

DIMENSÕES

Revista de História da Ufes

A CONSTRUÇÃO DA PERIMETRAL NORTE, NA AMAZÔNIA BRASILEIRA, NA DÉCADA DE 1970

The construction of Perimetral Norte, in the Brazilian Amazon, in the 1970s

Paulo Nilber Ribeiro da Costa*
César Martins de Souza**

Resumo: Esta pesquisa busca compreender o processo de implementação de grandes projetos na Amazônia, durante a ditadura, enfocando a BR-210, conhecida também como Perimetral Norte. Assim, objetivou-se problematizar a Amazônia, durante a ditadura civil-militar, a partir de discursos e planos para a suposta integração, colonização e exploração por meio de projetos rodoviários. O estudo baseou-se em discursos feitos por integrantes do regime como presidentes, generais e políticos envolvidos nos projetos para a Amazônia e a partir de fontes obtidas por meio de investigações no âmbito digital e espaço físico utilizando e problematizando fontes históricas como jornais, revistas, transcrições de discursos, documentos oficiais e mapas. A metodologia utilizada foi qualitativa, fazendo interpostos entre pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e análise do conteúdo. O resultado da pesquisa mostra que o plano de integração pensado pelos governos de militares para a BR-210 estava em desacordo com a realidade do território e financeira, desrespeitando povos, terras e biomas, em uma obra construída sem planejamento adequado.

Palavras-chave: Amazônia; Perimetral Norte; grandes projetos; ditadura civil-militar.

Abstract: This research seeks to understand the process of implementing large projects in the Amazon, during the dictatorship, focusing on the BR-210, also known as Perimetral Norte. Thus, the objective was to problematize the Amazon, during the civil-military dictatorship, from discourses and plans for the supposed integration, colonization and exploitation through road projects. The study was based on speeches made by members of the regime such as presidents, generals and politicians involved in projects for the Amazon and from sources obtained through investigations in the digital scope and physical space using and problematizing historical sources such as newspapers, magazines, transcripts speeches, official documents and maps. The methodology used was qualitative, interposing between bibliographic research, documental research and content analysis. The research result shows that the integration plan thought up by the military governments for the BR-210 was at odds with the territory and financial reality, disrespecting peoples, lands and biomes, in a work built without proper planning.

Keywords: Amazon; North Perimetral; large projects; civil-military dictatorship.

* Mestre em Linguagens e Saberes na Amazônia pela Universidade Federal do Pará e graduado em História pela Universidade Federal do Pará. Atualmente desenvolve pesquisa sobre Amazônia brasileira e Patagônia argentina: um estudo comparativo do século XX. ORCID ID: 0000-0001-6342-5944. E-mail: paulonilber@gmail.com

** Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense. Atualmente desenvolve Estágio Pós-Doutoral junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará. Professor do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes da Amazônia e do Campus de Bragança, ambos da UFPA. Investigador Externo do Centro de Estudios de la Argentina Rural/Universidad de Quilmes-Argentina. Editor-Chefe da Nova Revista Amazônica/UFPA. ORCID ID: 0000-0003-4530-4844. E-mail: cesarmartinsouza@gmail.com



Introdução

A Amazônia (PEIXOTO, 2009) abrange em torno de 59% do território brasileiro, e em torno de quase 800 municípios. Ainda que o avanço do desmatamento tenha chegado a níveis alarmantes, nem sempre foi assim, pois por muito tempo esse território não sofreu grandes impactos ambientais, mesmo com o surgimento de cidades, de portos, de vida urbana de um modo geral, na Amazônia Legal, antes da década de 1970. Isso é parte da inquietação provocada por ações de processos históricos como a Ditadura Civil-Militar e as construções de grandes projetos de cunho desenvolvimentista para a região Amazônica.

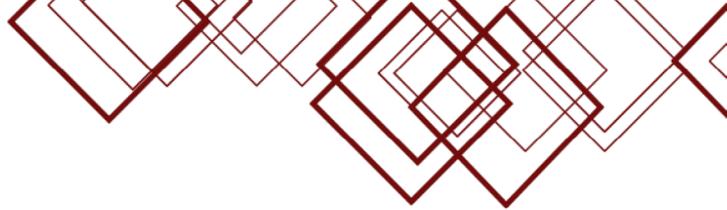
Esta pesquisa tem caráter metodológico investigativo qualitativo, assim, baseada em leituras prévias de metodologias como Burke (1992). Não podemos deixar de notar que a pesquisa ainda que faça uso de documentos escritos, redigidos, publicados, assim como fontes jornalistas que podem estar condicionadas à parcialidade. Utilizou-se a história-problema ancorada em leituras como Tânia Regina de Luca (2008) e em sua metodologia de trato com fontes jornalísticas. Podemos perceber no trabalho dela um cuidado especial em abordar a Rodovia Perimetral Norte como um elo para os grandes projetos na Amazônia, exatamente por essa ser parte desses projetos, na sua grandiosa atuação temos aspectos vindos da política, da economia, da sociedade em geral.

Existe um maior controle territorial sobre a região quando se busca proteger e explorar as riquezas naturais da Amazônia (PAULINO, 2000, p. 62). É por sua suposta potencialidade econômica, que no final dos anos 1960, passa a ser implementada uma agenda de grandes projetos na Amazônia em um momento em que o Brasil passava por uma troca de governo, posteriormente ao passar por vários processos de ditadura varguista, redemocratização e outros períodos. Os governos dos presidentes-militares traziam entre outras coisas a busca por explorar riquezas naturais, o que transparecia principalmente nos discursos.

É muito presente nos discursos a ideia de uma Amazônia colonizada, “integrada ao Brasil”, ou seja, integrada ao eixo Centro-Sul e também integrada internamente (MARTINS DE SOUZA, 2018). Não podemos entender o Brasil daquele momento sem perceber que a ditadura tinha como desejo o aumento da indústria nas regiões Sul e Sudeste principalmente, mas o Brasil de uma maneira geral pôde ser percebido como um grande local para as políticas de expansão, comércio, integração e colonização. A “melhoria” aqui colocada diz respeito tanto ao econômico como ao bem-estar social, não do Brasil como um todo, mas de uma parcela centrada principalmente nos sertões brasileiros, que poderiam obter ganhos financeiros com a exploração de regiões como a Amazônia, transformada em periferia produtora de matéria-prima para o capitalismo nacional e internacional.

