

A Geopolítica Rodoviária na Amazônia: BR-163 / Santarém-Cuiabá

*Thiago Oliveira Neto*¹

*Ricardo José Batista Nogueira*²

Resumo

Este artigo busca realizar algumas abordagens sobre a rodovia BR-163, construída durante o governo militar com o intuito de estabelecer acesso ao interior da Amazônia, possibilitando o fluxo de pessoas e de cargas. Porém este eixo, ao passar das décadas, assumiu outras características em decorrência da colonização e do agronegócio, resultando e comprovando sua relevância ao país, sendo colocado como prioridade das ações do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC1 e PAC2, referente à pavimentação da totalidade desta rodovia entre o segmento Cuiabá (Mato Grosso) - Santarém (Pará), consolidando a integração e o fluxo material e imaterial rumo à Bacia Amazônica.

Palavras chave: BR-163, Amazônia, Rodovias de Integração.

Resumen

Este artículo trata de realizar algunas aproximaciones en la carretera BR-163, construido durante el gobierno militar con el fin de establecer el acceso al núcleo de Amazon, lo que permite el flujo de personas y mercancías. Pero este eje que pasa décadas, tomó otras características, como resultado de la colonización y la agroindustria, lo que resulta y demostrando su importancia para el país, y se da prioridad de las acciones de la Programa de Aceleração do Crescimento - PAC1 y PAC2, en la pavimentación de toda esta carretera entre la ciudad de Cuiabá (Mato Grosso) y la ciudad de Santarém (Pará), la consolidación y la integración de la materia y el flujo inmaterial hacia la Cuenca del Amazonas.

Palabras clave: BR-163, Amazon, Integration Roads.

Introdução

Durante o século XX, diversas ações protagonizadas pelo Estado brasileiro resultaram na construção de extensas rodovias pelo interior do território, na busca de constituir uma rede rodoviária capaz de promover a comunicação e a circulação material e imaterial dentro do país.

¹ Graduado em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas – UFAM.

² Professor Associado II, do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas - UFAM, docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da mesma universidade, Doutor em Geografia pela USP.

Uma parte da Amazônia foi entrecortada pelos eixos rodoviários projetados e parcialmente implementados durante o regime militar, com o objetivo de possibilitar acesso à áreas anteriormente desconectadas por via terrestre dos centros dinâmicos do país. As rodovias à época seriam um instrumento primordial para efetivar o processo de vivificação e vertebração do território.

Durante os anos de 1970 e 1976 foi estabelecida a ligação rodoviária entre as cidades de Cuiabá (MT) e Santarém (PA), como parte do Programa de Integração Nacional (PIN), elaborada com o objetivo geopolítico de integração regional associada ao binômio segurança e desenvolvimento.

Porém, como esse segmento não foi pavimentado, imediatamente após o término das obras rodoviárias, o aparecimento de atoleiros e outros obstáculos foi evidente, ocasionando dificuldades ao fluxo de veículos automotores e comprometendo o escoamento de riquezas e a mobilidade de tropas (este eixo passa próximo a uma relevante base militar) e de pessoas pelo território.

O propósito de integração e comunicação efetivado pela rodovia BR-163 ocorreu em paralelo ao propósito de povoar essa fração do território, e com o passar do tempo, esse eixo rodoviário assumiu outras características, que resultam na atualidade numa pressão da sociedade amazonense em prol da conclusão da pavimentação do modal no estado do Pará. Neste sentido, o texto apresenta os motivos geopolíticos que acarretaram a construção da rodovia entre as cidades de Santarém e Cuiabá, resgatando ainda a história de sua construção. Ao final, tece algumas considerações sobre a pavimentação do trecho referido, correspondente ao processo de consolidação de diversos projetos governamentais e estratégicos ao Estado brasileiro.

A integração territorial por intermédio das rodovias: “a selva asfaltada”

As vias de comunicação permitem simultaneamente o fluxo de pessoas e mercadorias pelo território, e por isso são vistas como elementos capazes de unir diferentes partes de um território, integrando cidades, povoados, fazendas e povos.

Esse objeto geográfico representado pelas vias de transporte abarca diferentes ações e interesses. No caso específico da BR-163, no percurso Cuiabá-Santarém, o propósito inicial de sua construção estava intrinsecamente calcado em princípios geopolíticos.

Nesse sentido, destaca-se que “a estrada é considerada obra principal do estado, criada para fins políticos e segurança” (CARVALHO, CASTRO, 2009, p. 385), capaz de servir de base para a consolidação de outros projetos estratégicos.

Na ressalva de Costa (1999), as políticas territoriais do Brasil são explicitamente integracionistas, inclusive englobando países fronteiriços. O autor destaca a relevância da circulação para o Estado Nacional a partir de três prerrogativas apoiadas em Camille Vallaux, quais sejam: a circulação assume o caráter de coesão interna e de defesa da integridade territorial; permite a projeção externa do Estado; e por final, garante a infraestrutura de meios de transporte para bens, pessoas e informação.

Neste aspecto, os meios que promovem a comunicação e circulação são indispensáveis para manter as relações de domínio e de coesão interna e externa do território. O Estado que consegue vertebrar e estabelecer redes de comunicação consegue dominar a base física para a sua existência.

Conforme Moodie (1965, pp. 115-139), *“a circulação é um dos meios mais importantes pelos quais a sociedade mundial funciona como uma empresa em atividade, de modo que todo obstáculo ao seu bom funcionamento deve ser removido.”*

O Estado brasileiro manteve elevados investimentos no âmbito da circulação no território pautado num ideal de integração que dominou o discurso estatal, que exaltava o apoio incondicional às obras rodoviárias. Assim, o rodoviarismo foi amplamente implementado na segunda metade do século XX, com apoio de órgãos estratégicos como o Ministério dos Transportes e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER)³, e dos geopolíticos militares brasileiros.

Um desses geopolíticos foi o General Golbery do Couto e Silva, responsável por fundamentar as concepções de Segurança Nacional, buscando resguardar a base da existência do Estado por meio de um plano geopolítico que se aplicaria em todo o território, visando proteger e ocupar os ecúmenos. Assim, a estratégia nacional consistia em dois aspectos: a integração e a valorização espacial, ambas

³ O Ministério dos Transportes (M) ficou sob a administração do Mario David Andreazza entre 1967 até 1974, prosseguido por Dirceu Araújo Nogueira (1974-1979); enquanto o DNER ficou sobre gestão do engenheiro Eliseu Resende (1967-1974), que assumiu o MT entre 1979 e 1982. Deve se observar que os dois primeiros eram militares.

atreladas ao expansionismo para o interior do território efetivando a ocupação e o desenvolvimento econômico (MIYAMOTO, 1995).

