Instituto de Geografia,* USP, pp. 1-22, 1971.

WALKER, R. T.; HOMMA, A. K. O.; CONTO, A. J. de; CARVALHO, R. de AMORIM; F., C. A. P; SANTOS, A. C. P. N. da; OLIVEIRA, P. M. de; PEDRAZA, C. D. R. *As contradições do processo de desenvolvimento agrícola na Amazônia.* Belém: Embrapa Amazônia Oriental, 1997, 117p.