Na implementação de uma agenda desenvolvimentista para a Amazônia, em 1953 foi criada a Superintendência do Plano de valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) e em 1967 ela foi extinta para a criação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Outro marco importante aconteceu em 27 de outubro de 1966, quando o Presidente Castelo Branco promulgou a Lei n. 5.174, dispondo sobre a concessão de incentivos fiscais para investimentos na região amazônica. Dessa maneira, foi facilitada a isenção de impostos de renda, atividades industriais, taxas federais, agrícolas, pecuárias e de serviços básicos, também em relação aos incentivos foi dado isenção de taxa para importação de máquinas e equipamentos (RENHA, 2019, p. 94).

A análise de fontes de imprensa, bem como discursos oficiais e a legislação do período, nos permitiram analisar como as agências governamentais faziam parte de um processo mais amplo de implementação de uma agenda de exploração da Amazônia que tinha nas obras de



infraestrutura, como portos, rodovias, pontes e hidrelétricas, um eixo importante para sua viabilização. Batista (2021) considera que rodovias como a Transamazônica (BR-230), Santarém-Cuiabá (BR-153) e a Perimetral Norte (BR-210) eram empreendimentos estratégicos para o que veio a ser conhecida como Operação Amazônia, uma série de obras pautadas na doutrina militar de segurança nacional e no discurso da manutenção da soberania sobre a região, a partir da integração, ocupação e exploração de riquezas naturais e do solo.

A expansão rodoviária: Estratégia de Integração e Crescimento via terrestre

Os militares planejaram a estratégia de expansão rodoviária, visto que o Brasil, ao contrário de outros países, resolveu criar e expandir sua rota comercial interna principalmente pelas vias terrestres, com uma maior ênfase em estradas e rodovias. Essas obras foram integradas aos grandes projetos na Amazônia, como Projeto Grande Carajás para exploração de minérios, Usina Hidrelétrica de Paredão-AP e a Usina Hidrelétrica de Tucuruí, que são parte de um plano para levar o Brasil ao crescimento econômico.

A certeza de que Amazônia era uma região a ser explorada, se pautava na etnocêntrica visão de um atraso que discriminava os modos de vida e temporalidades das populações da região. Quando observamos algumas articulações por meio do Governo Federal naquele período, principalmente da década de 1970, percebemos uma maior iniciativa em criar uma imagem de Amazônia onde o futuro de exploração do território fosse visto como a saída para muitas famílias, principalmente de nordestinos afetados pela seca (MENDES *et al.*, 2018, p. 80).

Por mais que a imprensa nacional noticiasse as obras na região, a imprensa local atuou fortemente na divulgação sobre o andamento das obras (AQUINO, 1999). No Estado de Roraima, por exemplo, a imprensa acompanhou também cada passo da construção da Perimetral Norte, funcionando como instrumento de divulgação do andamento da construção.

Aqui cabe fazer uma diferenciação entre a atuação da imprensa local e da imprensa nacional ou grande imprensa, pois se as olharmos pela mesma ótica, teremos conflitos de interpretações, porque boa parte da grande imprensa não cobre de forma diária e pontual como o faz a local. O que fica claro até mesmo quando olhamos a imprensa de resistência. Na visão de Aquino (1999), a imprensa tem papel fundamental em noticiar empreendimentos do período, com destaque para a imprensa local que, por estar mais próxima e não ter o capital que a grande imprensa possui, muitas vezes acaba sendo a porta voz tanto do governo federal, como da população em geral ou de informações sobre o que ocorre no cotidiano.

Em outubro de 1970, o ministro Mário Andreazza anunciou mais uma das grandes rodovias já em construção ou em planejamento, a rodovia BR-210. Esta rodovia tinha a missão de desbravar a Amazônia, cortando os estados do Amapá, Pará, Amazonas e Roraima, chegando até a fronteira com a Colômbia. O governo objetivava ocupar e desenvolver a região por onde a rodovia viesse a perpassar, visto que a região era vista como um “grande vazio demográfico” (BRAGA; MARTINS DE SOUZA, 2019). A ideia de “vazio” é pensada nos discursos como um território considerado improdutivo e despovoado, ignorando as populações da região, sobretudo as tradicionais, para destacar a intenção da ditadura de explorar a Amazônia, o que exigia criar rotas de escoamento e deslocamento, a partir de obras de infraestrutura como rodovias.

Em sua mensagem aos participantes do seminário de desenvolvimento da Amazônia em 17 de setembro de 1971, afirma que:

Ainda este mês serão entregues os primeiros 250 quilômetros dos 2.300 de que se compõe a Rodovia Transamazônica e neles encontramos os primeiros embriões



de povoamento e colonização. Alguns dos pequenos e primários portos fluviais movimentam trimestralmente quase 1 milhão de toneladas de mercadoria representavam o princípio, o meio e o fim de todos os panoramas sobre a terra, já navegam pelo Rio Mar e seus afluentes os comboios de chatas impulsionadas por rebocadores, dando um sentido à navegação fluvial e que se equivalem aos modernos sistemas como o do Tennessee, cujos conjuntos transportam 30 mil toneladas por viagem (ANDREAZZA, 1972, p. 224).

As rodovias estavam sendo pensadas para se integrar aos portos e a transportar produção, a partir de um sistema bimodal (terrestre e aquático). A Transamazônica e a Perimetral Norte seriam mais do que estruturas para viabilizar a ocupação da região, pois também eram vistas como fundamentais para o desenvolvimento econômico, a partir da exploração de matérias-primas que a região oferecia, como minerais, e a exploração do potencial energético. Abaixo podemos ver como o mapa das rodovias era pensado:

Imagem 1 - mapa rodoviário disponibilizado pelo DNER.