Para o geopolítico General Carlos de Meira de Mattos, a vertebração do território buscava alcançar um processo de integração dos “espaços vazios”, sendo um dos lemas das políticas brasileiras desenvolvidas ao longo da metade do século XX. Para ele, éramos ainda “*um país grande e vazio*”, ou seja, um país com dimensões continentais e sem um sistema viário que interligasse as diversas regiões e seus “vazios demográficos”. Para equilibrar a demografia no Brasil e interligar as diversas partes do território, foram utilizadas como ferramentas as rodovias, consideradas naquele momento como capazes de solucionar “*os homens sem-terra no Nordeste e a terra sem homens na Amazônia*”:

A primeira observação que salta aos olhos é a da precariedade da articulação continental com nossos vizinhos, particularmente nas partes norte e noroeste onde essas fronteiras são mais extensas e despovoadas; em suma a precariedade de articulação terrestre com os nossos vizinhos amazônicos (MATTOS, 1977, p. 90).

Assim, nasce o projeto de rodovias amazônicas visando interligar o planalto central brasileiro à *área geopolítica de manobra central*, interligando cidades como: Belém, Brasília, Cuiabá, Porto Velho, Manaus e Boa Vista (MATTOS, 1977). Sem dúvida, à época, uma das preocupações do Estado Nacional era vertebrar o território com uma rede rodoviária que promovesse a circulação no interior do território e nas fronteiras, esta última considerada como *área de segurança nacional*.

As rodovias são objetos geográficos na forma de eixo ou rede, e estão cercadas de intencionalidades e discursos. Esses discursos se modificam no decorrer das obras de construção da rodovia BR-163, sobretudo no que se refere à integração e ao povoamento.

Na busca de estruturar diversas rodovias na porção setentrional do Brasil foi utilizado como instrumento o Programa de Integração Nacional (PIN), criado por decreto-lei de 1970⁴, com uma dotação de recursos no valor de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros) para financiar o plano de obras relacionado à infraestrutura, tendo investimentos governamentais e de bancos

⁴ DECRETO-LEI Nº 1.106, de 16 DE JUNHO DE 1970. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm> Acesso em: 08/10/2014.

estrangeiros ⁵ . Na sua primeira etapa, foram construídas as rodovias Transamazônica (BR-230) e Santarém-Cuiabá (BR-163). Com o término destas, iniciou-se um processo de colonização de suas respectivas margens, numa faixa de terra de até 10 quilômetros.

No ano de 1970, quando foram divulgados esses planos rodoviários do PIN, algumas autoridades sustentaram discursos referentes às novas obras, tal como o ministro Costa Cavalcanti, apontando que: “[é] uma outra artéria pela qual circulará um novo sangue, que vai proporcionar a realização de todos os objetivos de integração da Amazônia com o resto do País”. Destacando a importância da rodovia Cuiabá-Santarém para os estados que situam no centro geográfico do Brasil; o ministro Delfim Netto salientou que a rodovia ia “empurrar para o verdadeiro lugar nossas fronteiras”⁶.

A concepção de vivificar fronteiras foi sendo um argumento bastante utilizado pelo Estado brasileiro desde Vargas, e em destaque no governo militar, que almejavam garantir a segurança das fronteiras no Norte. O fundamento desta visão remete ao geógrafo francês Camille Vallaux, quando em 1914 destaca que as fronteiras podiam ser definidas a partir basicamente da densidade de povoamento e das relações de intercâmbio (NOGUEIRA, 2007).

Enfim, as obras de construção da rodovia entre Mato Grosso e Pará, iniciaram no dia 3 de setembro de 1970, e a inauguração ocorreu em 20 de outubro de 1976, somando-se 2239 dias de obras, conforme sequência na figura a seguir.

⁵ O esquema financeiro montado a partir de 1968 para a execução deste programa rodoviário foi calcado, principalmente: a) no aumento de recursos do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos; b) na criação de novos recursos como a Taxa Rodoviária Única, o Imposto sobre Transporte de Passageiros; c) numa política de endividamento interno e externo através da participação do Banco Mundial, do Banco Interamericano, de bancos particulares e diversos fornecedores estrangeiros (PEREIRA, 1974, p. 163).

⁶ *O Estado de São Paulo*, 1 de julho de 1970 p. 32 Rodovia vai dar paz social ao NE.

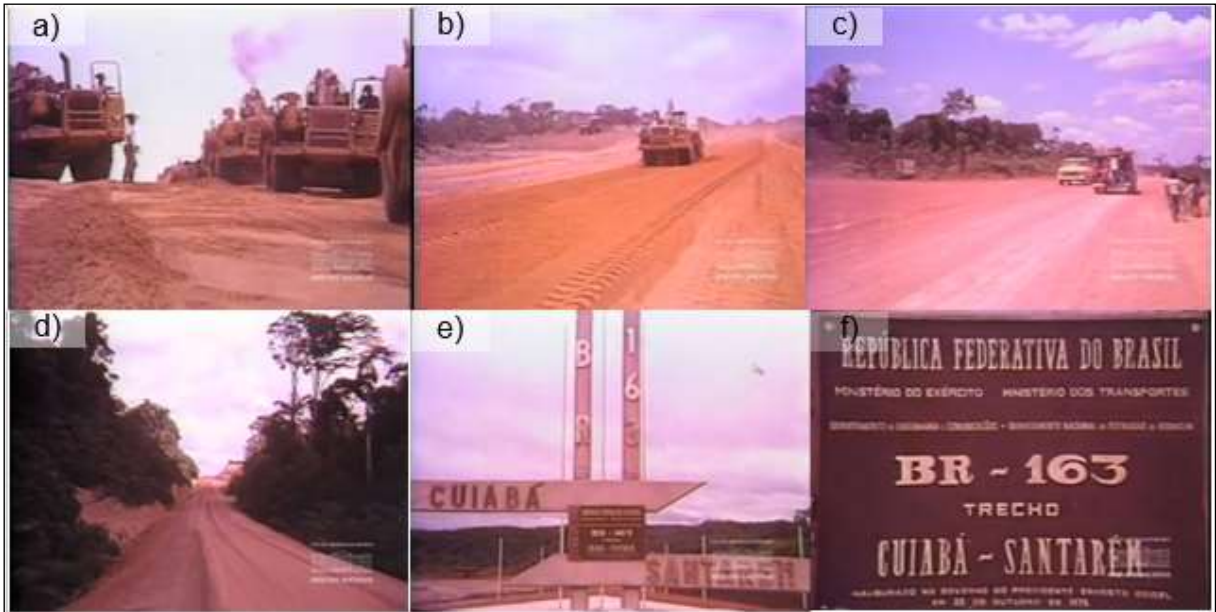


Figura 1. Obras de construção de construção da rodovia BR-163: a) e b) obras de terraplanagem; c) entroncamento da rodovia Transamazônica com a BR-163; d) trecho concluído da BR-163; e) marco simbólico onde ocorreu a inauguração; f) placa descerrada pelo Presidente Gêiser em 20 de outubro de 1976.