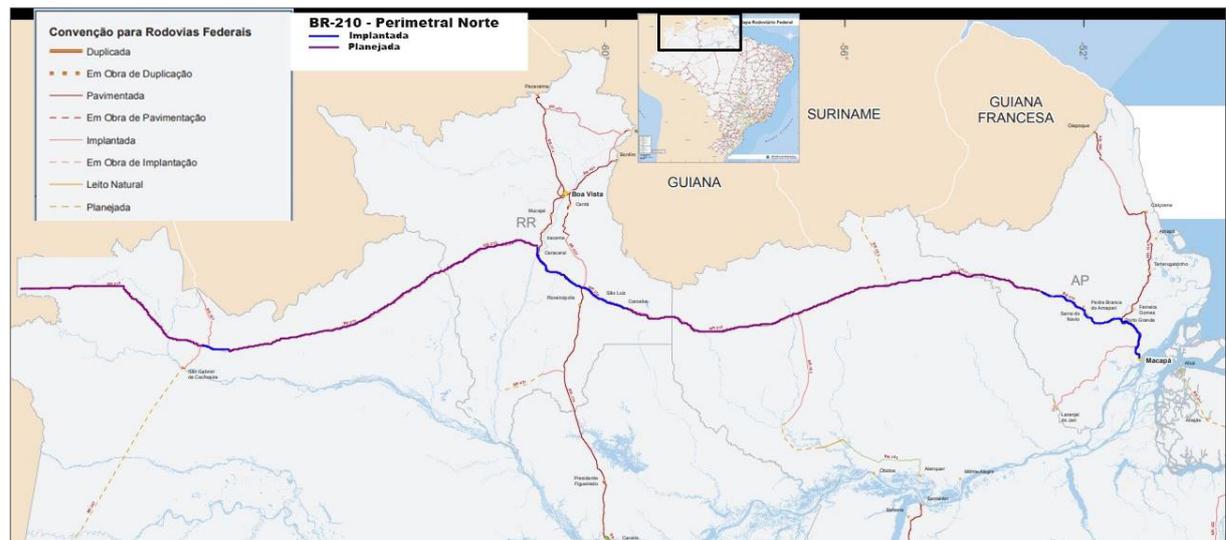
Fonte: Jornal do Comércio, 20 de outubro de 1970.

Em preto mais forte podemos ver as estradas em construção ou já iniciadas e os estudos de viabilidade, enquanto em pontilhado estão as rodovias planejadas. O desenho das rodovias na Amazônia nos deixa ver bem claro como as ligações da região foram também pensadas para serem rápidas e objetivas. Por exemplo, o estado do Amazonas e principalmente a capital Manaus ficaria com quatro importantes vias de ligação, para Roraima, Rondônia, o centro-oeste e para ligação externa com a Colômbia.

Para entendermos ainda melhor a posição e a colocação da Perimetral Norte vamos o desenho traçado na parte mais setentrional nos mapas a seguir:

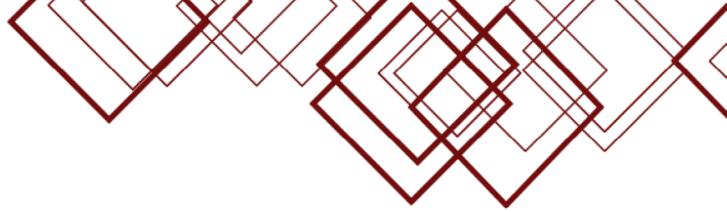
161

Mapa 1 - Perimetral Norte

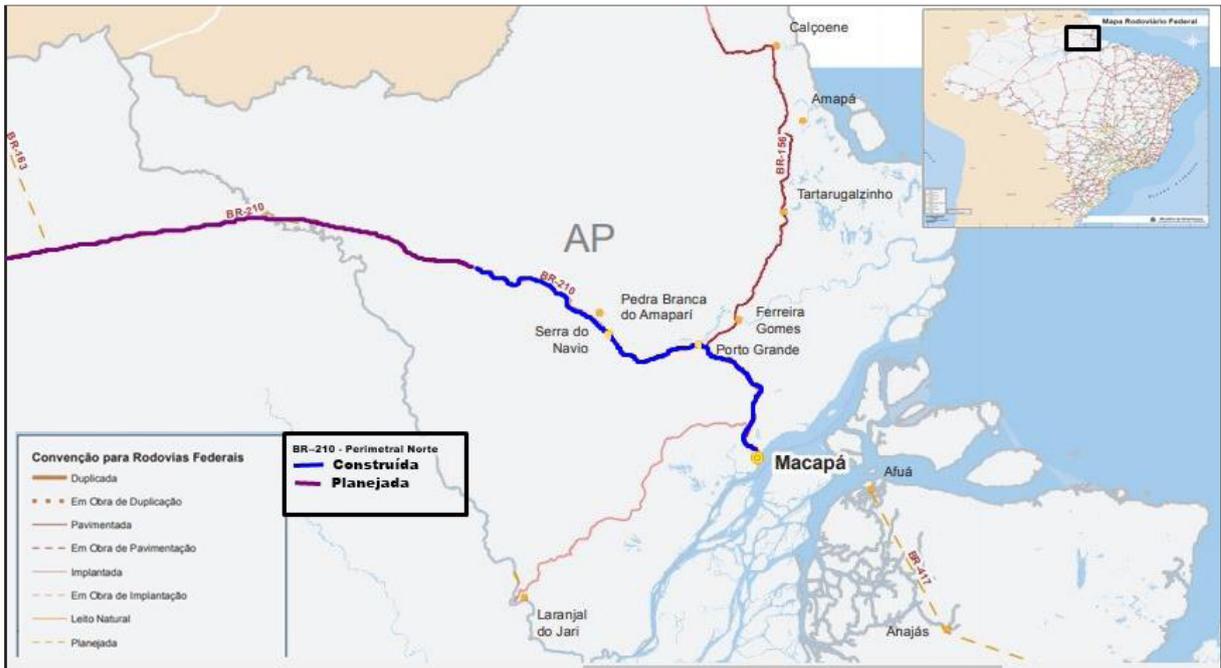


Fonte: Ministério da Infraestrutura.