Fonte: arquivo em vídeo, Brasil Hoje n. 176 (1976). Disponível em <<http://zappiens.br:80/videos/cgiBq99EyMg1AIIQxY0rCNeasp16W8Bho4l8FAz5fJ0WTc.FLV>>

Muitas foram as dificuldades que o 1º e 2º Batalhões Rodoviários (Santa Catarina e Rio Grande do Sul) tiveram no decorrer das obras na Amazônia, destacando-se a logística de estrutura para o prosseguimento das obras, que se baseava no transporte de máquinas e demais equipamentos deslocados do Centro-Sul em aviões da Força Aérea Brasileira – FAB. O único ponto de apoio era o Campo de Prova Brigadeiro Velloso – CPBV, situado na Serra do Cachimbo, “onde desciam os Búfalos e Hercules com o pessoal e material das turmas de topografia e desmatamento”, na busca que concretizar a ligação rodoviária da porção central do Brasil a Bacia Amazônica (ESTADO DE SP, 20/10/1976, p. 10). Deve-se destacar que a abertura do trecho rodoviário entre as cidades de Cuiabá e Santarém foi realizada pelo Exército através dos batalhões de engenharia e construção (BEC).

Consolidar e propiciar uma logística calcada no modal rodoviário na Amazônia demandou a existência de uma outra logística no início das obras, como o transporte do maquinário pelos rios (ver figura 2) e assistência a partir de pistas de pouso para aeronaves.



Figura 2. Transporte de *Bulldozer* do 9º BEC em uma balsa.

Fonte: Disponível em: <<http://www.rdnnews.com.br/materias-especiais/rotas-e-percalcos/criada-no-regime-militar-br-163-e-corredor-do-desenvolvimento-de-mt/52530>>

A Cuiabá-Santarém, considerada como estrada de 1ª classe que, embora revestida apenas de cascalho, teve custo 700 milhões de cruzeiros⁷. A rodovia foi considerada projeto prioritário do PIN, conforme destaca o ministro dos transportes Dirceu Nogueira:

A estrada Cuiabá-Santarém, projeto prioritário do Programa de Integração Nacional, passa a se constituir em altamente valioso instrumento de ocupação de novos territórios e de interligação das regiões Amazônicas e Centro-Oeste, devendo desempenhar papel de suma relevância no povoamento de áreas extremamente favoráveis e no desenvolvimento de projetos profundamente significativos, tanto na agropecuária, quanto na mineração” ressaltou, em seu discurso o ministro [transportes] Dirceu Nogueira. (*O ESTADO DE SÃO PAULO*, 21/10/1976, p. 22).

O propósito inicial da rodovia BR-163 era de interligar o Centro-Sul do Brasil até a fronteira com o Suriname e, posteriormente, até sua capital Paramaribo, constituindo não apenas como uma integração territorial do Brasil, mas dos países limítrofes. Assim, possibilitando o escoamento pelo modal rodoviário da produção da porção central da América do Sul em direção ao porto situado no Suriname. Nesse caso, o Estado brasileiro passou a constituir um projeto rodoviário articulado com a Perimetral Norte (BR-210), onde existiria um prolongamento da rodovia Cuiabá-Santarém até a base de Tiriós:

ALENQUER-SURINAME: A estrada que ligará Alenquer ao Suriname, tida como prolongamento da Santarém-Cuiabá, com 600 quilômetros de

⁷ *O Estado de São Paulo*, 20/10/1976, p. 10.

extensão, será construída pelo 8º BEC, sediado em Santarém. [Essa estrada] (...) interceptar a Perimetral a 250 quilômetros de Alenquer. Em seguida, atravessa, bem ao centro, o recentemente extinto Parque Nacional do Tumucumaque, vence as cachoeiras do Maicuru e passa bem próximo das localidades de Tiryós, Base das Canoas e Maloca Velha, habitada por aproximadamente 500 índios, para atingir, finalmente, a fronteira com o Suriname, após o que seu destino ainda é incerto e não sabido (*FOLHA DE SÃO PAULO*, 27/07/73, p. 10).

Esta extensão, porém, foi apenas projetada e teve as obras suspensas em 1977, com o abandono do projeto Grande Perimetral Norte (GPN), já que esse prolongamento da BR-163 perpassava a rodovia BR-210, sendo construído somente um varadouro de aproximadamente 200 quilômetros, não interligando nenhuma cidade ou vila.

A implantação do modal rodoviário ocorreu em decorrência de sua plasticidade, que tendia a quebrar os isolamentos regionais, sabendo-se que o caminhão foi e continua sendo um elemento fundamental para a logística do transporte de cargas. A partir do uso de caminhões, as dispersas fazendas de soja e gado das áreas produtoras do Centro-Oeste se tornou realidade em direção às cidades e portos de Santarém (PA), Miritituba (PA), Santos (SP) e Paranaguá (PR). Em direção ao rio Amazonas, encontra-se uma rodovia em fase de pavimentação, porém os trechos sem capa asfáltica, ocasionado contratempos aos moradores, transportadores de cargas e passageiros (ver figura 3).



Figura 3. Condições adversas na rodovia BR-163: a) Caminhão atolado na BR-163 (Fonte: Estado de São Paulo, 27/06/2004, p. 12); b) *bulldozer* utilizado para desatolar veículos; c) carros, motos, caminhões parados em decorrência das condições adversas de trafegabilidade na rodovia BR-163 no Pará; d) carreta (bitrem) na rodovia BR-163, entre as cidades de Rurópolis e Santarém (PA). Fotos de Vanessa Cunha (21/10/214).

Após a construção dos eixos rodoviários na Amazônia na década de 70, uma parcela significativa deles deixou de receber investimentos para sua manutenção, em decorrência da crise econômica no final da década que fez retrair a estrutura de planejamento do Estado (MORAES, 1999), sendo que essa “crise afetou diretamente o planejamento centralizado e a capacidade do Estado de expandir e mesmo manter a imensa malha implantada, ameaçando a velocidade de circulação no espaço e a sua articulação interna” (BECKER, 1997, p. 5).

Por outro lado, os organismos financiadores internacionais que concedem recursos destinados à construção de estradas e de grandes projetos, passaram a subordinar esses empréstimos “a prévias avaliações ambientais e canalizando os recursos para metas precisas. Em resposta às pressões externas e internas, o Estado toma uma série de medidas que se sucedem rapidamente, com crescente interferência externa” (BECKER, 2001, p. 6)⁸. Assim, atualmente o vetor ecológico ganhou importância na política territorial do Brasil com as prévias avaliações ambientais exigidas do governo e organismos internacionais (BECKER, 1997) para os projetos rodoviários e hidrelétricos.

A integração física da Amazônia é concebida agora sob diferentes prismas, apresentando divergências e convergências:

É indiscutível a necessidade de acelerar a integração do território nacional, e deste com a América do Sul. Neste sentido, os [Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento] ENIDs estão em sintonia com a Geoeconomia, novo campo de pesquisa que associa a geopolítica com a economia através da parceria do Estado com suas empresas. A prioridade atribuída a obras de infra-estruturas como estratégia para o desenvolvimento da Amazônia, contudo, significa a reiteração de uma estratégia antiga e do padrão concentrado da vida regional ao longo e em torno das vias de circulação (2001, p 154).