Na imagem acima vemos o traçado completo planejado, mas podemos ver ainda mais de perto cada trecho que chegou a ser aberto, no total foram três partes, que estão destacadas pela cor azul.

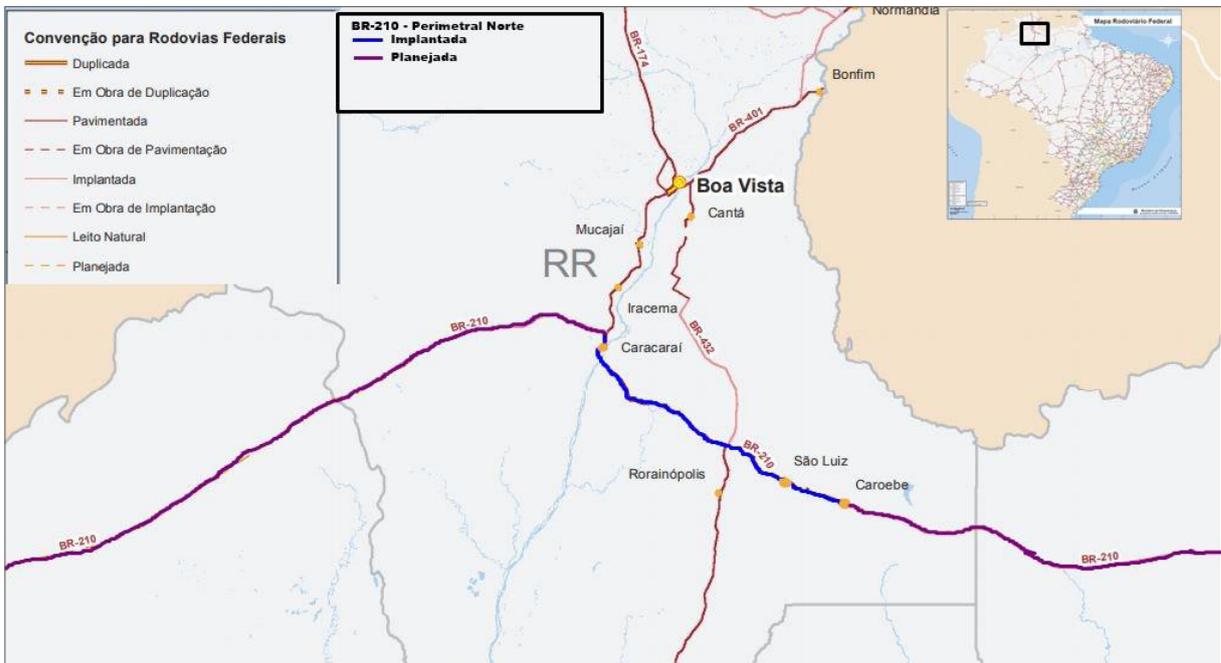


Mapa 2 - Perimetral Norte trecho 1 construído no Amapá.



Fonte: Ministério da Infraestrutura.