Recentemente, observaram-se diversas ações do governo federal no sentido de executar diversas obras referentes à infraestrutura concentradas no estado de Rondônia - usinas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio; no estado do Acre – conclusão da pavimentação da rodovia Interoceânica entre Brasil e Peru; e no estado do Pará - prossegue a construção da usina hidrelétrica de Belo Monte e a pavimentação da BR-163 e BR-230. A partir daí, essas ações se configuram não

⁸ Pode-se mencionar o Banco Mundial, que apenas libera recursos quando obtém promessas de que o ecossistema será preservado ou então que cuidados serão tomados para minimizar os danos, através de relatórios de impacto ambiental (MIYAMOTO, 1991, p. 110).

mais como uma política de ocupação; elas são, na verdade, uma “política de consolidação do desenvolvimento” (BECKER, 2005, p. 83).

A integração territorial e econômica, no caso da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA, se processa num contexto de integração física nacional e continental. De acordo com Martins (2011), a IIRSA é produto da nova política de poder do Brasil para o continente sul-americano, partindo da constituição de uma infraestrutura que visa, principalmente, o revigoramento dos grandes eixos de comunicação no continente, alguns situados na Amazônia. Para Silveira, “a integração econômica tem sido orquestrada pelas *empresas globais*”, ressaltando que “as infraestruturas de integração objetivam a coesão física do bloco de países com a finalidade de aumentar as relações comerciais, ou seja, a integração comercial” (2013, pp. 43-50) entre os países integrantes do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL).

Portanto, a pavimentação da rodovia BR-163 se insere no pacote de incentivos para a reconstrução de rodovias na Amazônia Sul-Americana, concedidos apesar do histórico de instabilidade da integração regional e das dificuldades ambientais para concretizar a integração territorial Pan-Amazônica. Esse processo de integração é conduzido pela IIRSA e pelo Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, este último do governo brasileiro.

Martin já destaca o ambiente ideológico favorável para obras de integração física sul-americana:

É verdade que, por um lado, pode-se argumentar justamente que a integração física sul-americana está seguindo em ritmo acelerado, porque independe do enfoque ideológico, ou dito de outra maneira, porque quase todas as correntes ideológicas são agora unânimes na defesa desse suposto interesse comum, isto é, precisamente, a integração físico-territorial (MARTIN, 2010, p. 49).

No entanto, o financiamento dessas infraestruturas depende diretamente da existência de estudos de impacto ambiental⁹. Integrar a Amazônia do ponto de vista físico tem se tornado, portanto, um processo paradoxal. Primeiramente, programas

⁹ “É provável que este seja o Eixo [do Amazonas] mais sensível de todos, dada a pressão sofrida pela floresta amazônica com o avanço da fronteira agrícola e a construção de grandes usinas hidrelétricas, provocando enormes taxas de desmatamento e desflorestamento. O desafio que se apresenta é o de conciliar o aproveitamento de suas potencialidades naturais e os projetos de médio e longo prazos a partir de uma lógica de desenvolvimento sustentável” (SIMAS, 2012, p. 61).

do Estado e supranacionais buscam estabelecer ligações terrestres regionais, entretanto, instituições do próprio Estado responsáveis pela preservação, conservação e proteção do meio ambiente criam meios que impossibilitam a concretização do projeto geopolítico de otimização da circulação no território. Essa dualidade engendrada pelo próprio Estado acaba por tornar ineficiente qualquer política de reconstrução de alguns eixos rodoviários, transparecendo uma contra mão da integração, como no caso da rodovia BR-319.

A rodovia BR-163, desde o projeto até a parte que foi concluída, atravessa o centro geográfico da América do Sul, no sentido norte-sul (figura 4, na sequência), interligando o Centro-Sul do Brasil à porção do Centro-Oeste e, posteriormente, ao Norte, na cidade de Santarém (PA). Destaca-se que esta rodovia assume um papel geopolítico em diversas escalas: integração rodoviária e do território no sentido norte-sul; acesso à Bacia Amazônica e ao seu principal rio, o Amazonas; acesso à áreas destinadas à mineração e agricultura; acesso à base militar da Serra do Cachimbo; propicia o fluxo de tropas em viaturas pelo território e também o fluxo de pessoas.

Nesse enredo, ainda, apresentam-se inúmeras ações voltadas para a conclusão da pavimentação da rodovia, a qual, por sinal, se conecta às cidades do Sul do país - que foram fruto de um processo de colonização e ocupação que procedeu a rodovia, e que, atualmente, apresentam intensa atividade industrial. De modo semelhante, na porção central do país, o processo de ocupação acelerou-se nos anos 50, na “Marcha para o Oeste” brasileira, que se propagou a partir da ligação de Cuiabá com o Sul e Brasília por meio das rodovias BR-163 e BR-29¹⁰, e na porção Norte perpassou pela colonização ou “desbravamento” na década de 70, com abertura de rodovia entre os estados do Pará e Mato Grosso, fazendo cidades surgirem e, conseqüentemente, ocorrendo a expansão agrícola junto à gênese das cidades.

Neste sentido, conforme a figura abaixo, a construção da rodovia BR-163 atravessa diversas formações históricas e ambientes físicos, demonstrando a pluralidade de lugares existentes ao longo do eixo de integração.

¹⁰ Na década de 50 a ligação de Brasília à Cuiabá, e concomitantemente à Rio Branco (AC), era denominada de rodovia BR-029, posteriormente, o percurso estabelecido muda e fica o trecho São Paulo-Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco sob a denominação de BR-364.