Mapa 3 - Trecho em Roraima

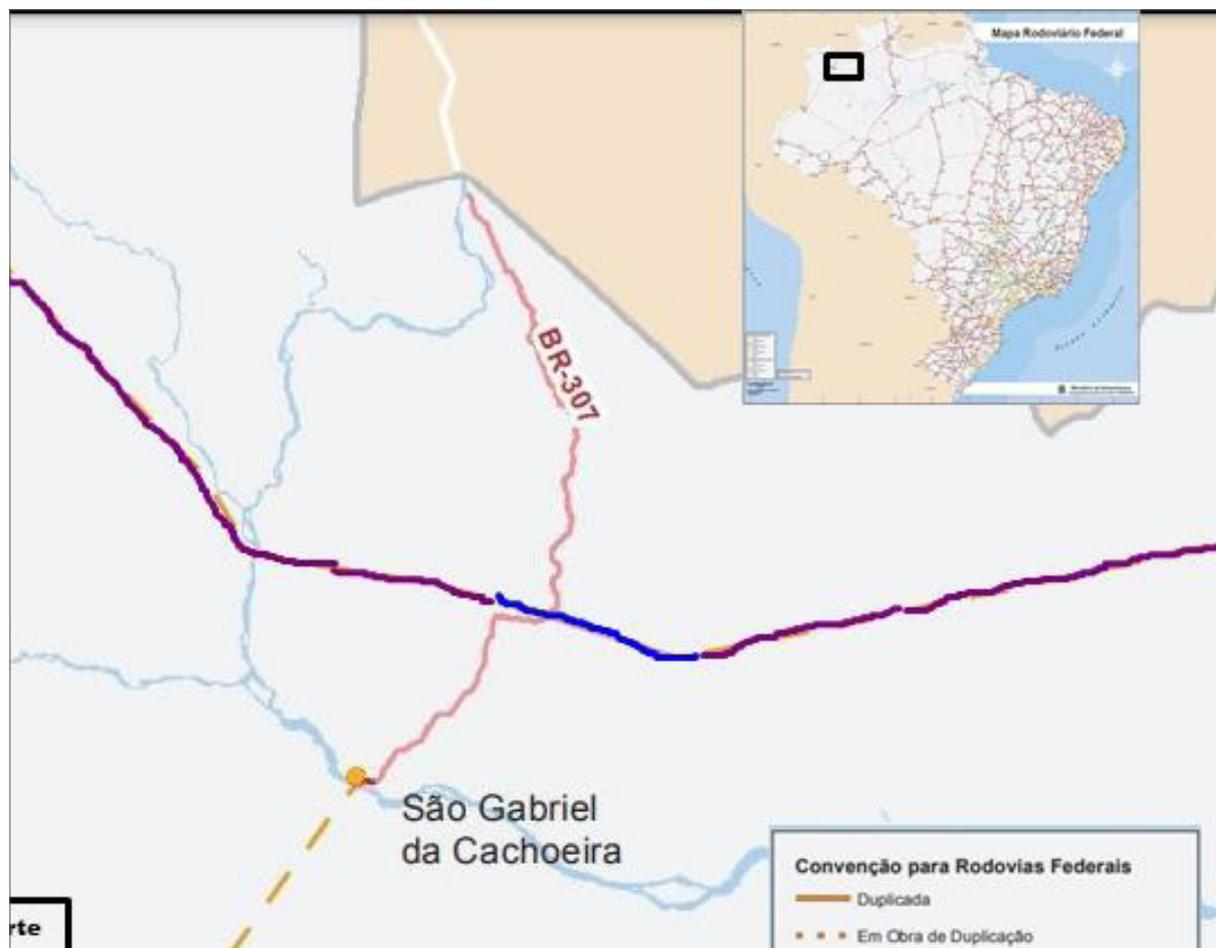


162

Fonte: Ministério da Infraestrutura.



Mapa 4 - Trecho no Estado do Amazonas



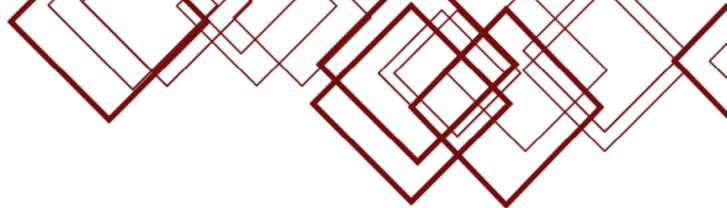
163

Fonte: Ministério da Infraestrutura.

Durante o governo do general Emílio Garrastazu Médici, o discurso de integração foi reforçado por outro argumento muito utilizado posteriormente, que é a necessidade de utilizar o solo amazônico para expandir áreas para agropecuária. Podemos ver por números de um boletim resultante de pesquisa, que em duas décadas e meia o aumento das áreas de pastagem foi de 46,16%, isso contando entre os anos de 1970 a 1995. O boletim organizado por Judson Ferreira Valentim (2002) traz informações sobre os hectares de terra no Acre, que tiveram um salto de 63.356 hectares de área de pastagem em 1970 para 614.214 hectares em 1995.

A década de 1970 teve a maior abertura de áreas de pastagem até então, isso muito se deu pela influência do governo, gerando expectativa econômica, não só para trabalhadores, mas também para grandes latifundiários. Os discursos estavam presentes e tinham a importante missão de, segundo o livro de Andreazza (1972), desenvolver na região cidades que viriam a tornar lugares para moradias.

Com isso o sonho pensado para as rodovias como a Perimetral Norte era também de criar oportunidades de crescimento econômico nacional, por isso houve o trabalho conjunto entre vários órgãos, como Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), o Centro de Planejamento Rodoviário da Amazônia (CEPRAM) e a SUDAM. Esses órgãos atuavam em parceria com a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) como os principais encarregados de planejar, estudar e executar, por meio também de terceiros, as obras na rodovia Perimetral Norte.



Por mais que a região fosse entendida como um grande vazio demográfico, as disputas por espaço aconteceram e acontecem até hoje. Nas décadas de 1970 e 1980 eram comuns confrontos com os povos tradicionais (BRUCE, 1996) e nos dias de hoje temos ainda conflitos com madeireiros e povos indígenas, devido a invasão de seus territórios, com o objetivo de explorar madeira. Segundo o site Amazônia Notícia e Informação, a região Norte concentrou 85% dos conflitos de terras em 2016. Em 2017, o povo Yanomami registrou conflitos em 9,6 milhões de hectares por conta de garimpos ilegais que invadiram seus territórios. Com isso, não podemos esquecer que essas transformações trouxeram o surgimento e aumento de cidades no meio da Amazônia. Um exemplo disso é a cidade de Caracarái-RR, que seria ponto estratégico para a Perimetral Norte, e que sentiu os primeiros pingos de suposta urbanização efetiva durante a década de 70. Cabe destacar ainda que a rodovia também provocou fortes impactos ambientais que prejudicaram a fauna e flora, bem como a vida das populações da região.

A Perimetral Norte foi uma obra com os objetivos abrangentes, assim como a Transamazônica, e ainda mais arriscada, segundo fontes. Estimou-se que a Perimetral Norte teria em média uma extensão de 4.004 km (JORNAL DO COMÉRCIO, 1972, p. 3), para atravessar quatro estados na parte setentrional do Brasil, com seu começo na cidade de Macapá, no Amapá, aproveitando o que a mineradora Indústria e Comércio de Minérios S/A (ICOMI) já tinha aberto – 100 km para exploração do manganês. Seguindo o planejamento na cidade Caracarái em Roraima a rodovia iria fazer ligação com a BR-174 que chegaria à Venezuela, seguida da BR-174 em Roraima, para então chegar à Colômbia, a Rodovia Perimetral Norte nascia para ser um projeto quase tão grande quanto a BR-230, conhecida como Transamazônica. Porém, para ser tão grande precisava também de um planejamento bem arrojado.

A estrada das oportunidades?

O CEPRAM e a Levantamentos Aerofotogramétricos S.A. (LASA) fizeram um estudo detalhado sobre as áreas por onde a rodovia passaria. Essas áreas, muitas vezes, eram apenas conhecidas no papel, pelo mapa, mas acreditava-se que poderiam passar próximo ou mesmo atravessar territórios de povos indígenas. Para Becker (1988) o território é o espaço no qual o humano tem a apropriação de fato, onde a prática social acontece, por isso na Amazônia é problemático pensar projetos que atravessam apenas florestas “desconhecidas”, partindo do pressuposto do vazio demográfico, ignorando as populações da região, de forma a provocar conflitos.