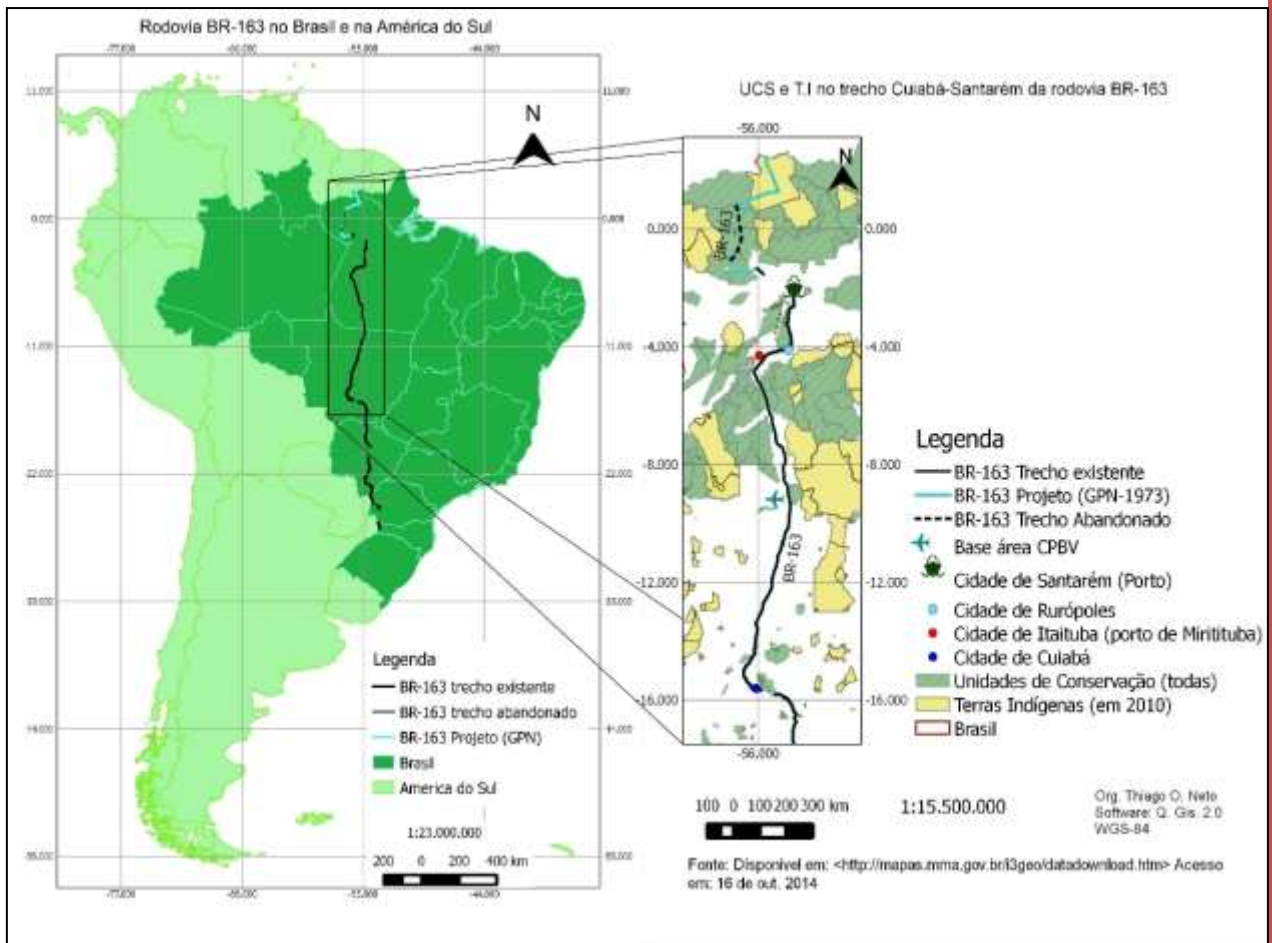


Figura 4. BR-163 interligando o Norte e Sul do Brasil e sua posição na América do Sul, perpassando o centro geográfico do continente; com uma parte do percurso da rodovia composto pelas Unidades de Conservação e Terras Indígenas.

Fonte: Org. Thiago O. Neto / Quantum Gis 2.0.

A partir do mapa anterior (figura 4) é possível observar ao longo do traçado da rodovia que não é inteiramente abrangido por unidades de conservação e terras indígenas, demonstrando que estas áreas não “protegidas” estão à mercê de um processo gradativo de substituição de florestas¹¹ pelas pastagens e plantações, e por final, pelo aparecimento e consolidação de centros urbanos. Os problemas agravam-se quando as plantações fazem limite com as unidades de conservação e com as terras indígenas.

¹¹ No percurso Santarém-Cuiabá da rodovia BR-163 encontra-se diferentes tipos de florestas, dentre elas: Ombrófila Densa, Ombrófila Aberta, Capoeira e Campinarana, 150 espécies de peixes, 406 espécies de aves, 200 espécies de mamíferos (RIMA, Pavimentação BR-163-BR-230, 2002, VOLUME VIII).

A relevância da ligação do território nacional através de meios técnicos¹² capazes de promover o fluxo de pessoas e de cargas já é apresentada nos escritos de José Bonifácio, ainda no século XVIII¹³. Tem-se, assim, que a ligação da porção central do Brasil ao mar data de 1844, com a ideia de ligação de Cuiabá ao rio Amazonas:

Apesar de a Santarém-Cuiabá ser um velho sonho com 132 anos de existência (...) Atravessando uma região de terras férteis muitos minérios e florestas rica, a Cuiabá-Santarém já era importante mesmo antes de ter sido concluída: sua necessidade era sentida desde 1844, quando foi apresentado o primeiro projeto para construção de uma ferrovia que escoasse a produção da região central brasileira e sul-americana para Santarém e o Atlântico. (*O ESTADO DE SÃO PAULO*, 20/10/1976, p. 10).

Nos primeiros anos do século XXI, após três décadas de sua inauguração sem pavimento em sua totalidade, o debate sobre a pavimentação total da rodovia BR-163 entre as cidades de Cuiabá (MT) e Santarém (PA) vem à tona. Incluída no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 1 e 2, e vem sendo concretizada a conclusão de trechos. O percurso que parte da divisa do estado do Mato Grosso até a cidade de Rurópolis, no Pará, está sob delegação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, em convênio com o Exército¹⁴.

Os Eixos de Desenvolvimento e de Integração, como é o caso da BR-163 e demais segmentos rodoviários no Brasil e na América do Sul, apresentam em seu bojo um conglomerado de interesses:

(...) revelam numa visão de conjunto, e de forma nítida, é o interesse em se fazer escoar a produção sul-americana de grãos e minérios para os mercados norte-americanos [europeus e chineses], num mero prolongamento da política de construção de “corredores de exportação”, vigente durante o ciclo das ditaduras militares na região. (MARTIN, 2010, p. 48).

Esta discussão se aproxima daquela realizado pelos clássicos da geopolítica, tais como Otto Maul, que destaca a relevância dos meios de

¹² Sua “relevância parte do princípio porque são os canais pelos e através dos quais se desenvolve a organização tanto dos Estados como dos assuntos internacionais”. (MOODIE, 1965, p. 115).

¹³ “Desta Corte central dever-se-ão logo abrir estradas para as diversas províncias e portos de mar; para que se comuniquem e circulem com toda a prontidão as ordens do Governo, e se favoreça por elas o comércio interno do vasto Império do Brasil. De cada capital de província se abrirão estradas para as outras das províncias circunvizinhas; e outras de cada cabeça de distrito para as outras.” (SILVA; NEVES; MARTINS, 2011, p. 117).

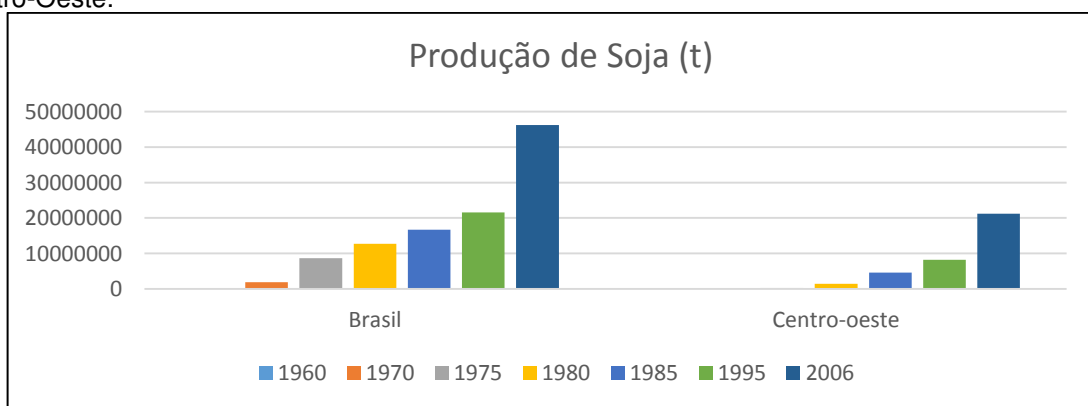
¹⁴ Disponível em: <http://www.pac.gov.br/obra/3848> Acesso em 14/10/14.

comunicação e de circulação para o Estado Nacional, sintetizada na máxima geopolítica de “*quem tiene los médios de comunicación de um país em su poder domina el país*” (1960, p. 97), ou seja, compreende que os países que não possuem um sistema viário adequado encontram-se tolhidos, apresentando problemas para o escoamento de riquezas minerais e da produção agrícola (MIYAMOTO, 1995).

A produção agrícola visando à produção de *commodities* no Centro-Oeste avança nos anos 70 e 80, a partir de um projeto que induziu o processo de transformação da zona de transição entre Cerrado e Floresta Amazônica em grandes plantações, principalmente de cultivo de soja, como pode ser observado no aumento de sua produção nas últimas décadas. Com uma produção em larga escala crescente, na qual a infraestrutura capaz de propiciar o fluxo material não favorece tal propósito, torna-se; desta maneira, uma problemática para o escoamento da produção nessa região.

O Centro-Oeste brasileiro, em 2006, produziu aproximadamente 45% da soja nacional; apenas Mato Grosso correspondia a 29,7% do total nacional. Já em 2012, Mato Grosso respondeu por 33,1% da produção nacional¹⁵. Isso que a produção nacional aumentou significativamente nessas últimas décadas, conforme demonstra o Gráfico 1.

Gráfico 1. Produção de soja em grãos em série histórica entre 1960 e 2006, demonstrando a evolução da produção por tonelada em dois níveis, a produção nacional como um todo e a Região Centro-Oeste.



Fonte: IBGE-SIDRA tabela 283 Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?c=283&z=t&o=1&i=P>> Acesso em: 15 de out. 2015.

¹⁵ SIDRA-IBGE, tabela 1612. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?c=1612&z=t&o=11&i=P>> Acesso em: 18 de out. 2014.

Sobre a história da construção da rodovia BR-163, é preciso esclarecer que ocorreu dentro do PIN, onde buscava vivificar e vertebrar o território. Num segundo momento, em meados da década de 80, o avanço das técnicas propiciou a produção de grãos no Centro-Oeste ao longo do percurso rodoviário, embalado pela distribuição de terras e incentivos governamentais (nesse momento, diversos garimpos se formaram na Amazônia e as rodovias serviram de ponto de apoio). Num terceiro momento, na década de 90, ocorreu o avanço das plantações com incentivos governamentais, no que se denominou de agronegócio. A última parte confere à consolidação dos programas governamentais de pavimentação da rodovia e a construção de usinas hidrelétricas próximas ao eixo de integração. Para concluir este breve quadro, é fundamental notar que em quatro décadas a ligação rodoviária entre a capital do Mato Grosso e o porto situado no rio Amazonas na cidade de Santarém (PA) entrecortou diferentes projetos e interesses referentes ao modal.

Consolidar efetivamente um modal capaz de possibilitar diversos fluxos, propicia novos arranjos, seja na mudança de rota de navios que embarcavam a soja oriunda do Centro-Oeste para portos do Sul e Sudeste ou, no decorrer da pavimentação da totalidade da rodovia, para portos no rio Amazonas, evitando as distâncias e tempos dos deslocamentos de caminhões para os portos situados no litoral. A abertura de novos ramais rodoviários possibilitará acesso às vilas remotas, o fluxo de pessoas e a consolidação de núcleos urbanos.

Os projetos implantados na Amazônia atendem, via de regra, diversos grupos sociais que vivem e investem naquela região. Um projeto rodoviário ou hidrelétrico não atende exclusivamente um setor ou grupo social, ao contrário, beneficia diversos segmentos, porém podem ocasionar também problemas de maior ou menor intensidade no lugar onde passa ou se instala.

O Estado brasileiro desempenhou a tarefa de construir rodovias e o barramento de rios, o que propiciou acesso às reservas de minério e a implantação de plantas indústrias na região, estas por sua vez, são consumidoras de energia elétrica, como é o caso das industriais de beneficiamento de bauxita (minério de alumínio).

Enfim, os benefícios da pavimentação e consolidação do modal na Amazônia também se fazem notar intensamente na primeira década do século XXI. No caso particular, o fluxo principal é de veículos transportadores de cargas,

principalmente carretas tipo bitrem e rodotrem¹⁶, transportando grãos. Já que “o transporte é obviamente, um dos mais importantes elos das cadeias logísticas, os quais exigem técnicas modernas de acondicionamento, manuseio, estocagem, transferência e movimentação das mercadorias” (BARAT, 2007, p. 20), exige que a movimentação se processe de um lugar para o outro a partir de uma infraestrutura complexa baseada na intermodalidade; entretanto, uma parcela significativa do transporte de grãos no país se desenvolve apenas em torno do modal rodoviário.

Assim como é destacado por Barat, o movimento de cargas no Centro-Oeste se concentra cada vez mais em corredores regionalizados, como rodovias que levam às instalações portuárias. No entanto, o transporte rodoviário e seu conjunto de infraestruturas interligadas possibilitam “aos usuários e consumidores, deslocamentos porta a porta com níveis elevados de produtividade, maior rapidez e ao menor custo” (2007, p. 21)¹⁷.

Além disso, obras no setor energético para atender a demanda de novas indústrias e residências. A construção da usina Hidrelétrica de Teles Pires – entre os municípios de Paranaíta (MT) e Jacareacanga (PA) – é um exemplo disto. Os componentes vitais para a conclusão das obras foram transportados pela rodovia BR-163, no estado do Mato Grosso (Figura 5). Neste sentido, outras usinas hidrelétricas foram beneficiadas pela pavimentação das BR-163 e BR-230 próximas do rio Tapajós¹⁸ em que alguns equipamentos não podem ser deslocados por via aérea e nem pelos rios encachoeirados.

¹⁶ “O aumento da participação dos caminhões pesados e semipesados nas frotas, trazendo, como consequência, a elevação da capacidade unitária média” (BARAT, 2007, p. 28), já que estes veículos podem transportar até 50 toneladas.

¹⁷ No Brasil, assim como na América do Sul, “os transportes ainda se constituem em um dos principais obstáculos à redução dos custos do abastecimento interno e ao aumento da competitividade das exportações” (BARAT, 2007, pp. 37-38).