O ministro Mario Andreazza afirmou em seu discurso em 1971 em Porto Velho (ANDREAZZA, 1972, p. 323) que a Amazônia é um “vasto mundo primitivo” a ser “racionalmente” explorado. Essa suposta racionalização de exploração teve duração de quase três anos, entre estudos e planejamentos. O dinheiro aplicado parecia sem fim, pois era uma forma de afirmar que a economia brasileira caminhava a passos largos. Como afirmam Simone Azevedo e Marta Barcellos, foi em 1974 que a crise do petróleo começou a ser sentida e prejudicar vários países, entre eles o Brasil (2011), principalmente no mercado externo, de modo que as taxas de crescimento começaram a diminuir entre 1974 a 1979. Delfim Neto que ocupou diversos cargos durante os governos dos generais e foi ministro da Fazenda entre 1967 e 1974, defendeu que o grande culpado pela crise econômica foi o general-presidente Ernesto Geisel, por sua resistência em abrir para a exploração de petróleo às empresas privadas (FRAGA, 2014).



Mas ainda no começo da década de 1970, os investimentos em rodovias eram astronômicos, por isso, junto com a rodovia Perimetral Norte vinham os empregos de construtores, de ajudantes, gerados após crescimento das cidades e vilarejos. Para o governo as obras tinham que acontecer com a ajuda de todos. Na Perimetral Norte o estímulo econômico vivenciado pelo governo e pela população na década de 1970 foi sentido de forma clara com as construções passando a ideia não só de progresso (BRESSER-PEREIRA, 2014), mas também de poder e conquista sob a ideologia do patriotismo.

O Programa de Integração Nacional (PIN) tinha a missão de estimular a migração para essas áreas por onde as rodovias passariam e a Perimetral Norte fez parte desse processo. Sobre o Decreto n. 1.106, de 16 de junho de 1970, que cria o PIN, publicado no Diário Nacional em 9 de julho de 1970, tendo como ponto importante a alteração do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais. Esse decreto favorece as comissões de economia, de orçamento e de finanças.

Essas manobras do governo que visavam possibilitar arrecadar e construir os grandes projetos na Amazônia, foram também uma forma de estimular a economia. Ainda que pudessem ser altas as vozes e pronunciamentos a favor da Perimetral Norte, era possível também encontrar discursos contrários ou ainda de alerta para o grande risco de investimento, por se tratar de uma obra muito arriscada.

Imprensa e grandes projetos na Amazônia

165

Nelson Werneck Sodré em *a História da imprensa no Brasil* (1999) argumenta que o papel da imprensa é condicionado também a sua liberdade, e está em constante luta, mas ele não tira a importância do papel dos seus proprietários nas edições no Brasil que interferem nas notícias veiculadas.

Em matéria de 31 de outubro de 1972 no *Jornal do Comércio*, do estado do Amazonas com o título Médici anuncia a Perimetral Norte (1972, p. 7), é noticiado que, após estudos e reuniões, o Presidente Médici anunciava enfim a construção da Perimetral Norte em definitivo. Com uma extensão inicial de 3.300 km (JORNAL DO COMÉRCIO, 1972, p. 7) e posteriormente outras fontes dariam 2.480 km (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1973, p. 3). Essas estimativas eram também de outra fonte que estimava a construção de até 4.004 km (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1970, p. 1), segundo o jornal, Médici baixou decreto-lei elevando para Cr\$ 2.800.000.000.00 o investimento no Programa de Integração Nacional. A imagem abaixo mostra que esse valor seria hoje equivalente a R\$ 12.576.949.228,56.

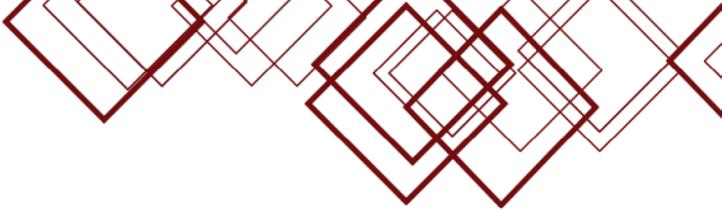


Imagem 2 - Tabela disponível pelo Banco Central

Resultado da Correção pelo IGP-DI (FGV)	
Dados básicos da correção pelo IGP-DI (FGV)	
Dados informados	
Data inicial	08/1972
Data final	01/2020
Valor nominal	Cr\$ 2.800.000.000,00 (CRUZEIRO)
Dados calculados	
Índice de correção no período	12.352.360.849.480,89531450
Valor percentual correspondente	1.235.236.084.947.989,531450 %
Valor corrigido na data final	R\$ 12.576.949.228,56 (REAL)

Fonte: Banco Central do Brasil (2020).

Todo esse investimento pretendia explorar e ocupar a Amazônia, somando a Perimetral-Norte a outras grandes obras que também ocorriam por todo Brasil, como afirma Médici:

Essa nova via de penetração que começa no Atlântico em Macapá, correrá numa extensão de três mil e trezentos quilômetros paralelamente às fronteiras norte e noroeste do Brasil, até Cruzeiro do Sul, no Acre, depois de cortar todos os afluentes setentrionais do Amazonas e transpor o próprio Solimões, na altura de Benjamin Constant (Jornal do Comércio, 1972, p. 6).

Algumas matérias estão cheias de discursos no qual tentam legitimar tal investimento astronômico, ainda na mesma página está o discurso completo de Médici e o que nos chama a atenção é o uso de expressões como “ordem revolucionária instaurada em 1964”, “bem-estar da família brasileira” carregadas do peso ideológico, ao passo que em outros momentos ele crítica o que chama de "Vícios que poluíam nossa atmosfera política" para se remeter a governos antes de 1964, nos quais, segundo ele, se “desrespeitar a nação, a decência e a responsabilidade pública”.

Dessa forma, a rodovia aparece em seu discurso como um componente que comprova significativamente a “responsabilidade patriótica” dos governos militares. Contudo, a construção da Perimetral Norte, era um desafio que o governo estava impondo, ainda mais porque além de matas fechadas e terrenos desconhecidos atravessaria áreas alagadas, conhecidas como várzeas e provocaria grandes impactos socioambientais.