¹⁸ O complexo Hidrelétrico projetado para a bacia do rio Tapajós é compreendido por 5 usinas, dentre elas: São Luiz do Tapajós e Jatobá, situadas no rio Tapajós e próximas à rodovia BR-230; e as usinas de Cachoeira do Caí, Jamanxim e Cachoeira dos Patos, projetadas no rio Jamanxim e sob influência do eixo da BR-163, além de outros dois aproveitamentos hidrelétricos projetados, casos da UHE de Chocarão, próxima da cidade de Jacareacanga (PA) e da BR-230 e da UHE de Jardim do Ouro, próxima à BR-163. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/videos/documentario-complexo-tapajos>> Acesso em: 16 de out. 2014; Disponível em: <<http://www.oeco.org.br/hidreletricas-do-tapajos/27374-hidreletricas-do-tapajos-em-mapa-numeros-e-graficos>> Acesso em: 16 de out. 2014.



Figura 5. Transporte de rotor para da Usina Hidrelétrica de Teles Pires, pela rodovia BR-163.
 Fonte: Disponível em: <<http://www.olhardireto.com.br/agro/noticias/exibir.asp?id=15747>> Acesso em: 05 de out. de 2014.

Considerações Finais

A conclusão da pavimentação da rodovia BR-163 até a cidade de Santarém propiciará melhor aproveitamento das instalações portuárias inauguradas em 1974, já que as mesmas ficaram décadas sendo subutilizadas¹⁹ em decorrência das condições adversas de trafegabilidade dos acessos rodoviários. Apontada como canal de exportação da produção do Centro-Oeste, a pavimentação também é apontada pelos críticos por contribuir com o aumento do fluxo de veículos; de desmatamento; de favelização das cidades; da prostituição (nas margens da rodovia, cidades próximas e no porto). Mas também poderá gerar segundo seus defensores a consolidação e surgimento de novas cidades, num indicativo da expansão da frente pioneira; e a consolidação do fluxo de cargas e pessoas pelo território.

A BR-163 foi a terceira via a penetrar na profundidade da Amazônia brasileira, materializada durante a década de 1970. Construída em 6 anos, seu valor geopolítico se traduz na integração territorial; acesso à base militar do Campo de Provas Brigadeiro Velloso; interligação de cidades e áreas produtoras do Centro-Oeste ao porto de Santarém, e consolidação de uma rota de fluxo de cargas e de passageiros entre as Regiões Centro-Sul, Centro-Oeste e Norte.

¹⁹ “Com o asfaltamento total da BR-163 serão plenamente aproveitadas as instalações portuárias de Santarém, hoje sub-utilizadas, “por não estarem adequadamente integradas à ligação rodoviária Cuiabá-Santarém”, afirmam as entidades, acrescentando ainda que o capeamento da BR-163, até Santarém, reduziria custos financeiros dos embarcadores, já que o trecho fluvial Santarém-Manaus é percorrido em menor tempo que a “pernada” Belém-Manaus”. (*O Estado de São Paulo*, 28/07/1987, p. 25).

Vale destacar que a integração territorial e econômica, a partir da pavimentação da rodovia BR-163 não é um caso isolado ao Brasil. No continente diversas ações estão sendo ou já foram realizadas no âmbito de reestruturar ou construir redes físicas capazes de propiciar o fluxo de cargas e de pessoas, em alguns casos, nota-se a presença do Brasil, investindo e construindo rodovias, hidrelétricas e gasodutos, aparentando uma projeção continental do país na América do Sul. Assim, além da integração nacional, essas redes de comunicação propiciam a consolidação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), acelerando o fluxo de mercadorias aos portos. Via de regra, a consolidação de rotas de exportação do Brasil com países liminhos propicia uma integração do Mercosul, fortalecendo o bloco, no momento que possibilita o fluxo de mercadorias num menor tempo.

A integração territorial atende diversos interesses da sociedade e do Estado. Mas no geral, possibilita o fluxo de pessoas (a mobilidade de cidadãos e de tropas) e de cargas (entre cidades ou até portos); consolida uma rota de exportação que favorece aos produtores e transportadores do Centro-Oeste; representa suporte à construção de outros objetos geográficos como usinas hidrelétricas. Neste sentido, a estratégia geopolítica brasileira para a Amazônia começa a ser planejada no âmbito da comunicação, circulação e do transporte no século XVIII e vai se consolidando no século XXI.

A conclusão das obras de pavimentação da totalidade da BR-163 pode, também, favorecer a Zona Franca de Manaus por meio da ligação com o sistema viário nacional, interligando centros produtores de componentes e mercados consumidores. A ligação se completa entre Santarém-Manaus a partir do transporte fluvial pelo rio Amazonas.

Outra prerrogativa consiste na proteção da fauna e flora situadas ao longo do modal, pois o advento da pavimentação ocasiona avanços do desmatamento próximo às unidades de conservação e das terras indígenas, ocasionando problemas ecológicos e alegadamente talvez climáticos, e com potencial de elevar o conflito social nas proximidades da Santarém-Cuiabá.

Entretanto, as redes de circulação, transporte e comunicação são fundamentais para um projeto de nação e de bloco econômico, e também para as cidades e fazendas situadas nas margens de uma rodovia, razão pela qual este

objeto geográfico assume, indispensavelmente, um valor intrinsecamente estratégico e geopolítico.

Referencias

- ANDREAZZA, Mario David. **Sistema Viário da Amazônia**. Rio de Janeiro: Gráfica DNER, 1973.
- BACKHEUSER, Everardo. **A Geopolítica Geral e do Brasil**. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1952.
- BARAT, Josef. Globalização, logística e transporte. In: BARAT, Josef. (org). Logística e Transporte no Processo de Globalização; oportunidades para o Brasil. São Paulo: Editora UNESP, 2007 pp. 15-102.
- BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia: A nova fronteira de recursos**. Rio Janeiro: Zahar. 1982.
- _____. Tendências de transformação do território no Brasil, vetores e circuitos. **Revista Território**, Rio de Janeiro, V. 02, n 1, pp. 5-17, 1997.
- _____. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? **Parcerias Estratégicas**, n. 12, p. 135-159, set 2001.
- _____. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, v.19, n.53, pp. 71-86, 2005.
- _____. **Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.
- CARVALHO Delgado; CASTRO, Therezinha de. Geografia Política e Geopolítica. in: IBGE. Geografia e Geopolítica: **A contribuição de Delgado de Carvalho e Therezinha de Castro**. Rio de Janeiro, IBGE, 2009. Pp. 403-412.
- COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica: Discurso sobre o Território e o Poder**. São Paulo: HUCITEC. 1992.
- _____. Políticas territoriais brasileiras no Contexto da Integração Sul-Americana. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 7, pp. 25-41, 1999.
- DECRETO-LEI^o **1.106**, de 16 de junho de 1970. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm> Acesso em: 08/10/2014.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 3ed. São Paulo: Contexto, 2012.
- MACEDO, Sérgio D. T. **Transamazônica integração-redenção do norte**. Record cultural. Rio de Janeiro. p 35. 1972
- MARGARIT, Eduardo. 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. **Revista em Questão**, v. 6, n. 1, pp. 12-21, 2013.
- MARTIN, André Roberto. Sopa de letrinhas: Alba, Alca, Mercosul, Unasul, Can... Para onde vai a integração Latino-Americana? In: ARROYO, Monica; ZUSMAN, Perla. **Argentina e Brasil: Possibilidades e obstáculos no processo de integração territorial**. São Paulo: Humanitas; Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letra, 2010. Pp. 37-57
- MARTINS, Marcos Antônio Fávaro. **Mário Travassos e Carlos Badia Malagrida: Dois modelos geopolíticos sobre a América do Sul**. São Paulo. 2011. 168 p. Dissertação (Mestrado em Integração da América Latina). Faculdade de Filosofia, Ciências Humanas e Letras FFLCH, Universidade de São Paulo USP, 2011.
- MATTOS, Carlos de Meira. **Brasil: Geopolítica e Destino**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1975.
- _____. **A geopolítica e as Projeções do Poder**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.
- _____. **Uma geopolítica pan-amazônica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