Em 2 de novembro de 1972, saía na imprensa do Amazonas o pronunciamento feito por Mário Andreazza sobre a decisão de efetivamente começar a construir a Perimetral Norte, e entre um dos principais objetivos está o “desbravamento do pouco conhecido” (JORNAL DO COMÉRCIO, 1972, p. 7) setentrional brasileiro. Este, que pode ser entendido como a área ao norte do Amazonas, que segundo estudos feitos pelo governo, tinha uma área de 1.300.000 km² aproximadamente, com população de 400 mil habitantes aproximadamente, fazendo com que a densidade demográfica fosse considerada baixa, em torno de 3 km² para cada habitante. A área setentrional era estimada com 15% de todo território nacional, mas que continha apenas 0,7% da população nacional.

O planejamento da Perimetral Norte foi dividido em duas etapas de construção: o primeiro trecho da Perimetral Norte iria de Macapá até Mitú na fronteira com a Colômbia, com a extensão



de aproximadamente 2.090 km (este seria sem dúvida o maior trecho e o mais desafiador); o segundo trecho iria de Cruzeiro do Sul até Cucuí, na fronteira com a Venezuela.

Depois dos estudos, o Governo Federal partiria agora para outro plano: divulgar a Perimetral Norte, assim como fizera com a Transamazônica (STEINBRENNER, 2017, p. 4). Foi disponibilizado um orçamento com valores elevados para viabilizar o desenvolvimento da agropecuária na Amazônia para beneficiar apenas 0,7% da população. O então Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, defendeu o empreendimento, enfatizando que seria fundamental para viabilizar a integração do território nacional:

Estamos convencidos de que a decisão do Presidente Médici, autorizando o início dos serviços de construção da Perimetral Norte, no próximo exercício e, o seu prosseguimento de forma indicada, constituirá outro marco histórico no esforço sem precedentes ora desenvolvidos por seu governo, no sentido da integração de regiões do País – secularmente isoladas – ao convívio nacional e da expansão de nossas fronteiras econômicas, em fiel cumprimento superiores desígnios da Revolução Brasileira e profunda identificação dos supremos interesses da nação (JORNAL DO COMÉRCIO, 1972, p. 7).

Segundo Steinbranner (2017), os discursos de agentes do governo funcionavam muitas vezes como elementos importantes para tirar o foco da população dos problemas sociais que o país atravessava. A autora considera que utilizando o rádio para atingir uma parcela elevada da população, a propaganda oficial, os discursos e os programas de governo eram muitas vezes mostrados a partir da ótica da ditadura. No discurso de Mario Andreazza há uma manifesta busca por legitimação da ditadura a partir de suas obras, para alcançar popularidade ao mesmo tempo em que reprimia as vozes opositoras.

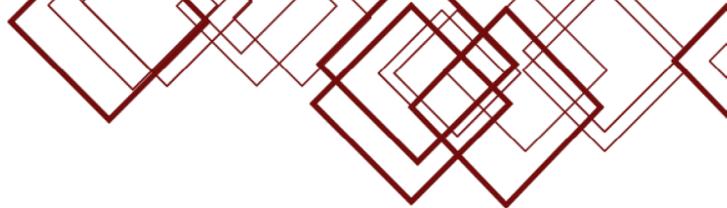
Considerações finais

Durante o planejamento da construção da rodovia podemos perceber que a imprensa tem papel fundamental para informar e divulgar o objetivo de colonização, a partir de veículos como jornais, revistas, canais de televisão, que muitas vezes se transformam na própria ideia que outras regiões do país, poderiam construir sobre empreendimentos na Amazônia.

Os anúncios de um futuro desenvolvimento se aliam também ao discurso do “milagre econômico” (CORDEIRO, 2009), vivenciado pelo Brasil nesse período e podemos acompanhar isso não somente pelos discursos oficiais como na imprensa. Na imprensa isso podia ser percebido como um momento de progresso nacional onde as grandes obras e a modernização pudessem ser contínuas, indo num movimento do Sudeste para o Nordeste e do Nordeste chegando até o Norte.

Conforme o deputado Nina Ribeiro (Arena-Guanabara), em 1972, parte do mundo passava por recessão econômica, como Japão e a Alemanha. Para o deputado o ideário, principalmente, do governo do 3º general Médici, proporcionou grande crescimento e entusiasmo, com grandes obras, como a Perimetral Norte, e projetos como o programa de Vias Especiais (PROGRESS), a execução do programa Corredores de Exportação e o Programa de Apoio à Indústria Básica do Nordeste, para Nina Ribeiro o governo chegaria por meio desses planejamentos a um milagre econômico que estava gerando não só empregos como o progresso do Brasil como um todo (JORNAL DO COMÉRCIO, 1972, p. 3).

Isso nos permite compreender que junto ao governo militar parte dos deputados, assim como outros e não somente, Nina Ribeiro apoiava e acreditava na política de “progresso” e



“milagre econômico” que foi se criando. Veloso *et al.* (2008, p. 231) mostram outra face por trás do “milagre econômico”, atribuindo este efeito de “milagre” às reformas defasadas no Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), que acelerou o endividamento externo brasileiro, afetando seriamente a economia do país nos anos seguintes ao governo de Médici (VELOSO, 2008, p. 243).

Para Carlos Fico (1997) quando o Brasil chega aos anos 1950 e 1960, a construção incessante de uma “brasilidade” é notável, por isso durante os governos militares há uma busca por uma identidade, sob a visão de um país “generoso e ordeiro”. Reis (2005) considera que a Ditadura por si só não aconteceria ou não se manteria por tanto tempo se não tivesse apoio de uma parte considerável da sociedade.

A expectativa e o entusiasmo eram encontrados também nas falas de deputados alinhados à ditadura, como na fala do deputado Zacharias Seleme (Arena-PR) publicada no Jornal do Comércio de 21 de janeiro de 1973, que via a ocupação da Amazônia por meio das rodovias como algo proveitoso. Para ele, na região havia abundância de áreas férteis para agricultura que coroariam o êxito de obras como a Transamazônica e a Perimetral Norte. Essa crença na exploração das terras amazônicas e ao mesmo tempo a ocupação é o que torna o discurso tão atraente para a população e alguns setores da sociedade que viam no empreendimento a possibilidade de vir a obter vultosos ganhos facilitados pelo governo.

Assim, a Perimetral Norte movimentou os debates nacionais e pautou diversos discursos de políticos e notícias na imprensa em torno da ocupação, exploração e integração da Amazônia, sem que, todavia, suas populações fossem trazidas para o centro da cena, uma vez que eram ignoradas ou colocadas em segundo plano, o que abriu caminho para futuros impactos socioambientais na região, provocados pelos empreendimentos.

Portanto, pode-se compreender ao fim deste artigo que a Rodovia BR-210 foi mais do que apenas uma tentativa desenvolvimentista para a Amazônia, acabou se tornando, além de um grande entrave, um projeto de fracasso do governo militar, haja vista os movimentos de resistências locais dos povos tradicionais que, de certa forma, lutaram contra os desrespeitos causados pela sua tentativa de construção. O desacordo entre planejamento e realidade foi um dos principais fatores para a não efetivação dessa rodovia por completo, não levaram em conta fatores sociais, econômicos e biomas – além dos inicialmente planejados –, todavia, mesmo com parte da obra construída os impactos foram sentidos desde a década de 1970.

Referências

ANDREAZZA, M. D. *Perspectivas para os transportes*. Rio de Janeiro: S.D.M.T., 1972.

ANDREAZZA, M. D. *Perspectivas para os transportes*. v. 2. Rio de Janeiro: S.D.M.T., 1974.

ANDREAZZA, M. D. *Sistema Viário da Amazônia*. Rio de Janeiro: Gráfica DNER, 1973.

AQUINO, M. A. *Censura, Imprensa, Estado Autoritário (1968-1978): o exercício cotidiano da dominação e da resistência*. O Estado de São Paulo e Movimento. 1. ed. Bauru: Editora da Universidade do Sagrado Coração, 1999.



BATISTA, I. M. B. da. O 1o Plano Quinquenal de Desenvolvimento da Sudam (1967-1971) e o desflorestamento na Amazônia. *Jamaxi*, Rio Branco, v. 4, n. 2, p. 69-87. UFAC, 2021.

BECKER, B. K. A geografia e o resgate da geopolítica. *Revista Brasileira de Geografia: Reflexões sobre a Geografia*, v. 50, n. especial, t. 2, p. 99-126, 1988.

BECKER, B. K. *Amazônia*. 6. ed. São Paulo: Ática, 1998.

BECKER, B. K. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? *Parcerias Estratégicas*, n. 12, p. 135-159, set. 2001.

BRAGA, M. M. M.; MARTINS DE SOUZA, C. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. *Territórios e fronteiras*, Cuiabá, v. 12, n. 1, p. 172-191. UFMT, 2019.

BRESSER-PEREIRA, L. C. *Desenvolvimento, progresso e crescimento econômico*. São Paulo: Lua Nova, 2014.

BURKE, P. *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

169

CORDEIRO, J. M. Anos de chumbo ou anos de ouro? A memória social sobre o governo Médici. *Estudos históricos*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, p. 85-104, jan./jun. 2009.

FICO, C. *Como eles agiam: os subterrâneos da ditadura militar*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

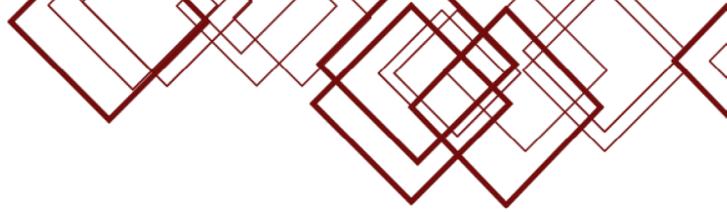
FICO, C. *Reinventando o otimismo ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

LUCA, T. R. de. Fontes impressas. 2. ed. In: PINSKY, C. B. (org.) *Fontes Históricas* [reimp.] São Paulo: Contexto, 2008.

MARTINS DE SOUZA, C. A região dos desejos e das aventuras: diálogos sobre grandes projetos de integração e desenvolvimento na Amazônia nos séculos XIX e XX. *Chapecó: Caderno do CEOM*, v. 31, n. 48, p. 274-291, jun. 2018.

MARTINS DE SOUZA, C. Ditadura, grandes projetos e colonização no cotidiano da Transamazônica. *Revista Contemporânea: Dossiê 1964 -2014*, v. 1, n. 5, p. 1-19, 2014.

MENDES, F. J. C. *et al.* Memórias de Migração na Amazônia: um estudo a partir das narrativas orais dos sujeitos no território da Transxingu. *Território, migração e diversidade*, v. 31, n. 49, p. 72-82, 2018.



PAULINO, E. T. *Geografia e controle território: saber estratégico para quem?*, Londrina, v. 9, n. 1, p. 61-66. Geografia, 2000.

REIS, D. A. *Ditadura militar, esquerdas e sociedade*. 3. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

REIS, J. C. *Escola dos Annales: a inovação em História*. São Paulo: Paz e Terra. 2000

RENHA, C. E. A política desenvolvimentista para a Amazônia: implementação, objetivos e o revés da SPVEA (1953-1966). *Saeculum: Revista de História*, v. 40, n. 40, p. 85-107, 6 jul. 2019.

SKIDMORE, T. *Brasil: de Castelo a Tancredo (1964-1985)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

STEINBRENNER, R. Comunicação e luta por reconhecimento: traços da história dos movimentos sociais da Transamazônica. *Anais... 40º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação*. Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. Curitiba: Intercom. 2017.

VELOSO, F. A. *et al.* Determinantes do “milagre” econômico brasileiro (1968-1973): uma análise empírica. *RBE*, Rio de Janeiro, v. 62, n. 2, p. 221-246, abr./jun. 2008.

Recebido em: 16/02/2022. • Aprovado em: 21/07/2023