- MAULL, Otto. **Geografía Política**. Trad. Ismael Antich. Barcelona: Ediciones Omega Casa Nova. 1960. PP, 97-101
- MELLO-THÉRY, Neli Aparecida de. **Territórios e gestão ambiental na Amazônia: Terras públicas e os dilemas do Estado**. São Paulo: ANNABLUME, 2011.
- MIYAMOTO, Shiguenoli. A questão Ambiental e as Relações Internacionais. **Inf. Legisl.** Brasília, v. 28, n. 112, pp 107-132, 1991.
- _____. **Geopolítica e Poder no Brasil**. São Paulo: Papirus. 1995.
- MOODIE. A. E. **Geografia e Política**. Rio de Janeiro: Zahar, 1965.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Ratzel**. São Paulo: Ática, 1990.
- _____. Notas sobre formação territorial e políticas ambientais no Brasil. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v. 04, n 7, pp. 43-50, 1997.
- NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: a divisão da “monstruosidade geográfica”**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007.
- PEREIRA, Vicente P. M. Brito. Desenvolvimento do setor rodoviário; período 1967-1973. **Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 8, n 1, pp. 161-208, 1974.
- PINTO, Lúcio Flávio. A rodovia Perimetral norte: uma nova transamazônica. **Geografia e Planejamento**. São Paulo: Instituto de Geografia/USP, n. 10. 45 p.
- PLANO de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá- Santarém**. 2ª Etapa de consultas à sociedade. Grupo de trabalho Interministerial, 2005. 142 p.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Trad. Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.
- RANGEL, Ignácio. Ferrovia *versus* rodovia. In: **Obras reunidas**. V. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. Pp. 517-519.
- RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. Munique, outubro de 1973. VII Congresso mundial da federação rodoviária internacional.
- RIMA. **Relatório de Impacto Ambiental Pavimentação BR163-BR230**. Volume VIII, outubro de 2002. 73 p.
- SALLES, Waldemar Batista de. **O Amazonas: O meio físico e suas riquezas naturais**. 5. Ed. Imprensa oficial do Estado do Amazonas. 1985.
- SIFFERT, Nelson; CARDOSO, Marcus; MAGALHÃES, Walsey de Assis; LASTRES, Helena Maria Martins. **Um olhar territorial para o desenvolvimento: Amazônia**. Rio de Janeiro: BNDES, 2014.
- SILVA, Elisiane da; NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. (Org.) **José Bonifácio: a defesa da soberania nacional e popular**. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.
- SILVA, Hélio; CARNEIRO, Maria Cecília Ribas. **Os presidentes: Washington Luís. Revolução de 30 (1926-1930)**. São Paulo: Grupo de Comunicação Três. 1984.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. Infraestruturas e logísticas de transportes no processo de integração econômica e territorial. **Mercator**, Fortaleza, v. 12, n. 2, p. 41-53, set. 2013.
- SIMAS, Caio de Almeida. **A construção de infraestrutura física e os desafios para a integração sul-americana: Uma análise espacial da IIRSA e da UNASUL**. Dissertação de mestrado em geografia. Rio de Janeiro, 2012, p 142.
- TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada: Os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília: CNPq, 2005.

Jornais

- Estado de São Paulo, São Paulo, 01/07/1970, **Rodovia vai dar paz social ao NE**, p. 32.
- Estado de São Paulo, São Paulo, 27/07/1973, **Grande estrada despreza condições ideias**, p. 10.
- Estado de São Paulo, São Paulo, 20/10/1976, **Geisel inaugura hoje a Cuiabá-Santarém**, p. 10.

Estado de São Paulo, São Paulo, 21/10/1976, **Aberta ao tráfego rodovia Cuiabá-Santarém**, p. 22.

Estado de São Paulo, São Paulo, 28/07/1987, **NTC e FENATAC: melhorias na Rodovia Porto Velho/Manaus e asfalto na Cuiabá/Santarém**, p. 25.

Estado de São Paulo, São Paulo, 27/06/2004, **GOVERNO corre para privatizar Cuiabá-Santarém**, p. 12.

Sites

CECÍLIO, Camila. **Criada no regime militar, BR-163 é corredor do desenvolvimento de MT**. Disponível em: <<http://www.rdnews.com.br/materias-especiais/rotas-e-percalcos/criada-no-regime-militar-br-163-e-corredor-do-desenvolvimento-de-mt/52530>> Acesso em: 05 de out. 2014.

FERREIRA, Rafael. **Hidrelétricas do Tapajós: em mapa, número e gráficos**. (19/07/13). Disponível em: <<http://www.oeco.org.br/hidreletricas-do-tapajos/27374-hidreletricas-do-tapajos-em-mapa-numeros-e-graficos>> Acesso em: 16 de out. 2014

IBGE-**SIDRA**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>> Acesso em: 18 de out. 2014.

MINISTÉRIO do Meio Ambiente. **Projeto BR-163: Floresta, Desenvolvimento e Participação**. Disponível em <<http://www.mma.gov.br/florestas/projeto-br-163>> Acesso em: 10 de nov. 2014.

PAC. **Programa de Aceleração do Crescimento**. Previsto para 2011-2014, 23 milhões e após 2014 mais 17 milhões. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/obra/3848> Acesso em 14/10/14.

Vídeos

Brasil Hoje n. 176 (1976): **O Desafio Da Amazônia**. Fonte: <<http://zappiens.br:80/videos/cgiBq99EyMg1AIIQxY0rCNeasp16W8Bho4I8FAz5fJ0WTc.FLV>>

ITAMARATY - Ministério das Relações Exteriores. **Complexo Tapajós**. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/videos/documentario-complexo-tapajos>> Acesso em: 16 de out. 2014.

Recebido em Fevereiro de 2015.

Publicado em Julho de 2015.